

Sinistres dont les  
FIPOL ont eu à connaître

**2013**



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





### Sinistres (par ordre chronologique)

- |                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| 1 <i>Vistabella</i> , 07.03.1991     | 10 <i>Hebei Spirit</i> , 07.12.2007          |
| 2 <i>Aegean Sea</i> , 03.12.1992     | 11 Sinistre survenu en Argentine, 26.12.2007 |
| 3 <i>Iliad</i> , 09.10.1993          | 12 <i>King Darwin</i> , 27.09.2008           |
| 4 <i>Nissos Amorgos</i> , 28.02.1997 | 13 <i>Redferm</i> , 30.03.2009               |
| 5 <i>Plate Princess</i> , 27.05.1997 | 14 <i>JS Amazing</i> , 06.06.2009            |
| 6 <i>Erika</i> , 12.12.1999          | 15 <i>Haekup Pacific</i> , 20.04.2010        |
| 7 <i>Prestige</i> , 13.11.2002       | 16 <i>Alfa I</i> , 05.03.2012                |
| 8 <i>Solar I</i> , 11.08.2006        | 17 <i>Nesa R3</i> , 19.06.2013               |
| 9 <i>Volgoneft 139</i> , 11.11.2007  |  |

- 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 – 2013



## Table des matières Page

Avant-propos	02
Introduction	03

### FONDS DE 1992

<i>Erika</i>	06
<i>Prestige</i>	12
<i>Solar 1</i>	20
<i>Volgoneft 139</i>	24
<i>Hebei Spirit</i>	30
Sinistre survenu en Argentine	40
<i>King Darwin</i>	44
<i>Redferm</i>	46
<i>JS Amazing</i>	51
<i>Haekup Pacific</i>	56
<i>Alfa I</i>	59
<i>Nesa R3</i>	63
Résumé des sinistres	66

### FONDS DE 1971

<i>Vistabella</i>	70
<i>Aegean Sea</i>	73
<i>Iliad</i>	75
<i>Nissos Amorgos</i>	78
<i>Plate Princess</i>	87
Résumé des sinistres	100
Liste des monnaies	112
Remerciements	113

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@iopcfunds.org](mailto:info@iopcfunds.org)

Site Web: [www.fipol.org](http://www.fipol.org)

Ci-contre: carte des sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître (actualisée en octobre 2013).

En première de couverture: littoral souillé à la suite du sinistre du *Nesa R3*.

# 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 2013. 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 dans la section des Services documentaires du site Web des FIPOL ([www.fipol.org](http://www.fipol.org)).

## 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 montants 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 montants 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. Les limites fixées par la Convention sur la responsabilité civile (CLC) indiquées sont celles établies par le tribunal de limitation concerné ou, lorsqu'aucun fonds de limitation n'a été constitué, elles représentent une estimation basée sur le tonnage du navire et effectuée conformément à la CLC applicable au sinistre en question. Ces limites peuvent aussi correspondre aux montants convertis calculés à la date d'adoption du compte rendu des décisions de la session au cours de laquelle l'organe directeur concerné a autorisé les paiements. Par souci de cohérence, la conversion en livres sterling a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur au 31 décembre 2013. 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 à des fins de comparaison uniquement. 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 2014

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 d'indemnisation a été créé en 1978 et est actuellement fondé sur deux Conventions: la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1992 sur la responsabilité civile) et la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (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 en fonction de 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 décembre 2013, le montant maximal payable pour tout sinistre était égal à 203 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) du Fonds monétaire international (soit environ £190 millions) au titre des sinistres couverts par le Fonds de 1992. Pour les sinistres qui sont couverts par le Fonds complémentaire, le montant maximal payable était de 750 millions de DTS (environ £701 millions). 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 147 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 2013, le Fonds de 1992 comptait 111 États Membres, plus deux autres États qui deviendront membres d'ici juillet 2014. En outre, 29 de ces États étaient membres du Fonds complémentaire, plus un autre État qui deviendra membre d'ici juillet 2014. La liste de tous les États Membres figure au tableau de la page 5.

## Dommmages 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 une indemnisation, le dommage par pollution doit entraîner un préjudice économique réel et quantifiable. Le demandeur doit pouvoir fournir la preuve du montant de sa perte ou du dommage au moyen de documents comptables ou fiscaux, ou d'autres éléments de preuve appropriés.

Un sinistre dû à la pollution par les hydrocarbures peut généralement

donner lieu à des demandes d'indemnisation au titre de cinq catégories de dommages par pollution, à savoir:

- Dommages aux biens
- Frais au titre d'opérations de nettoyage en mer et à terre
- Préjudices économiques subis par les professionnels de la pêche ou de la mariculture
- Préjudices économiques dans le secteur du tourisme
- Coûts de la remise en état de l'environnement

Les demandes d'indemnisation sont évaluées selon des critères définis par les gouvernements des États Membres. Ces critères, qui s'appliquent également aux demandes soumises à l'encontre du Fonds complémentaire, sont exposés dans le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992, qui est un guide pratique destiné à aider les demandeurs à présenter leurs demandes d'indemnisation. Le Manuel des demandes d'indemnisation est disponible sur la page 'Publications' du site Web des FIPOL: [www.fipol.org](http://www.fipol.org).

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 de 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 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 navires, 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. Le Fonds de 1992, le Fonds complémentaire et le Fonds de 1971 ont leur siège à Londres et sont administrés par un Secrétariat commun.

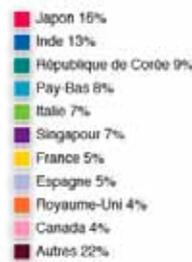
### Financement des FIPOL

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, plus de 150 000 tonnes

d'hydrocarbures donnant lieu à contribution (pétrole brut et/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 contributeurs 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 acquitter les demandes d'indemnisation approuvées par les organes directeurs.

### Contributions au Fonds de 1992 par État Membre



Les montants indiqués constituent les contributions au fonds général pour l'année 2013 (sur la base des quantités d'hydrocarbures reçues en 2012), année la plus récente pour laquelle des contributions ont été mises en recouvrement.

### 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

111 États à l'égard desquels la Convention de 1992 portant création du Fonds est en vigueur (situation au 31 décembre 2013) (Les 29 États indiqués en **caractères gras** sont également membres du Fonds complémentaire):

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

En outre, la Côte d'Ivoire, ancien État Membre du Fonds de 1971, a déposé en 2013 un instrument d'adhésion à la Convention de 1992 portant création du Fonds. La Slovaquie a également déposé des instruments d'adhésion à la Convention de 1992 portant création du Fonds et au Protocole portant création du Fonds complémentaire. Le 8 juillet 2014, la Convention de 1992 portant création du Fonds entrera en vigueur à l'égard de la Côte d'Ivoire, et la Convention de 1992 portant création du Fonds et le Protocole portant création du Fonds complémentaire entreranno en vigueur à l'égard de la Slovaquie.

<sup><1></sup> 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 déversés	19 800 tonnes de fuel-oil lourd
Zone affectée	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	9 159 720 DTS, soit €12 843 484 (£10 685 095)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	135 millions de DTS, soit €184 763 149 (£153 713 102)
Total des indemnités versées	€129,7 millions (£108 millions)

La conversion en livres sterling a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur le 31 décembre 2013.



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 au moment du sinistre. La proue du navire a coulé à une centaine de mètres de profondeur. La poupe a sombré par 130 mètres de fond, à une dizaine de milles de la proue. Il restait environ 6 400 tonnes de cargaison en proue et 4 800 tonnes en poupe.

## Impact du déversement

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

## Opérations d'intervention

Bien que le gros des hydrocarbures ait été enlevé assez rapidement sur le littoral, il a fallu procéder, en 2000, à un deuxième nettoyage important en de nombreux endroits. Les opérations d'élimination 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 ramassées sur les plages et stockées 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 est estimé à quelque €46 millions.

Le Gouvernement français a décidé que les hydrocarbures restés dans les deux parties de l'épave devaient être récupérés. Un consortium international a procédé à cette opération, financée par Total S.A., pendant la période de juin à septembre 2000. Aucune fuite notable ne s'est produite à cette occasion.

## 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 de nouveau été transféré, 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 chaque demandeur. En janvier 2001, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé de porter ce niveau de 50 % 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, que ce soit contre le Fonds de 1992 ou 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, s'il restait encore des fonds une fois toutes les autres demandes intégralement acquittées, les demandes présentées par l'État français auraient priorité sur celles de Total S.A.

## Demandes d'indemnisation générales

Au mois d'octobre 2013, 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, assureur du propriétaire du navire, et €116,9 millions<sup><2></sup> par le Fonds de 1992.

## Procédures pénales

Sur la base du rapport d'un expert nommé par un magistrat du tribunal correctionnel de Paris, une action a été engagée 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 de RINA, trois sociétés appartenant au groupe Total (Total S.A. et deux filiales, Total Transport Corporation (TTC), affruteur au voyage de l'*Erika*, et Total Petroleum Services Ltd, 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 de la procédure pénale, demandant des indemnités d'un montant total de €400 millions.

## Jugement rendu par le tribunal correctionnel de Paris

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 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; RINA a été jugée 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.

<sup><2></sup> 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 condamnés à verser chacun une amende de €75 000. Les sociétés RINA et Total S.A. ont été condamnées à une amende de €375 000 chacune.

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

Dans son jugement, le tribunal a estimé que la société Total S.A. ne pouvait pas se prévaloir 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 S.A.

Le tribunal a estimé que les trois autres parties, en particulier 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 de 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 €192,8 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 touchait 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 S.A. a effectué des versements volontaires à la majorité des parties civiles, notamment au Gouvernement français, pour un total de €171,3 millions.

## Arrêt rendu par la cour d'appel de Paris

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

Dans sa décision, la cour d'appel a confirmé le jugement du tribunal correctionnel, par lequel étaient déclarés 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 les responsabilités civiles, dans son arrêt, 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 témérement, sachant que des dommages en résulteraient probablement, ce qui le privait de 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'acquittait de services pour le navire (alinéa b) de l'article III.4) et, à ce titre, n'était pas 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'acquittait 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 témérement, sachant que des dommages en résulteraient 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.

S'agissant de l'atteinte à la réputation et à l'image, ainsi que du préjudice moral et écologique, la cour d'appel a, dans son arrêt, 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. 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 soumise par d'autres parties civiles.

La cour d'appel a également accepté le droit à indemnisation pour préjudice écologique pur, 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, ce motif est suffisant pour que celle-ci demande indemnisation pour les dommages subis directement ou indirectement par suite de la pollution. La cour d'appel a accordé des indemnités pour préjudice écologique pur 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 indemnités versées par Total S.A. à la suite du jugement du tribunal correctionnel, le montant à payer 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) à titre d'indemnisation était de €32,5 millions.

Quelque 50 parties, y compris le représentant de Tevere Shipping, Panship Management and Services, RINA et Total S.A., ont fait appel auprès de la Cour suprême française (Cour de cassation).

## Arrêt de la Cour de cassation

La chambre criminelle de la Cour de cassation a rendu son arrêt le 25 septembre 2012. Dans cet arrêt de 320 pages, la Cour a pris les décisions exposées ci-après. L'arrêt est disponible dans sa version originale, en français, sous la section 'Sinistres' du site Web des FIPOL: [www.fipol.org](http://www.fipol.org).

### Juridiction

La Cour de cassation a jugé que les tribunaux français étaient compétents pour établir aussi bien les responsabilités pénales que les responsabilités civiles dans le sinistre de l'*Erika*, et ce, bien que le naufrage du navire ait eu lieu dans la zone économique exclusive de la France et non sur son territoire et/ou dans ses eaux territoriales. Dans son arrêt, la Cour, se basant sur un certain nombre de dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (10 décembre 1982, Montego Bay), a justifié l'exercice par la France de sa juridiction pour imposer des sanctions aux responsables d'un déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire battant pavillon étranger, dans la zone économique exclusive de la France, qui avait causé de graves dommages à ses eaux territoriales et à ses côtes.

S'agissant de la société de classification RINA, la Cour de cassation n'a pas abordé la question de savoir si cette société aurait eu le droit d'invoquer une immunité de juridiction, comme en aurait eu le droit l'État maltais (l'État du pavillon de l'*Erika*), car la société RINA pouvait être considérée comme ayant renoncé à cette immunité du fait qu'elle avait pris part à la procédure pénale.

La Cour a déclaré que, puisque le Fonds de 1992 n'avait pas été partie à la procédure pénale, il n'était lié par aucun jugement ou aucune décision rendu(e) dans cette procédure.

### Responsabilités pénales

La Cour de cassation a maintenu la décision du tribunal correctionnel et de la cour d'appel de tenir quatre parties 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.

Domages 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
Préjudice écologique pur	1,32	4,3
<b>Total</b>	<b>192,15</b>	<b>203,8</b>

## Responsabilités civiles

S'agissant des responsabilités civiles, la Cour de cassation a décidé qu'en vertu de l'article IX.2 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, elle avait compétence en ce qui concerne les demandes en réparation. Dans son arrêt, la Cour a considéré que les sociétés RINA et Total S.A. étaient couvertes par les dispositions de canalisation de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Elles ne pouvaient toutefois pas bénéficier de cette protection car les dommages résultaient de leurs faits ou omissions personnels, commis avec l'intention de provoquer de tels dommages, ou commis avec témérité et sachant que des dommages en résulteraient probablement.

En ce qui concerne la société RINA, la Cour de cassation a considéré que la cour d'appel avait eu tort de décider qu'une société de classification ne pouvait pas bénéficier des dispositions de canalisation en vertu de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. La Cour a cependant décidé que les dommages résultaient d'une faute de témérité de RINA et que, par conséquent, la société RINA ne pouvait pas bénéficier de la protection prévue par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

S'agissant de Total S.A., la Cour de cassation a infirmé partiellement l'arrêt de la cour d'appel et jugé que, puisque les dommages résultaient d'une faute de témérité de Total S.A., cette dernière ne pouvait pas bénéficier de la protection prévue par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

## Préjudice matériel, préjudice moral et préjudice écologique pur

La Cour de cassation a approuvé la décision de la cour d'appel, qui avait accordé les indemnités indiquées dans le tableau à la page 9.

## Examen par le Comité exécutif du Fonds de 1992 de l'arrêt de la Cour de cassation

À la session d'avril 2013 du Comité exécutif du Fonds de 1992, l'Administrateur a présenté une analyse de l'arrêt rendu en septembre 2012 par la chambre criminelle de la Cour de cassation. Les débats se sont concentrés sur trois questions principales: la compétence des tribunaux correctionnels français dans une affaire portant sur un déversement survenu dans la ZEE, c'est-à-dire hors des eaux territoriales françaises; la décision de la Cour de cassation voulant que, bien que toutes les parties responsables, y compris la société de classification RINA, puissent bénéficier des dispositions de canalisation prévues à l'article III, paragraphe 4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les quatre parties avaient agi témérairement et étaient toutes responsables des dommages occasionnés; et la décision d'indemniser pour les préjudices écologiques purs conformément au droit français. Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a noté que cet arrêt n'était pas

opposable au Fonds de 1992, qui n'était pas partie aux procédures pénales.

## Procédures civiles

Des actions en justice contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 ont été intentées par 796 demandeurs. Au mois d'octobre 2013, 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. Une action contre le Fonds de 1992 restait en instance, pour laquelle le montant réclamé était de €87 467.

## 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), RINA et la société Total S.A.

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 de l'arrêt 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 RINA soit accepté que 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, RINA et Total S.A.

L'accord de règlement global était constitué des quatre accords décrits ci-dessous.

## Accord général entre les quatre parties

En vertu de l'accord général entre les quatre parties, le Fonds de 1992, la Steamship Mutual, RINA et Total S.A. s'engageaient à retirer toutes les actions engagées contre les autres parties à l'accord et renonçaient en outre à tout droit à former une demande ou une action en justice qu'ils pouvaient détenir dans le cadre du sinistre de l'*Erika* contre une quelconque des autres parties à l'accord.

En application de l'accord général, les parties ont retiré leurs actions.

## 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 étaient mis à exécution contre la Steamship Mutual.

Conformément à cet accord, la Steamship Mutual a versé au Fonds de 1992 une somme forfaitaire de €2,5 millions.

## Accord de règlement entre RINA et le Fonds de 1992

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

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

Conformément à cet accord, RINA a versé les sommes octroyées par la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Paris à toutes les parties civiles qui ont qui accepté le règlement.

## Accord de règlement entre Total S.A. et le Fonds de 1992

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

- Total S.A. s'est engagée 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 S.A. et à mettre fin à toute action en instance contre Total S.A.

L'accord de règlement global a été pleinement exécuté. En vertu de l'accord de règlement global, le Fonds de 1992 continuera d'assurer le suivi des actions en justice en instance formées contre lui et de verser des indemnités en application des jugements. Comme indiqué dans la section ci-dessus concernant les procédures civiles, au mois d'octobre 2013, une seule action restait en instance contre le Fonds de 1992, pour laquelle le montant réclamé était de €87 467.

## Remboursement des contributeurs

En conséquence de l'accord de règlement global et après règlement des demandes présentées au tribunal, il restait un excédent important dans le Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika*. Le 1er mars 2012, le Fonds de 1992 a remboursé £25 millions de cet excédent aux contributeurs au fonds des grosses demandes d'indemnisation et, en octobre 2013, le Conseil d'administration du Fonds de 1992, agissant au nom de l'Assemblée du Fonds de 1992, a décidé de clore le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika* et a chargé le Fonds de 1992 de rembourser la somme restante de £26,2 millions à ses contributeurs le 1er mars 2014.

*Opérations de nettoyage du littoral à la suite du sinistre de l'Erika.*



# Prestige

Date du sinistre	13 novembre 2002
Lieu du sinistre	Espagne
Cause du sinistre	Rupture et naufrage
Quantité (approximative) d'hydrocarbures déversés	63 300 tonnes de fuel-oil lourd
Zone affectée	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	18,9 millions de DTS, soit €22 777 986 (£19 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	135 millions de DTS, soit €171 520 703 (£142,7 millions)
Total des indemnités versées	€121 028 500 (£100,7 millions)

La conversion en livres sterling a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur le 31 décembre 2013.



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'il était remorqué vers le large, il s'est brisé en deux et a coulé à quelque 260 kilomètres à l'ouest de Vigo (Espagne), les sections avant et arrière sombrant à une profondeur de 3 500 mètres et 3 830 mètres respectivement. 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, des hydrocarbures ont continué de fuir de l'épave à un rythme qui a lentement diminué. La quantité d'hydrocarbures restant à bord de l'épave a par la suite été estimée à 13 700 tonnes.

## Impact du déversement

En raison du caractère hautement persistant de la cargaison du *Prestige*, les fuites d'hydrocarbures ont longtemps dérivé 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

De vastes opérations de nettoyage ont été menées en mer et à terre en Espagne. D'importantes opérations de nettoyage ont également été entreprises en France. 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 concertation avec les autorités espagnoles et françaises, le London Club (assureur du propriétaire du navire) et le Fonds de 1992 ont établi des bureaux des demandes d'indemnisation à La Corogne (Espagne) et à Bordeaux (France). En septembre 2006, le Fonds de 1992 a décidé de fermer le bureau des demandes d'indemnisation de Bordeaux. Au mois d'octobre 2013, le bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne restait ouvert.

## 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. La responsabilité du *Prestige* en cas de pollution par les hydrocarbures était couverte par une assurance souscrite auprès de la London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club).

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, ce qui correspond à €171 520 703.

## Niveau des paiements

Contrairement à la politique adoptée précédemment par les assureurs dans d'autres affaires impliquant les FIPOL, le London Club a décidé de ne pas effectuer de paiement individuel à hauteur du montant de limitation du propriétaire du navire. Il avait en effet été avisé par ses conseillers juridiques que s'il 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, ainsi que 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 en outre décidé, eu égard aux circonstances particulières liées au sinistre du *Prestige*, que le Fonds de 1992 devait payer les demandeurs, même si le London Club ne les indemnisait pas directement.

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, calculé à partir du montant total des demandes d'indemnisation recevables, déterminées par les évaluations effectuées à cette date. Le relèvement proposé était également sous réserve d'engagements et de garanties par les 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, il a été jugé probable que le niveau des paiements devrait 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 baser sur une estimation du montant définitif des demandes recevables formées contre le Fonds de 1992, arrêtée à l'issue d'accords conclus avec les demandeurs ou de jugements définitifs rendus par des tribunaux compétents.

En se fondant sur l'analyse des avis 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
<b>Total</b>	<b>573 millions</b>

L'Administrateur a donc estimé que le niveau des paiements pouvait être porté à 30 %<sup><sup></sup> 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 veiller à ce que le principe de l'égalité de traitement des victimes soit respecté. Le Comité exécutif a souscrit à la proposition de l'Administrateur.

<sup><sup></sup> €171,5 millions/€573 millions = 29,9 %.

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

En janvier 2006, le Gouvernement français a pris l'engagement requis de 'rester en dernière position' en ce qui concernait sa propre demande, jusqu'à ce que tous les autres demandeurs en France aient été indemnisés.

En mars 2006, le Gouvernement espagnol a pris l'engagement requis et fourni la garantie bancaire nécessaire pour indemniser tous les demandeurs en Espagne. En conséquence, un versement de €56 365 000 a été effectué ce même mois. Se pliant à la demande du Gouvernement espagnol, 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 seraient effectués au nom du Gouvernement espagnol conformément à l'engagement pris, et toute somme restante une fois les versements effectués à tous les demandeurs ayant présenté des demandes au bureau des demandes d'indemnisation serait restituée au Gouvernement espagnol. Au cas où ce montant de €1 million ne suffirait pas pour indemniser 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 à hauteur de 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.

## Recherche des causes du sinistre<sup>42</sup>

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.

<sup>42</sup> 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, est donné aux pages 116 à 119 du Rapport annuel de 2005.

<sup>43</sup> 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.

## Demandses d'indemnisation Espagne

### Tour d'horizon général

Le bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne a reçu 845 demandes pour un montant total de €1 037 millions. Quinze de ces demandes émanaient du Gouvernement espagnol, pour un total de €984,8 millions. Les demandes autres que celles déposées par le Gouvernement espagnol ont été évaluées à €3,9 millions. Des versements provisoires d'un montant total de €564 976 ont été effectués pour 175 des demandes évaluées, correspondant le plus souvent à 30 % du montant évalué. Les indemnités versées par le Gouvernement espagnol aux demandeurs ont été déduites lors du calcul des paiements provisoires. Certaines demandes ont été rejetées, d'autres n'ont pu être évaluées faute de pièces justificatives et de réponse aux demandes réitérées du Fonds de 1992.

Les experts engagés par le Fonds de 1992 ont également évalué les demandes soumises au tribunal (voir la section sur la procédure pénale ci-après) par des demandeurs individuels en Espagne. Des versements provisoires d'un montant total de €94 751 ont été effectués, à 30 % du montant évalué, en tenant compte de l'aide reçue, pour les demandes soumises au tribunal qui n'avaient pas été présentées au bureau des demandes d'indemnisation.

### Demandses d'indemnisation présentées par le Gouvernement espagnol

Le Gouvernement espagnol a soumis au total 15 demandes d'indemnisation pour un montant de €984,8 millions. Les demandes présentées par le Gouvernement espagnol portent sur les dépenses engagées 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)<sup>43</sup>, les allègements 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 de 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.

### Enlèvement des hydrocarbures de l'épave

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.

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 des fuites de l'épave et de diverses enquêtes et études qui ont eu 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. Suite à la décision du Comité exécutif, la demande a été évaluée à €9,5 millions <sup>60</sup>.

### Versements effectués au Gouvernement espagnol

La première demande d'indemnisation reçue du Gouvernement espagnol en octobre 2003, d'un montant de €383,7 millions, a été provisoirement évaluée en décembre 2003 à €107 millions. Le Fonds a effectué un versement de €16 050 000, correspondant à 15 % de l'évaluation provisoire. Le Fonds de 1992 a également procédé à une évaluation générale du coût total des dommages recevables en Espagne et conclu qu'il s'élèverait au moins à €303 millions. Sur cette base, et avec l'autorisation de l'Assemblée du Fonds de 1992, 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 du Gouvernement 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 du Gouvernement espagnol de rembourser tout montant décidé par le Comité exécutif ou l'Assemblée. En mars 2006, le Fonds de 1992 a versé au Gouvernement espagnol un montant supplémentaire de €56 365 000.

### Évaluation des demandes du Gouvernement espagnol

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

Les principales raisons de cette différence entre les montants demandés et les montants évalués sont les suivantes:

- Dépenses engagées pour les opérations de nettoyage: l'application des critères d'acceptabilité technique retenus par le Fonds a révélé

une disproportion entre les mesures prises par le Gouvernement espagnol et la pollution, ainsi que 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 du déversement 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 étaient de l'ordre d'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 reposait sur une estimation des dommages effectivement subis par le secteur de la pêche;
- Taxe sur la valeur ajoutée (TVA): le montant réclamé par le Gouvernement espagnol comprend la TVA. Étant donné que le gouvernement recouvre la TVA, les montants correspondants ont été déduits; et
- Enlèvement des hydrocarbures de l'épave: comme indiqué plus haut, le montant évalué était limité à certains frais supportés en 2003, avant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, au titre du colmatage des fuites d'hydrocarbures de l'épave, ainsi que de diverses enquêtes et études ayant eu une incidence sur l'évaluation du risque de pollution.

## France

### Tour d'horizon général

Le bureau des demandes d'indemnisation de Lorient a reçu 482 demandes pour un montant total de €109,7 millions. Ce chiffre comprend les demandes déposées par le Gouvernement français, s'élevant à un total de €67,5 millions. Les demandes déposées au bureau des demandes d'indemnisation ont été évaluées à €57,5 millions, et des paiements provisoires d'un total de €5,6 millions ont été effectués à 30 % des montants évalués pour 361 demandes. Certaines demandes ont été rejetées, d'autres n'ont pu être évaluées faute de pièces justificatives et de réponse aux demandes réitérées du Fonds de 1992.

<sup>60</sup> Pour plus de renseignements sur l'évaluation de la demande relative aux dépenses engagées pour l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, se reporter aux pages 111 à 114 du Rapport annuel de 2006.

*Hydrocarbures s'échappant du Prestige  
avant que le navire se brise et coule.*



## Demandes d'indemnisation présentées par le Gouvernement français

Le Gouvernement français a déposé des demandes s'élevant à €67,5 millions au titre des dépenses engagées 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.

Des réunions ont eu lieu, entre le Secrétariat, ses experts et le Gouvernement français, au sujet de l'évaluation des demandes déposées par ce dernier. Au mois d'octobre 2013, aucun versement n'avait été effectué car le gouvernement reste en dernière position.

Une lettre a été reçue du Gouvernement français, expliquant les raisons de son désaccord avec l'évaluation de sa demande par le Fonds. Le Gouvernement français s'opposait, entre autres, à la déduction de la TVA dans le calcul de l'évaluation. Lors des sessions d'octobre 2013 des organes directeurs, l'Administrateur a présenté un document concernant l'inclusion de la TVA dans les demandes d'indemnisation. De son côté, le Gouvernement français a présenté un document contenant un avis juridique sur la question. Les détails des débats qui ont eu lieu pendant les sessions d'octobre se trouvent dans le compte rendu des décisions de cette réunion, accessible via la section des services documentaires du site Web des FIOPL (document IOPC/OCT13/11/1).

## Portugal

Le Gouvernement portugais a soumis une demande d'un montant total de €4,3 millions au titre des dépenses engagées pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde. Cette demande a finalement été évaluée à €2,2 millions et le Fonds de 1992 a effectué un versement de €328 488, correspondant à 15 % de l'évaluation définitive.

## Procédure pénale

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 et le chef mécanicien du navire ainsi que le fonctionnaire qui était 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 le Gouvernement espagnol étaient responsables du fait d'autrui.

La procédure a été transférée à un autre tribunal, l'Audiencia Provincial de La Corogne, pour le procès pénal. Les audiences ont commencé le 16 octobre 2012 et se sont poursuivies jusqu'en juillet 2013. Étant donné l'impossibilité de localiser le second du *Prestige*, le procès s'est poursuivi contre le capitaine, le chef mécanicien du *Prestige* et le fonctionnaire qui

était intervenu dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol.

## Demandes au civil dans le cadre de la procédure pénale

Le droit espagnol permet de soumettre des demandes au civil dans le cadre d'une procédure pénale car le tribunal pénal se prononce non seulement sur la responsabilité pénale, mais également sur la responsabilité civile découlant de l'action engagée au pénal. Le tribunal pénal fait office de tribunal de limitation, qui accorde des réparations pour les pertes subies par suite du déversement.

En mai 2003, dans le but de constituer le fonds de limitation exigé par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire a déposé auprès du tribunal pénal de Corcubión le montant de limitation arrêté à titre estimatif, applicable au *Prestige* en vertu de ladite Convention, soit environ 18,9 millions de DTS ou €22 777 986. Le Fonds de 1992 est partie à la procédure depuis le début, avec une responsabilité civile objective en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Au mois d'octobre 2013, quelque 2 531 demandes avaient été déposées dans le cadre de la procédure judiciaire engagée devant le tribunal pénal de Corcubión.

Le tribunal pénal de Corcubión a nommé des experts chargés d'examiner les demandes d'indemnisation au civil déposées dans le cadre de la procédure pénale. Ces mêmes experts ont rendu leur rapport d'évaluation en janvier 2010. Les experts engagés par le Fonds de 1992 ont étudié ce rapport et conclu que, 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'avaient 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 était supérieur à celui évalué par les experts judiciaires, en raison du fait que les experts du Fonds de 1992 avaient davantage d'informations à leur disposition, ce qui permettait une évaluation plus précise des demandes.

Le montant total réclamé au pénal en Espagne est de €2 317 millions, dont quelque €1 214 millions sont réclamés essentiellement par le Gouvernement espagnol au titre du préjudice écologique pur, et quelque €2,37 millions par un certain nombre de particuliers au titre du préjudice moral. Dans leurs interventions, certains demandeurs ont fait valoir que, dans la mesure où leurs demandes n'étaient pas dirigées contre le Fonds de 1992 mais contre quiconque se révélerait pénalement responsable, les critères de recevabilité prévus par la Convention sur la responsabilité civile et par la Convention portant création du Fonds ne devraient pas être retenus dans ces procédures. Certains ont également soutenu que le propriétaire du navire ne devrait pas être autorisé à limiter sa responsabilité.

Le Fonds de 1992, dans ses interventions, a défendu l'application des Conventions dans le cadre des procédures engagées.

## Jugement de l'Audiencia Provincial (tribunal pénal)

Dans son jugement rendu le 13 novembre 2013, l'Audiencia Provincial (tribunal pénal) de la Corogne déclarait que le capitaine et le chef mécanicien 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, n'étaient pas pénalement responsables des dommages causés à l'environnement. Le capitaine a été reconnu coupable d'avoir désobéi aux autorités espagnoles pendant la crise, et condamné à neuf mois de prison. Il ne devra toutefois pas purger de peine supplémentaire étant donné qu'il a déjà passé un certain temps en détention.

Concernant les dommages découlant du sinistre, le tribunal pénal ne peut déclarer de responsabilité civile que lorsqu'il y a eu infraction pénale. Le jugement a reconnu que la seule infraction pénale était la désobéissance du capitaine. Cependant, étant donné que cette désobéissance n'était pas la cause des dommages, le tribunal n'a pas pu se prononcer sur une éventuelle responsabilité civile.

Concernant le fonds de limitation établi par le London Club, à raison d'environ €22 millions, le tribunal a décidé que le fonds était à la disposition du Club et qu'il appartenait à celui-ci de décider de sa distribution, sous réserve d'appel par les parties concernées.

Plusieurs des parties ont annoncé leur intention de faire appel du jugement devant la Cour suprême.

## Procédures civiles 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, réclamant d'être indemnisés à raison d'un montant total de €111 millions environ, dont €67,7 millions étaient réclamés par le gouvernement.

Cent onze de ces demandeurs ont retiré leurs actions. Il ne reste donc plus que 121 actions en instance devant les tribunaux, représentant un montant total de €79,1 millions.

Les tribunaux ont autorisé un arrêt de la procédure dans le cas de 17 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 procédure pénale de Corcubión.

Quelque 174 demandeurs français, dont le Gouvernement français et plusieurs communes, se sont associés à la procédure pénale engagée à Corcubión (Espagne).

## États-Unis

L'Espagne 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), réclamant d'être indemnisée 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'Espagne a maintenu que l'ABS était coupable d'inspection négligente du *Prestige*, qu'il n'avait pas décelé les signes de corrosion, de déformation permanente, de matériaux défectueux et de

fatigue du navire, et qu'il avait fait preuve de négligence en accordant la classification.

L'ABS a réfuté l'accusation de l'Espagne et a lui-même engagé une action contre cette dernière, faisant valoir que les dommages que l'Espagne aurait subis étaient le fait, en tout ou en partie, de sa propre négligence. L'ABS a présenté une demande reconventionnelle pour qu'il soit ordonné à l'Espagne de dédommager l'ABS de tout montant que celui-ci serait obligé de verser en exécution d'un quelconque jugement prononcé à son encontre dans le cadre du sinistre du *Prestige*.

L'ABS a été débouté de sa demande reconventionnelle initiale en application de la Foreign Sovereign Immunities Act (FISA, 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 une entité souveraine étrangère si elles sont fondées sur la même transaction que la demande initiale du souverain.

## Premier jugement du tribunal de district de New York

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'article III.4 b) 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. Il a donc accordé à l'ABS la demande en référé que cette société avait soumise, rejetant la demande de l'Espagne.

L'Espagne a interjeté appel. L'ABS a également fait appel de la décision du tribunal de rejeter ses demandes reconventionnelles par défaut de compétence.

## Décision de la cour d'appel de New York pour le deuxième circuit

La cour d'appel a rendu son arrêt en juin 2009, infirmant à la fois le rejet de la requête de l'Espagne 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'Espagne, 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.

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

### Deuxième jugement du tribunal de district de New York

Le tribunal de district a rendu son deuxième jugement en août 2010, accordant à l'ABS sa demande de jugement en référé et déboutant à nouveau l'Espagne de ses demandes à l'encontre de la société ABS.

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 a en outre affirmé qu'une telle démarche serait incompatible avec la responsabilité non transmissible qu'a un propriétaire de navire de maintenir le navire en question en bon état de navigabilité.

L'Espagne a fait appel du jugement du tribunal de district.

### Décision de la cour d'appel pour le deuxième circuit

La cour d'appel pour le deuxième circuit a rendu son arrêt en août 2012, rejetant la demande de l'Espagne. Dans cet arrêt, la cour considérait que l'Espagne n'avait pas produit de preuves suffisantes pour établir que l'ABS avait agi avec témérité. En l'absence de telles preuves d'un comportement téméraire, la cour a évité de rendre une décision sur la question consistant à déterminer si l'ABS avait pour obligation à l'égard des États côtiers d'éviter tout comportement téméraire.

La cour d'appel a rendu sa décision en tenant compte des faits suivants:

- outre ses fonctions de société de classification à but non lucratif, l'ABS avait une filiale à but lucratif qui procédait à des analyses informatisées des navires (le programme SafeHull) pour évaluer et anticiper d'éventuelles zones de défaillances structurelles futures. Les propriétaires de deux navires jumeaux<sup>↗</sup> du *Prestige* avaient

fait effectuer des analyses SafeHull de ces navires, ce que les propriétaires du *Prestige* n'avaient pas fait. Les résultats des analyses informatisées des navires jumeaux n'ont été communiqués ni aux propriétaires du *Prestige* ni aux enquêteurs de l'ABS qui inspectaient le *Prestige*;

- après le sinistre de l'*Erika*, la société ABS a proposé qu'elle-même et d'autres sociétés de classification procèdent à des modifications des règles de classification, qui auraient inclus l'analyse informatisée SafeHull. Il n'a jamais été donné suite à ces propositions. La société ABS a également déclaré, à l'époque, qu'elle procédait à un réexamen de tous les navires de plus de 20 ans qu'elle classait. Or, d'après les éléments de preuve, aucun réexamen significatif n'a jamais été effectué;
- en décembre 2000, le *Castor*, un petit navire-citerne classé par l'ABS, a subi de graves dommages structurels. Suite à cet incident, l'ABS a déclaré, en octobre 2001, que certaines modifications des règles de classification étaient nécessaires, en particulier celles applicables aux citernes à ballast des vieux pétroliers. Cependant, aucune modification des règles n'avait été mise en œuvre au moment de la dernière inspection annuelle du *Prestige*, en mai 2002; et
- la dernière inspection spéciale du *Prestige* avait eu lieu en Chine, en avril/mai 2001, et sa dernière inspection annuelle aux Émirats arabes unis, en mai 2002. Dans les deux cas, le navire est resté classé. L'Espagne a soutenu, et l'ABS a contesté, qu'en août 2002, le capitaine du *Prestige* avait envoyé une télécopie à l'ABS faisant état de graves problèmes structurels et mécaniques. L'Espagne n'a toutefois jamais été en mesure de prouver que l'ABS avait reçu cette télécopie.

S'agissant de la question du droit applicable, la cour a étudié l'éventail traditionnel des facteurs juridiques appliqués en droit maritime et a conclu que le lieu de la faute de négligence/témérité que l'ABS aurait commise, à savoir le siège de l'ABS aux États-Unis, était le facteur le plus significatif et que cela justifiait l'application du droit maritime des États-Unis par le tribunal de district.

<sup>↗</sup> Des navires jumeaux sont des navires construits à partir des mêmes plans, même s'il peut exister entre eux de légères différences.

Plage fortement souillée au Cap Finisterre, en Galice (Espagne), suite au sinistre du *Prestige*.



La cour d'appel de New York n'a pas traité la question juridique consistant à déterminer si l'ABS avait l'obligation, à l'égard des États côtiers, d'éviter tout comportement téméraire. Elle a en revanche considéré que l'Espagne n'avait pas prouvé que l'ABS avait agi de manière téméraire. L'approche retenue par la cour d'appel laisse la possibilité de rendre une décision sur cette question juridique dans le cadre d'un autre procès.

Si la cour d'appel avait confirmé la décision du tribunal de district dégageant l'ABS de toute responsabilité, même pour un comportement téméraire, cela aurait fait obstacle à la possibilité d'un futur recouvrement par une tierce partie dans une affaire comportant des preuves solides de comportement téméraire de la part d'une société de classification. L'approche adoptée par le tribunal de district selon laquelle l'ABS n'avait pas l'obligation à l'égard de l'Espagne d'éviter tout comportement téméraire est un jugement applicable à cette affaire uniquement et constitue un précédent qui ne lie pas mais dont il est souhaitable de tenir compte.

L'Espagne n'a pas fait appel de ce jugement, qui est donc définitif.

## Action en justice engagée par la France contre l'ABS en France

En avril 2010, la France a engagé une action en justice devant le tribunal de première instance de Bordeaux contre trois sociétés appartenant au groupe de la société ABS. Les défendeurs se sont opposés à cette action en s'appuyant sur l'argument de l'immunité souveraine. Le juge a renvoyé l'affaire devant les tribunaux pour qu'un jugement préliminaire soit rendu sur la question de savoir si l'ABS avait droit à l'immunité souveraine s'agissant des procédures judiciaires.

## Actions récursoires États-Unis

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. 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 toute mesure nécessaire 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.

## Espagne

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. Une procédure pénale a été engagée en Espagne contre quatre personnes, à savoir le capitaine, le second et le chef mécanicien 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 cette procédure. 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 procédure 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. 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.

## France

À sa session d'octobre 2012, le Comité exécutif a pris note de l'arrêt rendu par la Cour de cassation en France dans le cadre du sinistre de l'*Erika*. Il a été relevé que la Cour de cassation avait déclaré, dans cet arrêt, que s'agissant de la société de classification Registro Italiano Navale (RINA), la cour d'appel avait eu tort de conclure qu'une société de classification ne pouvait pas bénéficier des dispositions de canalisation prévues à l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il a cependant été noté que la Cour avait conclu que les dommages résultaient d'une faute de témérité de RINA et que, par conséquent, celle-ci ne pouvait pas bénéficier de la protection de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Il a également été noté que la Cour de cassation n'avait pas examiné la question de savoir si la société de classification aurait eu le droit d'invoquer l'immunité souveraine, puisque la société RINA était considérée comme ayant renoncé à une telle immunité en ayant pris part à la procédure pénale préliminaire.

L'Administrateur a fait observer que l'avocat français du Fonds l'avait informé antérieurement que si une action était engagée contre l'ABS en France dans le cadre du sinistre du *Prestige*, le plus probable était que le tribunal applique le droit français. Il a été relevé que l'arrêt de la Cour de cassation concernant le sinistre de l'*Erika*, par lequel RINA était tenue pour responsable de la pollution occasionnée, pouvait constituer un précédent qu'un tribunal français suivrait en cas d'action menée contre l'ABS dans le cadre du sinistre du *Prestige*.

Suite à la décision du Comité exécutif du Fonds de 1992, à sa session d'octobre 2012, le Fonds de 1992 a engagé une action récursoire contre l'ABS devant le tribunal de première instance de Bordeaux, à titre de mesure conservatoire visant à éviter que l'action ne devienne prescrite en vertu du droit français.

L'ABS, dans ses moyens de défense, a soutenu avoir droit à l'immunité souveraine au même titre que les Bahamas (l'État du pavillon du *Prestige*).

Au mois d'octobre 2013, la procédure devant le tribunal de Bordeaux avait été suspendue dans l'attente de la décision qui serait prise dans le cadre de la procédure pénale en Espagne.

# Solar I

Date du sinistre	11 août 2006
Lieu du sinistre	Détroit de Guimaras (Philippines)
Cause du sinistre	Naufrage
Quantité (approximative) d'hydrocarbures déversés	2 100 tonnes de fuel-oil industriel
Zone affectée	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 (£4,2 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Applicables – Limite de 20 millions de DTS (£18,7 millions) en vertu de STOPIA 2006
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (£190 millions)
Total des indemnités versées	PHP 986 646 031 (£13,4 millions)

La conversion en livres sterling a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur le 31 décembre 2013.



Données cartographiques ©2011 Google

## Le sinistre

Le 11 août 2006, le navire-citerne *Solar I* (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 marins au sud de l'île de Guimaras (République des Philippines).

## Impact du déversement

Après le naufrage, une quantité inconnue mais importante d'hydrocarbures s'est échappée du navire et des hydrocarbures ont continué de s'échapper de l'épave immergée, quoiqu'en quantités diminuant progressivement. Pendant 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 I* était assuré par la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club).

Le montant de limitation applicable au *Solar I* conformément à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 4,51 millions de DTS, mais le propriétaire du *Solar I* 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 est volontairement porté à 20 millions de DTS. Le Fonds de 1992 reste toutefois tenu d'indemniser les demandeurs si et dans la mesure où le montant total des demandes d'indemnisation recevables dépasse le montant de limitation applicable au *Solar I* 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 juridiquement exécutoire 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

En octobre 2013, quelque 32 466 demandes avaient été reçues et des paiements d'un montant total de PHP 987 millions avaient été effectués au titre de 26 870 demandes d'indemnisation, essentiellement dans le secteur de la pêche. Toutes les demandes avaient été évaluées et le bureau local des demandes d'indemnisation avait été fermé.

En octobre 2013, le bilan des demandes d'indemnisation s'établit tel qu'indiqué 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. Il n'a donc pas été possible d'établir le montant total demandé.

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, 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 demande d'indemnisation avec le registre électoral, le Club et le Fonds ont décidé de ne pas examiner plus avant ces formulaires, qui ne portaient pas sur des demandes recevables.

## 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 d'opérations de nettoyage supplémentaires à petite échelle ont également été évaluées comme étant raisonnables et six d'entre elles ont été réglées pour un montant de PHP 373 918. Le dernier demandeur a reçu une offre de règlement qu'il n'a pas acceptée. La demande est maintenant considérée comme forclosée.

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.

## Domages 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, dont 631 ont été acquittées à hauteur de PHP 5,12 millions. En octobre 2013, l'indemnisation au titre de quelque 122 demandes approuvées pour dommages aux biens n'avait pas pu être versée aux demandeurs, car les chèques pour l'indemnisation n'avaient pas été encaissés. Une consolidation des comptes a été réalisée avec la banque aux Philippines >

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

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.

### Préjudices économiques dans le secteur de la pêche de capture

Sur les 27 812 demandes reçues de pêcheurs, quelque 25 940 ont été réglées et acquittées pour un montant de PHP 190,4 millions et 598 ont été rejetées. En octobre 2013, plus de 250 demandeurs n'avaient pas récupéré leurs indemnités. 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 rapportaient à des chèques émis mais non nécessairement encaissés. 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 qui auraient été causés à leurs cultures du fait de la pollution. Quelque 198 de ces demandes ont été acquittées pour un montant total de PHP 3,3 millions, plus dix autres paiements qui n'ont toujours pas été encaissés. 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 avaient été soumises ou que leurs récoltes avaient réellement été polluées.

Environ 98 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 d'élément de preuve supplémentaire concordant, le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 n'ont pas été en mesure de résoudre ce problème et ces demandes sont maintenant considérées comme forcloses.

### Pertes dans le secteur du tourisme et autres préjudices économiques

Le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont reçu quelque 425 demandes provenant du secteur du tourisme, soumises par des propriétaires de petites stations balnéaires, des exploitants de bateaux d'excursion et 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 tout au long des années 2008 et 2009. Elles ont été évaluées à la lumière d'éléments de preuve concordants, tels que le nombre de visiteurs dans l'île et les reçus de transbordeurs, et ont été réglées et, le cas échéant, acquittées.

### 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 coûts supportés par plusieurs services gouvernementaux, principalement pour indemniser une partie des frais des salaires et des heures supplémentaires du personnel ayant participé aux opérations d'intervention. 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.

### Procédures civiles

#### Action engagée 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 à toutes les demandes similaires dans cette région, parce que, selon eux, la pêche avait été interrompue pendant

*Une des régions sensibles touchées par le déversement d'hydrocarbures du Solar I.*



plus de 22 mois, mais sans produire d'éléments de preuve ou de justificatifs quelconques. Le Fonds de 1992 a déposé des conclusions de défense en réponse à l'action civile.

Une audience préliminaire a eu lieu en juillet 2012 pour étudier la possibilité d'aboutir à un règlement à l'amiable. Le tribunal a ordonné que des auditions de médiation aient lieu en août et septembre 2012 en présence d'un médiateur agréé par le tribunal. L'avocat du Fonds de 1992 a rencontré les avocats des demandeurs avant que ne se tienne la première audition de médiation en août afin de régler les problèmes et de minimiser les frais qui seraient sinon encourus pour assister à ces auditions de médiation. Les avocats des demandeurs n'avaient préparé aucune documentation officielle pour cette réunion permettant de faire avancer leur cause et aucun progrès n'a été accompli pour régler la question à la première réunion de médiation en août 2012. Une proposition de règlement à l'amiable devait être formulée par les avocats des demandeurs, mais, en l'absence d'une telle proposition, la procédure s'est poursuivie et une première audience préliminaire a eu lieu en octobre 2012.

Des instructions ont été données quant à la conduite future de l'affaire, y compris les procédures de communication des pièces du dossier à la partie adverse et au tribunal. En juin 2013, les demandeurs n'ayant pas soumis les attestations requises par le droit philippin, l'avocat du Fonds de 1992 a demandé que le tribunal déclare que les demandeurs avaient renoncé au droit de fournir des arguments justificatifs, demandant en fait le renvoi catégorique des fins de la demande. La requête a été jugée déposée mais, en juillet 2013, le tribunal a également fixé les dates pour la conclusion des stades préliminaires (procédure de communication ultérieure des pièces du dossier) et ordonné que la conclusion définitive de la procédure préliminaire ait lieu en septembre 2013. En octobre 2013, la demande du Fonds de 1992 de rejeter la demande d'indemnisation a été refusée et le jugement a été fixé à décembre 2013.

### Action engagée par les garde-côtes philippins

La garde côtière philippine a entamé une procédure pour garantir ses droits en rapport avec deux demandes d'indemnisation au titre des frais supportés pendant les opérations de nettoyage et de pompage. Le Fonds de 1992 a déposé les conclusions de la défense. Une offre de règlement de PHP 104,8 millions a été faite pour les deux demandes d'indemnisation et a été acceptée par la garde côtière philippine. En avril 2012, le Secrétariat a remis à la garde côtière philippine un projet d'accord de compromis, dont les termes ont été rapidement convenus avec celle-ci. Or depuis, en raison de plusieurs changements au sein du personnel de la garde côtière philippine, ainsi que de la nécessité d'obtenir l'accord du bureau du procureur général des Philippines sur les termes de l'accord de compromis, l'affaire a été retardée. En dépit de nombreuses relances, le bureau du procureur général n'a pas signé l'accord de compromis.

Pour tenter de faire progresser l'affaire, l'Administrateur a écrit à l'ambassadeur des Philippines à Londres en mai 2013 et sollicité son aide afin de permettre au Fonds de 1992 d'effectuer le paiement. De plus, en octobre 2013, le procureur général a refusé de signer l'accord de règlement,

faute d'informations complémentaires expliquant comment le montant de la demande avait été calculé et en quoi l'évaluation par le Fonds de 1992 était raisonnable. Bien que, en octobre 2013, aucun progrès n'ait été réalisé dans ce sens, le Secrétariat reste optimiste quant au fait que le règlement sera effectué dans un futur proche.

### Action engagée 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 en justice 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. 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 en principe recevables. De plus, plusieurs demandeurs faisaient partie d'une demande d'indemnisation déjà présentée et réglée par la municipalité de Guimaras.

Une audience préliminaire a eu lieu en juillet 2012 pour étudier la possibilité d'aboutir à un règlement à l'amiable, mais sans succès. Le tribunal a ordonné aux diverses parties de s'engager dans une série d'audiences préliminaires et de réunions de médiation. Le Fonds de 1992 a chargé ses avocats de rencontrer les avocats des demandeurs avant la première audition de médiation en août 2012, afin de régler l'affaire et de minimiser les frais qui devraient sinon être supportés pour assister à ces auditions de médiation.

Toutefois, en octobre 2013, les avocats des demandeurs n'avaient fait aucune proposition ni produit aucun nouvel élément de preuve pour étayer leur cause, en conséquence de quoi la procédure n'a pas progressé. Le tribunal a fixé un calendrier similaire à celui de la demande concernant 967 pêcheurs et le jugement aura donc lieu en décembre 2013.

### Procédure judiciaire engagée 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 2013.

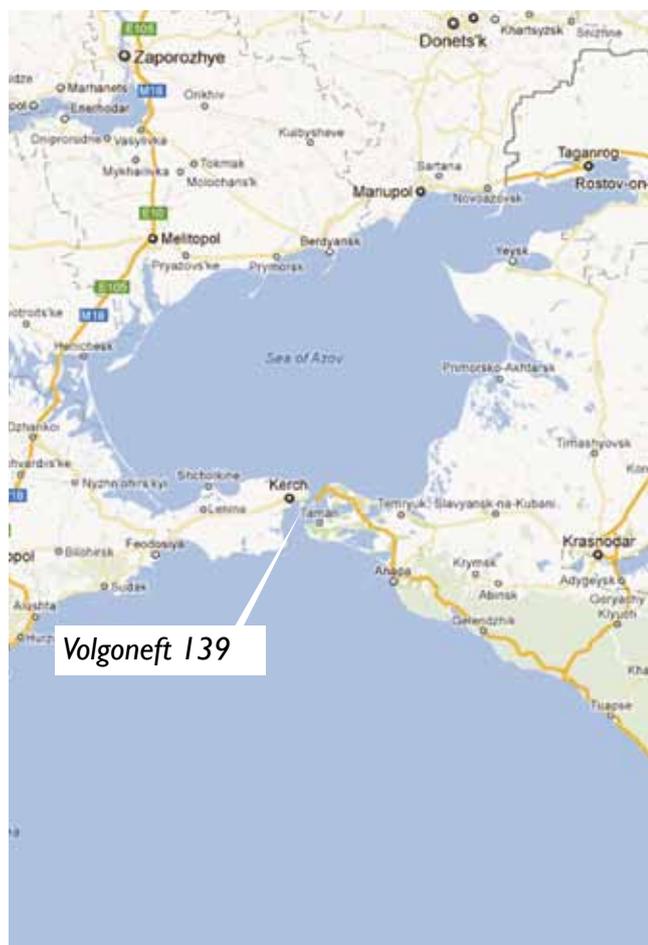
### Observations

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 au titre de ce sinistre dépasse la limite de 20 millions de DTS prévue par l'accord STOPIA 2006 et il est, par conséquent, très peu probable également que le Fonds de 1992 soit appelé à verser des indemnités.

# Volgoneft 139

Date du sinistre	11 novembre 2007
Lieu du sinistre	Détroit de Kertch, entre la mer d'Azov et la mer Noire, qui sépare la Fédération de Russie de l'Ukraine
Cause du sinistre	Le navire s'est brisé en deux
Quantité (approximative) d'hydrocarbures déversés	Jusqu'à 2 000 tonnes de fuel-oil
Zone affectée	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
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	4,51 millions de DTS, soit R 174,8 millions (£3,2 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS, soit R 7 868,3 millions (£144,5 millions)
Total des indemnités versées	R 76 247 635 (£1 400 982)

La conversion en livres sterling a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur le 31 décembre 2013.



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 et immatriculé en Fédération de Russie, s'est brisé en deux dans le détroit de Kertch, 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 finalement été 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 un et deux. 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 (le *Volnogorsk*, le *Nakhichevan* et le *Kovel*) ont également sombré dans la même zone dans les deux heures qui ont suivi ce sinistre.

## Impact du déversement

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 ont été signalées parmi la population d'oiseaux, à savoir plus de 30 000 individus.

## 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. 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 les forces russes d'intervention d'urgence militaires et civiles et quelque 70 000 tonnes de déchets mazoutés, de sable et d'herbier ont été enlevées 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 Kertch avant d'être éliminées.

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.

## 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 partie ni à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ni à la Convention de 1992 portant création du Fonds au moment du sinistre. 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'Organisation maritime internationale (OMI) le 28 novembre 2007, cette convention n'est entrée en vigueur pour l'Ukraine que le 28 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 assuré 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 Associations 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).

## Demandses d'indemnisation

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 de 1992 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, à Krasnodar et aux installations du système d'organisation du trafic maritime (Vessel Traffic System, VTS) de Kavkaz pour y tenir des réunions avec le ministère des Transports, un représentant du propriétaire et de l'affrètement 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 des experts du Fonds de 1992 se sont rendus à Krasnodar en février 2011 pour rencontrer des 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 aux opérations de 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 récupérés qui, de l'avis du Fonds, n'était pas raisonnable d'un point de vue technique. Une réunion a également eu lieu avec un représentant du port de Kertch, 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 aussi 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 des représentants du ministère russe des Transports. Le Fonds et ses experts ont effectué un autre déplacement à Moscou en mars 2011, afin de rencontrer des représentants du Gouvernement russe et l'assureur.

À sa session d'avril 2013, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé d'autoriser l'Administrateur à verser la totalité des indemnités réclamées par les demandeurs privés conformément à la décision du tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad, et à effectuer des versements provisoires aux trois organismes publics, des déductions étant réparties au prorata pour couvrir le 'déficit d'assurance'. Conformément à cette décision, le Fonds de 1992 a indemnisé intégralement tous les demandeurs privés et il ne reste que les trois organismes publics à indemniser. En octobre 2013, le Fonds de 1992 attendait une réponse de ces derniers pour pouvoir verser les sommes dues après déduction du 'déficit d'assurance'.

Le bilan des demandes d'indemnisation en octobre 2013 est résumé dans le tableau à la page 26.

Demandeur	Attribué par le tribunal ou réglé (frais compris) (R)	À payer par Ingosstrakh (R)	À payer par le Fonds de 1992 (R)	Réglé par le Fonds de 1992 (R)	À payer par le Fonds de 1992 (R)	'Déficit d'assurance' (R)
Agence fédérale	781 461	186 048	595 413	0	484 211	111 202
Autorité régionale	379 216 773	89 721 648	289 495 125	0	236 451 561	53 043 564
Autorité locale	38 474 867	9 054 181	29 420 686	0	24 047 852	5 372 834
Entreprise de nettoyage	68 280 170	13 543 513	54 736 656	54 736 656	0	0
Affrètement	3 258 211	652 582	2 605 629	2 605 629	0	0
Propriétaire du navire (règlement à l'amiable)	8 755 555	0	8 755 555	8 755 555	0	0
Entreprise de tourisme (privée)	8 524 153	2 267 460	6 256 693	6 256 693	0	0
Port de Kertch (Ukraine)	4 959 886	1 066 685	3 893 101	3 893 101	0	0
<b>Total</b>	<b>512 251 076</b>	<b>116 492 117</b>	<b>395 758 858</b>	<b>76 247 634</b>	<b>260 983 624</b>	<b>58 527 600</b>

## Procédures civiles

### 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 à l'environnement d'un montant de quelque R 6 048,6 millions. Cette demande était basée sur la quantité 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 à des fins d'indemnisation, mais que le Fonds de 1992 était disposé à examiner les activités menées par le Rosprirodnadzor pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures et remettre en état l'environnement afin de déterminer si et dans quelle mesure ces activités ouvraient droit à indemnisation en vertu des Conventions. Le Fonds de 1992 a évalué les dépenses supportées par le Rosprirodnadzor à un montant de R 688 487.

En septembre 2010, le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad 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 dommages à l'environnement autres que le manque à gagner dû à ces dommages 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 comprenaient toutes les 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, l'assureur du propriétaire du navire, 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 (article III.2 a) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile). Si cet argument devait être accepté par le tribunal, le propriétaire du navire et son assureur seraient exonérés de leur responsabilité et le Fonds de 1992 serait tenu d'emblée de verser des indemnités aux victimes du déversement (article 4.1 a) 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, les conclusions des experts étaient les suivantes:

- la tempête du 11 novembre 2007 ne revêtait pas un caractère exceptionnel car au cours des vingt dernières années, il a été observé dans la région des tempêtes de nature comparable à quatre reprises;
- il n'était pas inévitable que le *Volgoneft 139* soit pris dans la tempête: des avis de tempête avaient été diffusés 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'a été; et

- 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 faire face 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 VTS de Kertch, 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 1992 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* soit 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 zone 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.

Si les experts du Fonds de 1992 avaient initialement considéré le mouillage dans le détroit de Kertch comme un port commercial, ils ont compris après leurs visites 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 Kertch 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'avis de 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.

Lors d'une audience tenue en septembre 2010, le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad a déclaré que le propriétaire du navire et son 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.

## Montant et bien-fondé des demandes d'indemnisation

Lors d'une audience tenue en janvier 2011, le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad a demandé au Fonds de 1992 de justifier sa position concernant la relation entre la quantité d'hydrocarbures déversés et la quantité de déchets récupérés, laquelle 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 compare la quantité de déchets mazoutés récupérés dans le cadre des opérations d'intervention avec la quantité de déchets mazoutés récupérés suite à divers autres sinistres. Il conclut que, pour le sinistre du *Volgoneft 139*, la quantité de déchets mazoutés récupérés 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 et de cette élimination supplémentaires des déchets mazoutés ne serait pas jugé raisonnable et ne sera donc pas recevable à des fins d'indemnisation.

Des audiences ont eu lieu en mai, juillet, octobre, novembre et décembre 2011, ainsi qu'en février, avril et juin 2012 au tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad.

À l'audience de février 2012, le tribunal a décidé que tous les demandeurs avaient droit aux intérêts légaux en vertu de la législation russe et leur a ordonné de soumettre le calcul de leurs intérêts.

*Opérations de nettoyage du littoral du détroit de Kertch à la suite du sinistre du Volgoneft 139.*



En juin 2012, le tribunal a rendu son jugement sur le quantum, attribuant des montants d'un total de R 503,2 millions, intérêts légaux compris. Le tribunal a en outre accordé à certains demandeurs le paiement des droits de greffe, pour un total de R 164 445, à parts égales par Ingosstrakh, le propriétaire du navire et le Fonds de 1992.

Le tableau ci-dessous présente un résumé des montants accordés par un jugement du tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad, en comparaison avec l'évaluation faite par le Fonds de 1992 des demandes d'indemnisation.

Le tribunal a décidé que le propriétaire du navire et Ingosstrakh devaient payer les sommes allouées jusqu'à concurrence de 3 millions de DTS et que le Fonds de 1992 devait payer tous les montants au-delà de ces 3 millions de DTS. Étant donné que la limite de responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile applicable au moment du sinistre était de 4,51 millions de DTS, il reste un 'déficit d'assurance' d'environ 1,51 million de DTS. Dans son jugement, le tribunal a décidé que la limite de responsabilité du propriétaire du navire devait être de 3 millions de DTS car c'était là la limite de responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile au moment du sinistre, telle que publiée dans le Journal officiel de la Fédération de Russie.

En août 2012, le Fonds de 1992 a fait appel de ce jugement, aux motifs que:

- i. la limite de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile au moment du sinistre était de 4,51 millions de DTS et, par conséquent, la décision du tribunal établissant le fonds de limitation du propriétaire du navire à seulement 3 millions de DTS devrait être modifiée; et
- ii. le jugement n'explique pas l'évaluation des montants des indemnités attribuées aux différents demandeurs. On ne sait donc toujours pas

exactement comment le tribunal a calculé les montants attribués et sur la base de quels éléments de preuve le jugement a été rendu.

Une autorité locale demandant à être indemnisée pour les dépenses supportées pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde a elle aussi fait appel de ce jugement car le montant attribué était inférieur à celui demandé. Ce jugement a été confirmé par la cour d'appel et la Cour de cassation. Le Fonds de 1992 a demandé l'autorisation de former un recours devant la Cour suprême.

### Question du 'déficit d'assurance'

En février 2008, le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad a rendu une décision déclarant qu'un fonds de limitation avait été constitué par une lettre de garantie à hauteur de 3 millions de DTS (R 116,3 millions). En avril 2008, le Fonds de 1992 a fait appel de cette décision, faisant valoir qu'au moment du sinistre, 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 174,8 millions) et que, par conséquent, la décision du tribunal établissant le fonds de limitation du propriétaire du navire à seulement 3 millions de DTS devait être modifiée. La cour d'appel, la Cour de cassation et la Cour suprême ont confirmé la décision du tribunal d'arbitrage, soutenant qu'il appartenait aux juridictions russes d'appliquer les limites de responsabilité telles que publiées dans le Journal officiel de la Fédération de Russie au moment où le sinistre est survenu.

En juin 2012, le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad a rendu un jugement sur le montant des demandes, attribuant des montants pour un total de R 503,2 millions, intérêts légaux compris. En outre, le tribunal a attribué à certains demandeurs le paiement des droits de greffe et frais judiciaires pour un total de R 318 969, devant être versé à parts égales par Ingosstrakh, le propriétaire du navire et le Fonds de 1992.

	Montant demandé (R)	Évaluation par le Fonds de 1992 (R)	Jugement du tribunal (R)	
			Principal	Intérêts légaux
Entreprise de nettoyage	63 926 933	50 766 549	50 766 549	17 413 621
Autorité régionale	434 687 072	241 045 047	337 866 060	41 350 713
Autorité locale	42 960 768	24 949 162	33 954 965	4 456 180
Port de Kertch (Ukraine)	9 170 697	1 739 454	3 770 772	1 089 164
Affréteur	9 499 078	2 312 714	2 312 714	891 050
Entreprise de tourisme (privée)	8 524 153	8 524 153	8 524 153	0
Propriétaire du navire	27 706 290	8 755 555	0	0
Organisme fédéral (Rosprirodnadzor)	753 332	688 487	688 487	92 974
<b>Total</b>	<b>597 228 323</b>	<b>338 781 121</b>	<b>437 883 700</b>	<b>65 293 702</b>
			<b>503 177 402</b>	

Le tribunal a décidé que le propriétaire du navire et Ingosstrakh devaient payer les sommes allouées jusqu'à concurrence de 3 millions de DTS et que le Fonds de 1992 devait payer tous les montants au-delà de ces 3 millions de DTS. Dans son jugement, le tribunal a décidé que la limite de responsabilité du propriétaire du navire devait être de 3 millions de DTS car c'était là la limite de responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile au moment du sinistre, telle que publiée dans le Journal officiel de la Fédération de Russie.

Le Fonds de 1992 a fait appel de ce jugement du tribunal d'arbitrage, mais celui-ci a été confirmé par la cour d'appel en septembre 2012 et par la Cour de cassation en janvier 2013. Le Fonds de 1992 a demandé l'autorisation de former un recours devant la Cour suprême.

Dans une décision prononcée en juillet 2013, la Cour suprême a décidé que le Présidium de la Cour suprême devait examiner l'appel interjeté par le Fonds de 1992 concernant le 'déficit d'assurance'. La Cour suprême a déclaré que:

- Au moment de rendre leurs décisions, les juridictions inférieures n'avaient pas pris en compte les amendements apportés aux limites de responsabilité applicables en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, qui avaient été introduits par une résolution adoptée par le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI) en octobre 2000, et étaient entrés en vigueur en novembre 2003.
- Les juridictions inférieures n'avaient pas pris en compte le fait qu'en vertu de la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969, un traité entre en vigueur suivant les modalités et à la date fixée par le traité lui-même. Cette Convention stipule également qu'un traité est modifié par accord entre les parties. Lors de l'examen de la présente affaire, la question s'est posée de savoir si les amendements aux limites de responsabilité étaient déjà publiés en Fédération de Russie lorsque le fonds de limitation a été établi en 2007. La pratique internationale dans des affaires semblables établissait qu'une société (à la différence d'une personne physique) ne pouvait justifier l'exécution d'actes violant une quelconque règle de droit en invoquant le fait que cette règle n'avait pas été officiellement publiée dans l'État.
- Les juridictions inférieures n'avaient pas cherché à savoir si le propriétaire du navire connaissait ou aurait dû connaître l'augmentation des limites de responsabilité. De plus, ces juridictions auraient dû chercher à savoir si la compagnie d'assurance, en tant que membre professionnel du marché de l'assurance internationale de responsabilité en matière de transport des hydrocarbures, aurait dû être au courant des résolutions de l'OMI, lesquelles augmentaient les limites de responsabilité des propriétaires de navires.

- L'analyse des juridictions inférieures, selon laquelle le Fonds de 1992 devait régler le montant de la sous-assurance parce que les amendements aux limites de responsabilité n'avaient pas été publiés avant la date du sinistre dans la Fédération de Russie, ni portés à la connaissance des membres professionnels du marché, ne prenait pas correctement en compte le fait que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds contenaient une règle selon laquelle les amendements aux dites conventions étaient introduites sur la base de décisions de l'OMI.
- Cette analyse adoptée par les juridictions inférieures enfreignait les droits et les intérêts légitimes non seulement du Fonds de 1992, mais aussi de ses contribuables dans les États Membres.
- Une limite de responsabilité inférieure imposait un fardeau financier supplémentaire injustifié au Fonds de 1992 et à ses contribuables à hauteur de la différence entre 4,51 millions et 3 millions de DTS.

Dans un arrêt rendu en octobre 2013, le Présidium de la Cour suprême a ordonné que les décisions du tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad, de la cour d'appel et de la Cour de cassation soient en partie annulées, pour ce qui est du fait qu'elles ordonnaient au Fonds de couvrir le 'déficit d'assurance' d'un montant de 1,51 millions de DTS, et a ordonné que l'affaire soit renvoyée devant le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad pour que celui-ci procède à un nouvel examen de ce point. En octobre 2013, le texte de l'arrêt du Présidium de la Cour suprême n'avait pas été publié.

# Hebei Spirit

Date du sinistre	7 décembre 2007
Lieu du sinistre	Taeon (République de Corée)
Cause du sinistre	Abordage
Quantité (approximative) d'hydrocarbures déversés	10 900 tonnes de pétrole brut
Zone affectée	Les trois provinces méridionales de la côte ouest de la République de Corée
État du pavillon du navire	Hong Kong (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	89,8 millions de DTS, soit environ KRW 186,8 milliards (£106,7 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS, soit KRW 321,6 milliards (£184 millions)
Total des indemnités versées	KRW 171,9 milliards (£98,3 millions)

La conversion en livres sterling a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur le 31 décembre 2013.



Données cartographiques ©2011 SK M&C

## Le sinistre

Le 7 décembre 2007, 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 Taeon, 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 la 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, d'Upper Zakum et de Koweït Export) s'est déversée dans la mer par suite de la collision.

Le *Hebei Spirit* est la propriété de la société Hebei Spirit Shipping Company Limited. 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. Le ponton-grue et les deux remorqueurs appartiennent et/ou sont exploités par 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.

## Impact du déversement

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, la pollution par les hydrocarbures émulsionnés et les boulettes de goudron a progressivement gagné le littoral continental et les îles plus au sud. En tout, environ 375 kilomètres de littoral ont été touchés 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 compte 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 de la mer. Le Gouvernement coréen a financé les opérations d'enlèvement dans les parcs ostréicoles les plus touchés de deux 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 relève du 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 compétence 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 ont été utilisés dans le courant cette année-là pour transporter la main-d'œuvre et le matériel jusqu'aux îles côtières en vue de faciliter les opérations de nettoyage.

Les garde-côtes coréens ont confié au total à 21 entreprises de nettoyage agréées, avec l'aide des autorités locales et des coopératives de pêcheurs, la responsabilité des opérations de nettoyage du littoral. 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 provenant de toute la République de Corée, ont aussi participé aux opérations de nettoyage.

L'enlèvement de la plus grande partie des hydrocarbures était terminé à la fin du mois de mars 2008. Et à la fin du mois de juin 2008 étaient terminées la plupart des opérations de nettoyage secondaire, faisant appel, entre autres techniques de nettoyage, au lavage naturel par les vagues ('surf washing'), au lavage à grande eau et au lavage avec de l'eau chaude à haute pression. Quelques opérations de nettoyage dans des zones isolées se sont poursuivies jusqu'en octobre 2008.

Le Fonds de 1992 et le Skuld Club 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, et ont 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 la mariculture et du tourisme.

## 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 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 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 1 584,33, ce qui donne un montant total d'indemnisation disponible de KRW 321 618 990 000.

À cette même session, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a noté, s'appuyant sur les premières estimations des experts du Fonds, que le montant total des dommages causés par 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 dommages, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a alors décidé de limiter dans un premier temps 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 potentielles et à la nécessité de garantir 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 exécutif du Fonds de 1992 a décidé de maintenir le niveau des paiements à 35 % du montant des dommages établis à ses sessions suivantes d'octobre 2008, 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. Il a été décidé que, dans le cas où ces garanties ne seraient pas en place, le niveau des paiements devrait être maintenu à 35 % des pertes établies et devrait faire l'objet d'un réexamen à la session suivante du Comité exécutif.

En août 2011, le Gouvernement coréen a informé l'Administrateur par intérim que, compte tenu de l'importante charge administrative que représenteraient pour lui les garanties définies par le Comité exécutif à sa session de mars 2011, il n'avait pas l'intention de les mettre en place comme celui-ci le demandait, étant entendu qu'en conséquence, le Fonds de 1992 ne porterait probablement pas le niveau des paiements à 100 % des demandes d'indemnisation établies.

À chacune de ses sessions entre octobre 2011 et octobre 2013, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé que le niveau des paiements serait maintenu à 35 % et que ce niveau serait examiné de nouveau à sa session suivante.

## Mesures prises par le Gouvernement coréen

### Loi spéciale d'aide 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 pour l'aide aux victimes du sinistre du *Hebei Spirit* et la remise en état du milieu marin. En vertu des dispositions de cette loi, le Gouvernement coréen est autorisé à verser aux demandeurs la totalité des montants fondés sur les évaluations faites par le Skuld Club et le Fonds de 1992, dans un délai de 14 jours après la date à laquelle les intéressés auront communiqué au gouvernement la preuve de cette évaluation.

Le Gouvernement coréen a aussi informé le Fonds de 1992 qu'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 que ces derniers perçoivent tous un montant correspondant à 100 % de l'évaluation. Cette loi spéciale est entrée en vigueur le 15 juin 2008.

En octobre 2013, le Gouvernement coréen avait versé au total KRW 37 674 millions au titre de 697 demandes relatives aux opérations de nettoyage et aux secteurs du tourisme, de la pêche et de l'aquaculture, sur la base des évaluations fournies par le Skuld Club et le Fonds de 1992, et avait déposé des demandes subrogatoires contre le Skuld Club et le Fonds. Le Skuld Club avait versé au gouvernement KRW 32 992 millions au titre de 662 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 et n'ont pas reçu d'offre d'indemnisation dans les six mois. Au 31 octobre 2013, le Gouvernement coréen avait octroyé 21 286 prêts représentant un montant total de KRW 50 673 millions.

### Décision du Gouvernement coréen de 'rester en dernière position'

À la session de juin 2008 du Comité exécutif du Fonds de 1992, le Gouvernement coréen a informé le Comité de sa décision de 'rester en dernière position' en ce qui concerne les indemnités au titre des frais de nettoyage et d'autres dépenses engagées 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 en a recensé 71 présentées par 34 administrations gouvernementales et autorités locales distinctes, pour un montant total d'environ KRW 444 800 millions. Les demandes correspondaient à certaines dépenses engagées par le gouvernement et les 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 ainsi qu'à d'autres dépenses liées à la lutte anti-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 indemnisations afin d'éviter tout double paiement.

### Premier accord de coopération entre le Gouvernement coréen, le propriétaire du navire et le Skuld Club

En janvier 2008, les entretiens qui ont eu lieu sur les questions d'indemnisation ont abouti au premier accord de coopération conclu entre le propriétaire du navire, le Skuld Club, le Gouvernement coréen et la société coréenne d'intervention en cas de pollution marine (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 d'un versement accéléré par le Club au grand nombre de personnes recrutées comme main d'œuvre par les entreprises de nettoyage 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*.

## Second accord de coopération entre le Gouvernement coréen, le propriétaire du navire et le Skuld Club

Le Skuld Club a également engagé des pourparlers avec le Gouvernement coréen, parce qu'il s'inquiétait de la possibilité que les tribunaux coréens chargés de la procédure en limitation ne tiennent pas pleinement compte des versements effectués par lui-même et qu'il courait de ce fait le risque de verser des indemnités allant au-delà du montant de limitation.

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 à concurrence de la limite de 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, ainsi que tous les montants susceptibles d'être accordés par les tribunaux en application de ces mêmes Conventions au-delà de la limite. 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.

## Recherche des causes du sinistre Enquête en République de Corée

Peu de temps après l'événement, le tribunal de la sûreté maritime du district d'Incheon, en République de Corée, a ouvert une enquête sur la cause du sinistre.

Dans une décision rendue en septembre 2008, le tribunal d'Incheon a estimé qu'aussi bien les deux remorqueurs que le *Hebei Spirit* étaient responsables

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*.

## Enquête en Chine

L'administration de l'État du pavillon du navire a également effectué une enquête sur la cause du sinistre en Chine. Il en est ressorti que c'est 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, qui a été le principal facteur ayant contribué à l'accident. De plus, comme le Marine Spread a tardé à 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 par le plan d'urgence de bord du navire contre la pollution par les hydrocarbures.

## Demandes d'indemnisation

En octobre 2013, 127 483 demandes d'indemnisation, représentant un total de KRW 4 023 milliards avaient été déposées dans le cadre de la procédure en limitation, et le tribunal de limitation avait nommé un administrateur judiciaire pour s'en occuper. La législation et la pratique coréennes n'autorisent ni l'enregistrement de nouvelles demandes, ni la modification des montants réclamés. Des offres d'indemnisation émanant du Club et du Fonds de 1992 ont été faites à 9 937 demandeurs, mais ils n'y ont pas répondu. Le tableau ci-après illustre, par catégorie, la situation en octobre 2013 des demandes d'indemnisation déposées.

*Vendeuse de poisson séché dans un marché de Boryeong (République de Corée).*



## Procédures pénales

En janvier 2008, le procureur de la section de Seosan du tribunal de district de Daejeong (tribunal de Seosan) a engagé une procédure pénale contre les capitaines du ponton-grue et des deux remorqueurs. Les capitaines des deux remorqueurs ont été arrêtés. Une action au pénal a aussi été engagée contre le capitaine et le second du *Hebei Spirit*, qui n'ont pas été arrêtés mais n'ont pas été autorisés à 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 de ce jugement.

En décembre 2008, la chambre correctionnelle de la cour d'appel (tribunal de Daejeon) a rendu un arrêt par lequel elle réduisait la condamnation prononcée à l'encontre des capitaines des deux remorqueurs et annulait 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 concernant l'incarcération des 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 Propriétaire du *Hebei Spirit*

En février 2008, le propriétaire du *Hebei Spirit* a déposé une requête pour engager 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.

Catégorie de demande	Nombre de demandes	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)
			Au moins une	Rejetées			
Opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde	252	148 834	218	23	98 907	184	93 070
Dommages aux biens	20	2 344	16	4	854	12	824
Pêche et mariculture	110 332	1 605 338	38 010	72 322	47 962	29 456	44 967
Tourisme et autres dommages économiques	17 737	406 953	2 946	14 789	34 028	2 768	32 997
Demandes pour lesquelles les autorités coréennes 'restent en dernière position'	62	611 817	23	38	16 989	0	0
<b>Total</b>	<b>128 403</b>	<b>2 775 286</b>	<b>41 213</b>	<b>87 176</b>	<b>198 740</b>	<b>32 420</b>	<b>171 858</b>
			<b>128 389</b>				

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 formé par plusieurs demandeurs contre la décision du tribunal de limitation d'entamer la procédure en limitation pour le propriétaire du *Hebei Spirit*, laquelle décision, par conséquent, est 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 déposées devant le 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 avant la fin de l'année 2011.

À l'audience du tribunal de limitation du 27 août 2012, la liste des demandes d'indemnisation déposées a été établie, soit 127 483 demandes s'élevant en tout à KRW 4 023 milliards. La législation et la pratique coréennes n'autorisent ni l'enregistrement de nouvelles demandes, ni la modification des montants réclamés.

Par un jugement rendu en janvier 2013, le tribunal de district de Seosan (tribunal de limitation) a accordé KRW 738 milliards au titre de l'indemnisation des victimes du sinistre du *Hebei Spirit*. Le montant décidé par le tribunal est notablement inférieur à celui qui avait été réclamé (environ KRW 4 227 milliards), tout en étant cependant notablement supérieur à celui de l'évaluation des demandes recevables faite par le Fonds de 1992 qui s'établissait à KRW 181 milliards.

Conformément au droit coréen, une fois la procédure engagée, les demandeurs disposent de deux semaines pour faire opposition à la décision du tribunal de limitation. Le tribunal de Seosan a été saisi de quelque 149 714 oppositions à la décision du tribunal de limitation dans le délai imparti (86 578 formées par les demandeurs et 63 163 par le Club/le Fonds de 1992). Plusieurs oppositions ont par la suite été retirées.

Les oppositions formées par les demandeurs ont été réparties en 126 affaires et celles du Club/Fonds de 1992 en 54 affaires. En juillet 2013, le tribunal de Seosan les avait regroupées en 90 affaires environ. Ce même mois, il a entamé les audiences préliminaires pour trois de ces affaires.

En mai 2013, l'Assemblée nationale de la République de Corée a adopté plusieurs amendements à la loi spéciale, exigeant que le tribunal de Seosan prenne une décision concernant le jugement du tribunal de limitation

dans un délai de dix mois à compter de la date d'entrée en vigueur des amendements, et qu'un deuxième ou troisième appel soit introduit dans les cinq mois suivant la décision précédente. Ces amendements sont entrés en vigueur en juillet 2013. En octobre 2013, une décision du tribunal de Seosan était attendue au plus tard fin mai 2014. Le tribunal était toujours en train d'examiner les appels.

### **Affréteur coque-nue du Marine Spread**

En décembre 2008, SHI, l'affréteur coque-nue du *Marine Spread* (le ponton-grue, les deux remorqueurs et le navire ancre) 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'ouverture de la procédure en limitation. Il a décidé d'accorder à SHI le droit de limiter sa responsabilité et fixé le montant du fond de limitation à KRW 5 600 millions, y compris les intérêts légaux. 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 devaient être enregistrées auprès du tribunal avant le 19 juin 2009.

En juin 2009, plusieurs 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 ainsi confirmé la décision du tribunal de limitation. Les demandeurs ont interjeté appel devant la Cour suprême qui, en avril 2012, a rejeté l'appel.

### **Procédures civiles**

#### **Demande déposée 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 participé aux opérations de nettoyage sur instruction des garde-côtes d'Incheon, a engagé une action devant le tribunal de district d'Incheon (tribunal de première instance) contre la République de Corée, demandant l'indemnisation des frais 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 avancé que même si le tribunal considérerait qu'un tel contrat de services n'existait pas, elle n'en devrait pas moins être indemnisée par l'État 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 sans cause.

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 reconnu qu'il incombait à cette dernière d'indemniser l'entreprise pour les frais de nettoyage. Le tribunal a ordonné à la République de Corée de payer un montant de KRW 674 683 401 à titre d'indemnisation acceptable. 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 la procédure 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 au Club et au Fonds de 1992 pour évaluation la demande d'indemnisation pour les frais de nettoyage, ce dont le plaignant s'est acquitté en septembre 2010. Le Club et le Fonds de 1992 ont évalué la demande à KRW 304 177 512 et proposé un règlement au demandeur en avril 2011.

Le tribunal a tenu plusieurs audiences à l'été 2011 pour trouver un accord à l'amiable entre le gouvernement et le plaignant, 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 réglé le montant tel qu'évalué, il examinerait s'il convenait ou non de poursuivre la médiation pour le restant de la demande au titre du coût des opérations de nettoyage.

En janvier 2012, la cour d'appel a prononcé un arrêt en vertu duquel, même si l'évaluation effectuée par le Club et le Fonds de 1992 était jugée raisonnable, le montant reconnu par la cour était de KRW 318 450 947. Le montant évalué par le Club et le Fonds de 1992, soit KRW 304 177 512, a été versé au demandeur en septembre 2011. La cour a ordonné au Gouvernement coréen de verser à l'entreprise de nettoyage la différence majorée des intérêts, soit KRW 24 429 768. Les deux parties ont interjeté appel auprès de la Cour suprême. En octobre 2013, l'affaire était en cours d'examen à la Cour suprême.

## Demande présentée par une entreprise de nettoyage contre le Club et le Fonds de 1992

En novembre 2010, un entrepreneur 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.

Cet entrepreneur avait présenté une demande d'indemnisation pour un montant total de KRW 889 427 355 au titre des frais engagés pour les 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 avait été nettoyée dès la mi-mars 2008 et que, par conséquent, les opérations de nettoyage ultérieures ne pouvaient pas se justifier sur le plan technique.

L'entrepreneur a réclamé devant le tribunal la différence entre le montant demandé et le montant évalué, soit KRW 656 268 806. En janvier 2011, les avocats du Fonds de 1992 ont déposé au nom du Fonds de 1992 devant le tribunal une réponse dans laquelle ils exposaient la position du Fonds

de 1992, à savoir que ce dernier ne serait pas tenu de verser d'indemnités tant qu'il n'aurait pas été prouvé que le montant de responsabilité du propriétaire du navire ne suffisait pas pour couvrir intégralement le préjudice né du sinistre du *Hebei Spirit*.

Le tribunal a tenu des audiences à l'été 2011, au cours desquelles il a essentiellement examiné la question de 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 son terme.

L'entrepreneur a fait valoir que les opérations de nettoyage menées après mars 2008 étaient justifiées sur le plan technique. Le Fonds de 1992 a présenté une argumentation pour réfuter la tentative de cet entrepreneur 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 à l'entrepreneur d'arrêter ces opérations et il lui avait été rappelé que, selon le régime international d'indemnisation, aucune indemnité ne pourrait lui être versée au titre d'opérations qui ne seraient pas acceptables sur le plan technique.

En novembre 2011, le tribunal a rejeté l'action de l'entreprise contre le Fonds de 1992. Le tribunal a jugé que la demande contre le Fonds de 1992 était sans fondement aux motifs suivants:

- a. tant que le montant total des demandes d'indemnisation au titre des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures n'était pas confirmé, la demande à l'encontre du Fonds de 1992 ne pourrait pas être spécifiée et la responsabilité du Fonds de 1992 ne pourrait donc pas être déterminée;
- b. quoi qu'il en soit, les frais acceptables du demandeur s'élevaient à KRW 233 158 549 et ce montant avait déjà été versé par le Club.

L'entreprise de nettoyage a fait appel de ce jugement auprès de la cour d'appel. De nouvelles audiences ont eu lieu en octobre 2012 pendant lesquelles d'autres informations ont été demandées.

Lors d'une audience tenue en janvier 2013, la cour d'appel a noté que le tribunal de limitation avait jugé raisonnable l'évaluation de la demande effectuée par le Fonds de 1992. Le demandeur a toutefois fait valoir qu'étant donné que l'autorité locale ayant pris en charge les dépenses des villageois dans la même zone où l'entreprise de nettoyage était employée avait reçu, pour la durée des opérations, 25 % de ces dépenses en sus du montant jugé acceptable par le Fonds de 1992, il aurait dû lui aussi se voir attribuer la même proportion du montant demandé.

De l'avis du Fonds de 1992, comme on ne savait pas vraiment si la majoration de l'évaluation des coûts réglés par l'autorité locale correspondait spécifiquement aux dépenses des villageois pour des travaux

effectués exactement au même emplacement que ceux de l'entreprise de nettoyage, et puisque le tribunal de limitation avait confirmé le caractère raisonnable de l'évaluation du Fonds de 1992, l'évaluation des dépenses de l'autorité locale par le tribunal de limitation ne devait pas être prise en compte pour déterminer le caractère raisonnable des calculs du demandeur.

Dans son arrêt de mars 2013, la cour d'appel a rejeté cet appel. La cour a également expliqué clairement que tous les frais de justices engagés après que l'appel eut été formé devaient être à la charge du demandeur. Ce dernier a interjeté appel devant la Cour suprême, laquelle devrait rendre un arrêt en 2014.

### **Demande présentée par un groupe de pêcheurs et de 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, réclamaient des indemnités pour un montant total de KRW 150 millions. Pour l'instant, on ne sait pas clairement sur quelle base cette demande est présentée.

À sa première audience tenue en mars 2011, le tribunal a décidé de suspendre la procédure tant que la procédure en limitation engagée par les propriétaires du *Hebei Spirit* n'était pas terminée.

### **Demande présentée par le propriétaire d'un navire**

En février 2011, le propriétaire d'un 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 5 % par an d'intérêts depuis le

11 décembre 2007, en se réservant le droit d'augmenter le montant de sa demande pour couvrir le manque à gagner subi durant la période de nettoyage. Le Fonds de 1992 a fait valoir qu'il ne serait pas tenu de payer des indemnités tant qu'il n'était pas prouvé que le montant de responsabilité du propriétaire ne suffisait pas pour couvrir intégralement les dommages causés par le sinistre du *Hebei Spirit*.

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

### **Demande présentée par le propriétaire d'un élevage d'ormeaux**

En mars 2011, l'ancien propriétaire d'un élevage d'ormeaux a engagé une action 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'avait 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 correspondant au prix de 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 a exposé sa position dans sa réponse au tribunal, à savoir qu'il ne serait pas tenu de payer d'indemnités tant qu'il n'aurait pas été prouvé que le montant de responsabilité du propriétaire ne suffisait pas pour couvrir intégralement les dommages causés par le 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 à nouveau une action contre le Fonds lorsque la procédure en limitation en cours aurait été menée à terme.

*Pelleteuse déplaçant le sable pour accélérer le processus de nettoyage naturel des galets souillés suite au sinistre du Hebei Spirit.*



## Action récursoire du Fonds de 1992 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 récursoire devant le tribunal de Ningbo (République populaire de Chine), associée à une saisie à titre de caution 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 devait aussi intenter sa propre action récursoire contre Samsung C&T et SHI devant le tribunal de Ningbo (République populaire de Chine), associée à une saisie à titre de caution des actions de la société SHI dans les chantiers navals de Chine.

En janvier 2009, le tribunal maritime de Ningbo a déclaré recevables les deux actions récursoires engagées par le propriétaire/Skuld Club et le Fonds de 1992. Le montant total demandé au titre de chacune des actions est de RMB 1 367 millions ou US\$200 millions. Le tribunal a également déclaré recevables 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 (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 continueraient leurs actions séparément, en partageant à égalité (50/50) aussi bien les frais des actions récursoires que le produit de tout recouvrement obtenu suite à un accord de règlement ou à un jugement du tribunal.

La signification des actes de procédure à Samsung C&T et à SHI a été effectuée en septembre 2009, mais les deux sociétés ont introduit des requêtes contestant la compétence du tribunal de Ningbo et, dans le cas de SHI, s'opposant à la saisie. Des mémoires en réponse à ces requêtes ont été déposés 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.

En février 2011, la cour d'appel a rendu un arrêt par lequel elle a confirmé 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 Beijing. La Cour suprême a accepté d'entendre les requêtes et les actes ont été signifiés à Samsung C&T et SHI. La Cour a ordonné que soit suspendue toute demande d'annulation de l'ordonnance de saisie en attendant l'audience de la requête en révision.

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 décembre 2011, la Cour suprême a rejeté la requête en révision présentée par le Fonds de 1992 au motif de *forum non conveniens*.

En décembre 2011, le propriétaire et l'assureur du *Hebei Spirit* ont conclu un accord de règlement aux termes duquel Samsung C&T et SHI s'engageaient à verser le montant de US\$10 millions au propriétaire et à son assureur.

Conformément à l'accord qu'il avait conclu avec le propriétaire et l'assureur du *Hebei Spirit*, aux termes duquel le Fonds de 1992 et les parties associées au navire partageraient à égalité (50/50) les frais de justice des actions récursoires et le produit de tout recouvrement obtenu suite à un accord de règlement ou à un jugement du tribunal, le Fonds a pu recouvrer US\$5 millions auprès du Skuld Club. En vertu de cet accord, le Fonds de 1992 remboursera au Skuld Club et au China P&I Club chaque part des frais de justice engagés dans le cadre de l'action récursoire.

## Autres questions Forclusion

Le 7 décembre 2013 a marqué le sixième anniversaire de la date du sinistre. Conformément aux articles 6 et 7.6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds et à son application en droit coréen, pour que les victimes préservent leur droit de demander une indemnisation au Fonds de 1992, elles doivent intenter une action en justice contre le Fonds de 1992 dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu, ou au plus tard six ans après la date du sinistre.

En octobre 2013, quatre actions en justice contre le Fonds de 1992 avaient été engagées par 53 demandeurs, dont une avait été abandonnée. Plus de 70 000 demandeurs avaient formé opposition contre le jugement du tribunal de limitation. Selon le droit coréen, toute décision concernant la procédure en limitation n'est directement opposable qu'à l'encontre du propriétaire du navire, et comme le Fonds de 1992 était lié par les faits et résultats établis lors de cette procédure, la décision n'est pas opposable au Fonds de 1992.

L'Administrateur a tenu des consultations avec le Gouvernement coréen pour explorer les moyens pratiques et compatibles avec le droit coréen qui permettraient aux demandeurs de ne pas perdre leur droit de percevoir une indemnisation du Fonds de 1992 du fait que leurs demandes seraient frappées de forclusion. Pour préciser l'interprétation des articles 6 et 7.6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds et leur application en droit coréen, l'Administrateur et le Gouvernement coréen ont décidé ensemble de nommer un ancien juge de la Cour suprême pour délivrer un avis en la matière auquel ils se conformeraient.

L'ancien juge de la Cour suprême s'est rallié à l'opinion de l'Administrateur selon laquelle, pour que les victimes puissent préserver leur droit à indemnisation par le Fonds de 1992, elles doivent intenter une action en justice contre le Fonds de 1992 dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu, ou au plus tard six ans après la date du sinistre.

Le Gouvernement coréen s'est entretenu avec les représentants des demandeurs privés et les autorités locales afin de les informer que si aucun règlement n'était atteint avant le mois de décembre 2013, il leur fallait engager une action en justice contre le Fonds de 1992. En octobre 2013, on s'attendait à ce que tous les demandeurs qui n'avaient pas encore vu leurs demandes d'indemnisation réglée engagent une action contre le Fonds de 1992 avant la fin du mois de décembre 2013. Le Gouvernement coréen a déjà engagé des actions contre le Fonds de 1992 et toutes les actions au titre de toutes ses demandes d'indemnisation devraient avoir été intentées avant la fin du mois de novembre 2013.

## Décision de Samsung

Il semble qu'en octobre 2013, Samsung, le propriétaire du Marine Spread, ait décidé de verser une indemnisation supplémentaire d'environ KRW 360 milliards (\$340 millions) aux victimes du déversement d'hydrocarbures.

# Sinistre survenu en Argentine (Presidente Illia)

Date du sinistre	25 et 26 décembre 2007
Lieu du sinistre	Argentine
Cause du sinistre	Inconnue
Quantité (approximative) d'hydrocarbures déversés	Entre 50 et 200 tonnes de pétrole brut
Zone affectée	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	24 067 845 DTS (AR\$242 millions, soit £22,5 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 (AR\$2 040 millions, soit £190 millions)
Total des indemnités versées	AR\$3,6 millions (£333 472) et US\$115 949 (£70 000)

La conversion en livres sterling a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur le 31 décembre 2013.



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

## Le sinistre

Ayant été informées 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<sup>2</sup> qui, selon les estimations, contenait entre 50 et 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.

Plusieurs navires susceptibles d'être à l'origine de la pollution ont fait l'objet d'une enquête; l'un d'eux était le *Presidente Umberto Arturo Illia* (*Presidente Illia*), qui se livrait au commerce de cabotage le long de la côte argentine. Il a été suggéré que le *Presidente Illia* pourrait avoir déversé des hydrocarbures lorsque, les 25 et 26 décembre 2007, il a chargé à son bord du pétrole brut d'Escalante à partir d'une bouée de chargement au large de Caleta Córdova. Le propriétaire du *Presidente Illia* et son assureur contestent la responsabilité et affirment que les hydrocarbures qui ont pollué la côte proviennent d'une autre origine.

## Impact du déversement

La pollution aurait tué quelque 400 oiseaux. Des associations de protection des animaux et de l'environnement, avec l'appui de 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 des pêcheurs pratiquant la pêche de subsistance vers d'autres points du littoral pour qu'ils puissent poursuivre leurs activités. Le secteur de la pêche a tout de même subi des préjudices économiques.

La zone touchée par le déversement est une destination de loisirs, en conséquence de quoi des demandes d'indemnisation au titre de pertes dans le secteur du tourisme ont également été déposées.

## Opérations d'intervention

Des entreprises locales ont effectué, entre le 27 décembre 2007 et le 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 mises en œuvre par la suite.

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

## Applicabilité des Conventions

Au moment du sinistre, l'Argentine était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

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

La limite de responsabilité du propriétaire du *Presidente Illia* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est estimée à 24 millions de DTS. Il est toutefois peu probable que le montant total des dommages dépasse le montant de limitation du propriétaire du navire, auquel cas le Fonds de 1992 ne serait pas appelé à verser d'indemnités.

Le propriétaire du navire et son assureur maintiennent que le *Presidente Illia* n'est pas à l'origine du déversement qui a pollué la côte. Toutefois, suite à des pourparlers qui ont eu lieu entre le Fonds de 1992 et le West of England Club, il a été convenu que le propriétaire du navire et son assureur paieraient les demandes d'indemnisation évaluées et approuvées conformément aux principes énoncés dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1992 portant création du Fonds. Il a été convenu que, s'il était en fin de compte établi que les hydrocarbures qui ont pollué la côte ne provenaient pas du *Presidente Illia* mais d'une autre source, le propriétaire et le West of England Club tenteraient d'obtenir de la partie responsable du déversement le remboursement des indemnités versées. Il a aussi été convenu que, s'il était prouvé que le déversement d'hydrocarbures provenait d'un navire-citerne autre que le *Presidente Illia*, mais que l'on ignorait lequel, ce qu'il est convenu d'appeler un 'déversement mystère', le propriétaire du navire et le West of England Club se retourneraient vers le Fonds de 1992 pour obtenir le remboursement des montants versés à titre d'indemnités.

## Recherche des causes du sinistre

Peu après le déversement, les autorités maritimes argentines (Prefectura Naval) ont ouvert 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.

Catégories de demandes	Demandes d'indemnisation			Demandes évaluées			Demandes payées par le Club		
	Nbre	Montant réclamé (AR\$)	Montant réclamé (US\$)	Nbre	Montant approuvé (AR\$)	Montant approuvé (US\$)	Nbre	Montant versé (AR\$)	Montant versé (US\$)
Tourisme	11	1 644 366	0	4	5 247	0	2	12 000	0
Opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde	10	2 642 061	132 467	7	1 094 618	115 949	4	665 988	115 949
Pêche	310	48 969 282	258 827	132	3 513 510	0	75	2 934 746	0
<b>Total</b>	<b>331</b>	<b>53 255 709</b>	<b>391 294</b>	<b>143</b>	<b>4 613 375</b>	<b>115 949</b>	<b>81</b>	<b>3 612 734</b>	<b>115 949</b>

☞ 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, le cas échéant.

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.

## Demands d'indemnisation

En octobre 2013, 331 demandes d'indemnisation, pour un montant total de AR\$53,3 millions et de US\$391 294, avaient été déposées<sup>89</sup>. Cent quarante-trois demandes ont été évaluées à un total de AR\$4,6 millions et US\$115 949. Des versements d'un montant total de AR\$3,6 millions et US\$115 949 ont été effectués par le West of England Club. Sur les 143 demandes évaluées, 33 ont été rejetées. Deux demandes sont en cours d'évaluation et les demandes restantes sont frappées de forclusion. Le tableau ci-après fait le point de la situation pour les diverses catégories de demandes.

## Procédure pénale

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 (chambre correctionnelle) 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 passant par la citerne centrale N° 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*, de l'exploitant de la bouée de chargement et de l'inspecteur de la cargaison.

Dans une décision préliminaire rendue en mars 2008 par le tribunal fédéral (chambre correctionnelle), cinq personnes, dont le capitaine, des officiers et des membres d'équipage, ont été accusées d'un délit de pollution de l'eau en application de la loi argentine sur l'environnement, alors que le représentant du propriétaire du navire (Superintendente) a été accusé, en application du droit pénal argentin, d'avoir dissimulé des informations et des éléments de preuves.

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 Córdoba, une quantité inconnue d'hydrocarbures en cours de chargement a pénétré dans le système de ballastage en raison d'une défaillance du tuyautage de ballast et a ensuite été déversée pendant l'opération de déballastage.

Le tribunal a déclaré que ses conclusions étaient étayées par des 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 partir de la bouée de chargement et qu'ils étaient également très semblables aux échantillons prélevés sur le rivage à Caleta Córdoba. 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 prévenus ont fait appel, plaidant non coupables, ce qui a entraîné l'ouverture du procès. Ils ont demandé à bénéficier de la probation<sup>90</sup>. Leur demande ayant été rejetée, ils ont fait appel de cette décision. Cette affaire est devant la chambre correctionnelle de la cour d'appel depuis février 2012.

Le propriétaire et l'assureur ont maintenu qu'il était peu probable que le *Presidente Illia* ait été à l'origine des dommages. Selon eux, tout déversement provenant du *Presidente Illia* aurait été minime 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 ont également affirmé que les déversements d'hydrocarbures anonymes sont fréquents à Caleta Córdoba, et ils ont mis en doute la validité de l'analyse effectuée par le laboratoire désigné par le tribunal.

<sup>89</sup> La mise en probation peut avoir pour effet de suspendre temporairement l'exécution d'un jugement pendant la période de probation. Le tribunal peut imposer au délinquant des conditions qui, si elles sont respectées, peuvent avoir pour résultat de révoquer le jugement.

Littoral de Caleta Córdoba mazouté.



Étant donné que les décisions du tribunal correctionnel ne sont pas contraignantes pour les juges au civil, le propriétaire du *Presidente Illia* est habilité à essayer de prouver, dans toute procédure civile, que le déversement ne provenait pas du *Presidente Illia*. Toutefois, les conclusions de l'enquête pénale auront une influence certaine sur la décision rendue par le juge au civil.

## Procédures civiles

Une action en justice a été engagée devant le tribunal fédéral de Comodoro Rivadavia (chambre civile) par la province de Chubut contre le capitaine et le propriétaire du *Presidente Illia* au titre des dommages provoqués par le sinistre, notamment les dommages à l'environnement. 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. Le tribunal a accepté cette demande et le Fonds de 1992 a reçu une notification officielle. Sur la base des recherches effectuées par ses experts, le Fonds de 1992 a présenté une argumentation faisant valoir que l'origine la plus vraisemblable de ce déversement était le *Presidente Illia*. Cependant, dans son argumentation, le Fonds de 1992 envisage également la possibilité que le déversement ait pu provenir d'un autre navire, le *San Julian*, qui se trouvait près de la zone en question au moment du sinistre.

Vingt et une autres actions, représentant 82 demandeurs, intentées contre le propriétaire du *Presidente Illia* et le West of England Club demeurent en instance devant le tribunal fédéral de Comodoro Rivadavia (chambre civile). À ces actions, le Fonds de 1992 est cité soit comme défendeur, soit comme tierce partie intéressée.

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 estimeraient que le navire à l'origine du déversement n'était pas le *Presidente Illia* mais le *San Julian*. Les parties ont convenu de suspendre la procédure dans l'attente du résultat des actions au civil engagées par des demandeurs contre le propriétaire du *Presidente Illia* et son assureur.

Le propriétaire du *Presidente Illia* et le West of England Club ont également intenté une action à Buenos Aires à l'encontre du Fonds de 1992 afin de protéger leurs droits à indemnisation contre le Fonds de 1992 au cas où il serait finalement établi que l'origine du déversement n'était pas le *Presidente Illia* mais un autre navire-citerne. Les parties ont convenu de suspendre la procédure dans l'attente du résultat des actions au civil engagées par des demandeurs contre le propriétaire du *Presidente Illia* et son assureur.

# 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 déversés	64 tonnes d'hydrocarbures de soute C
Zone affectée	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	27 863 310 DTS (£26 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 (£190 millions)
Total des indemnités versées	US\$1 332 488 (£804 497) et Can\$5 000 (£2 841)

La conversion en livres sterling a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur le 31 décembre 2013.



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).

## Opérations d'intervention

Les premières opérations d'intervention 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 viennent dans cette région au printemps. L'entreprise privée engagée par le propriétaire du *King Darwin* a procédé au nettoyage nécessaire de la jetée afin de la mettre aux normes décidées par les autorités avant la saison hivernale. La surveillance de la zone a été maintenue pendant les mois qui ont suivi 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 (CLC de 1992) 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 de coûts 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 subi 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.

## Procédures civiles

Le *King Darwin* a été saisi en septembre 2009 par rapport à 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. Le plaignant a par la suite retiré son action en justice contre la CIDPHN.

En juin 2013, le demandeur a accepté une offre de règlement pour solde de tout compte de la Steamship Mutual s'élevant à Can\$5 000. Par conséquent, en juillet 2013, toutes les procédures judiciaires relatives à ce sinistre, à l'encontre du propriétaire du navire, de la Steamship Mutual et du Fonds de 1992, ont été abandonnées.

En octobre 2013, le Secrétariat a informé le Comité exécutif du Fonds de 1992 que le sinistre était clos.

*Le port de Dalhousie.*



# Redfferm

Date du sinistre	30 mars 2009
Lieu du sinistre	Tin Can Island, Lagos (Nigéria)
Cause du sinistre	Naufrage de la barge à la suite de l'opération de transbordement
Quantité (approximative) d'hydrocarbures déversés	Inconnue. Les rapports font état de quantités allant des résidus d'hydrocarbures à bord jusqu'à entre 100 et 650 tonnes.
Zone affectée	Tin Can Island, Lagos (Nigéria)
État du pavillon du navire	Nigéria
Jauge brute	430 tjb
Assureur P&I	Non assuré ou inconnu
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	Estimée à 4,51 millions de DTS (£4,2 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (£190 millions)
Total des indemnités versées	Aucune

La conversion en livres sterling a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur le 31 décembre 2013.



Données cartographiques ©2013 Google

## Le sinistre

Le 30 mars 2009, la barge *Redfferm* (430 tjb) a coulé à Tin Can Island, Lagos (Nigéria). Les circonstances du sinistre ne sont pas claires et les raisons du naufrage de la barge sont inconnues. On pense toutefois que, suite à une opération de transbordement à partir du navire-citerne *MT Concep* au moyen de plusieurs navires, dont les barges *Abiding Grace* et *Redfferm*, la barge *Redfferm* a coulé dans le bassin de giration de la jetée droite du port de Tin Can Island, déversant sa cargaison de fuel-oil à point d'écoulement bas (LPFO) et causant la contamination du littoral avoisinant. Il s'est avéré impossible de vérifier la quantité d'hydrocarbures à bord ou la quantité réellement déversée. Le Secrétariat n'a été informé du sinistre qu'à la fin janvier 2012.

## Impact du déversement

Neuf mois après le déversement provenant de la barge *Redfferm*, la National Oil Spill Detection and Response Agency (agence gouvernementale chargée des risques de pollution pétrolière, NOSDRA) a chargé un cabinet d'experts immobiliers et de géomètres d'estimer les pertes de revenus subies par cinq communautés de Snake Island, dont les étangs de pisciculture auraient été affectés par le déversement. L'expertise concluait que la valeur rémunératoire globale des biens, intérêts et droits des 316 pêcheurs des cinq communautés s'élevait à NGN 18,96 millions sur une période de cinq mois.

Toutefois, une estimation obtenue par les cinq communautés en question, mais regroupant 847 demandeurs, chacun propriétaire de plusieurs filets de pêche, et incluant des demandes au titre de moteurs de bateaux endommagés, de bateaux à repeindre, de dommages aux cultures vivrières et de l'«effet préjudiciable», s'élevait à NGN 150,9 millions.

Le Fonds de 1992 a ensuite reçu une évaluation relative à 63 communautés s'élevant à NGN 1,89 milliard, ultérieurement portée à NGN 2,8 milliards; une demande d'indemnisation relative à 102 communautés s'élevant à US\$16,25 millions, portée à US\$26,25 millions lorsque le tribunal en a été saisi; et une déclaration de situation émanant du Gouvernement nigérian, à la session d'avril 2013 du Comité exécutif du Fonds de 1992, pour un montant de US\$92,62 millions.

## Opérations d'intervention

L'Agence de l'administration et de la sécurité maritimes du Nigéria (NIMASA) et la NOSDRA ont été informées du sinistre quelques heures après le déversement. Cependant, par manque de ressources et parce que la nuit tombait, aucune mesure n'a été prise pour contenir le déversement jusqu'au lendemain, le 31 mars 2009.

Un rapport de l'autorité portuaire du Nigéria (NPA) indique que vers 7 h 50, le 31 mars 2009 (le lendemain du naufrage de la barge *Redfferm*), le navire-citerne *MT Concep* a été vu amarré au milieu du courant, en train de décharger du LPFO dans une seconde barge, autour de laquelle des hydrocarbures étaient visibles. Le 31 mars 2009, les autorités ont commencé les opérations de nettoyage à l'aide d'écremeurs pour enlever le pétrole échoué au niveau de la jetée droite.

Les observations effectuées le jour suivant ont permis de signaler la présence de pétrole échoué sur les rives nord et sud de Tin Can Island. Il semble aussi que des hydrocarbures se soient échoués sur les rives nord de Snake Island et de Sagbokéji Island, où de nombreuses communautés sont installées. Les opérations de nettoyage à ces emplacements ont cependant été freinées, voire empêchées, par manque de ressources et en raison de craintes pour la sécurité des équipes de nettoyage.

Les opérations de nettoyage se sont poursuivies les jours suivants avec l'aide de jeunes de la localité qui ont récupéré les hydrocarbures dans des canoës, ainsi que des services professionnels d'African Circle. Les opérations de nettoyage se sont concentrées dans les secteurs d'Apapa Boat Yard, Folawiyó, Nedo Gas dock, Lister Jetty, Liverpool Bridge et au Federal Palace Hotel.

Pendant que les opérations de nettoyage se poursuivaient, l'opération de sauvetage de la barge *Redfferm* au moyen d'un ponton-grue a débuté le 6 avril 2009.

La barge *Redfferm* a finalement été renflouée le 9 avril 2009, suite au versement par la société Concel Engineering Nigeria Ltd (propriétaire du *MT Concep*/affréteur de la barge *Redfferm*) de NGN 5 750 000 pour le levage de la barge. Les opérations de nettoyage du littoral se sont achevées le 22 avril 2009. La NPA a ensuite présenté une facture pour le coût des opérations de nettoyage. Un mémoire de la NPA dresse la liste du matériel et des coûts du personnel déployé des complexes portuaires de Tin Can et d'Apapa, soit un montant total de quelque NGN 101 400.

Une fois les opérations de nettoyage achevées, la NPA a infligé à Concel Engineering Nigeria Ltd, propriétaire du navire-citerne *MT Concep*, une amende de US\$52 000. Concel Engineering Nigeria Ltd a décliné toute responsabilité concernant la pollution, invoquant la responsabilité du propriétaire de la barge *Redfferm*.

## 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.

Au moment du sinistre, la barge *Redfferm* appartenait au capitaine Orizu, actuellement introuvable.

Le navire-citerne *MT Concep* appartenait à la société Concel Engineering Nigeria Ltd, laquelle avait également affrété la barge *Redfferm*. La société Thame Shipping Agency Ltd agissait en tant que représentant des propriétaires à la fois du *MT Concep* et de la barge *Redfferm*.

L'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile stipule:

Le propriétaire d'un navire immatriculé dans un État contractant et transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire à une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement bancaire ou un certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1, pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution conformément aux dispositions de la présente Convention.

La barge *Redfferm* aurait transporté moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures au moment du sinistre. Par conséquent, le propriétaire ne se trouvait pas dans l'obligation de souscrire une assurance pour couvrir sa responsabilité en cas de dommage par pollution, imposée aux navires transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures. Il semble improbable que le propriétaire dispose des actifs nécessaires pour régler les demandes d'indemnisation. Par conséquent, le Fonds de 1992 devra éventuellement verser ces indemnités dans un premier temps, puis décider s'il convient de tenter de recouvrer ultérieurement les montants en question auprès du propriétaire du navire par voie d'action récursoire.

## Recherche des causes du sinistre

Après avoir été informé du déversement au début de l'année 2012, le Secrétariat a procédé à une première enquête, en demandant notamment à l'International Group of P&I Associations (International Group) et à l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) de lui communiquer toute information dont ils auraient connaissance en ce qui concerne le sinistre, les navires impliqués et l'identité du propriétaire de la barge. Le Secrétariat n'a trouvé aucun justificatif de couverture de l'un ou l'autre navire par un Club P&I membre de l'International Group, et les propriétaires des navires n'étaient pas membres de l'ITOPF.

En juin 2012, l'Administrateur et des membres du Secrétariat se sont rendus au Nigéria pour rencontrer l'avocat des 102 communautés qui avaient déposé une demande d'indemnisation auprès du tribunal, ainsi que les représentants de la NIMASA, de la NOSDRA et de la NPA, afin d'enquêter sur les circonstances du sinistre, d'établir des faits et de visiter le lieu du déversement.

Le Secrétariat a chargé ses avocats nigériens de mener une enquête préliminaire pour établir les faits. Le Secrétariat a également pris contact avec la NIMASA et sollicité son aide pour obtenir de plus amples informations sur le sinistre.

## Commission d'enquête maritime

En février 2013, le ministère des Transports de la République fédérale du Nigéria a établi une commission d'enquête maritime pour le sinistre de la barge *Redfferm*, qui a commencé à siéger en mars 2013. Elle a entendu 24 témoins et examiné un nombre important de pièces.

### Circonstances du naufrage de la barge *Redfferm*

Aucune réponse définitive n'a été fournie concernant les causes du naufrage de la barge. Dans le cadre de la commission d'enquête maritime, plusieurs possibilités ont été évoquées par les témoins convoqués, notamment celles d'un abordage entre le navire-citerne et la barge, d'une surcharge, d'un manque d'intégrité structurelle de la barge ou d'une construction défectueuse. Selon les lettres de protestation préparées par les inspecteurs de cargaison qui auraient que l'on pense avoir été désignés par les réceptionnaires d'hydrocarbures à la centrale électrique de réception des hydrocarbures déchargés par la barge *Redfferm*, il y avait un déficit de livraison entre la quantité d'hydrocarbures déchargée du navire-citerne *MT Concep* dans la barge *Redfferm* et la quantité déchargée par celle-ci au terminal de la centrale, et ce en raison des fuites des citernes de la barge vers ses compartiments de flottaison. Les lettres de protestation relevaient en outre que les écoutes de la barge n'étaient pas conçues de manière à pouvoir être rendues étanches.

### Quantité d'hydrocarbures à bord au moment du sinistre

Pendant les investigations de la Commission d'enquête maritime, des preuves contradictoires de la quantité d'hydrocarbures à bord au moment du sinistre ont été fournies. Selon un rapport de la NIMASA daté du 1er avril 2009, la barge était vide le long du bord du *MT Concep* lorsqu'elle a commencé à couler et la quantité déversée était la cargaison résiduelle restant à bord d'hydrocarbures noirs qui avait été transportée auparavant par la barge lors d'un précédent voyage vers la centrale électrique.

D'autres pièces indiquaient que, lors d'une réunion tenue le 28 mai 2009 entre les représentants de la NPA et ceux de Thame Shipping (affrètement du *MT Concep*), l'un des représentants de Thame Shipping avait confirmé que la barge avait effectué deux voyages depuis le navire-citerne *MT Concep* et était sur le point de charger pour le dernier lorsque le sinistre s'est produit. Ce représentant a indiqué que la quantité d'hydrocarbures restant à bord était d'environ 100 tonnes de LPFO et que c'était cette quantité de résidus qui avait été déversée. Il a expliqué que les réceptionnaires d'hydrocarbures lui avaient signalé cette quantité restante à bord du *Redfferm*, en insistant pour qu'il s'assure que les opérateurs de la barge n'y touchent pas avant le chargement destiné au voyage suivant, qui devait être le dernier.

### Navigabilité de la barge *Redfferm*

Selon les documents présentés à la Commission d'enquête maritime, la barge *Abiding Grace* possédait bien un permis de navigation et des certificats de franc-bord, mais leur validité avait expiré en décembre 2006. Par conséquent, la barge *Abiding Grace* opérait sans permis valables au moment du sinistre.

La Commission d'enquête maritime a par ailleurs constaté que la barge *Redfferm* n'était pas inscrite au registre maritime du Nigéria. Elle ne possédait qu'un certificat de franc-bord délivré par la NIMASA valable pour 'les eaux intérieures du Nigéria uniquement'. Par conséquent, les barges *Abiding Grace* et *Redfferm* n'étaient ni l'une ni l'autre certifiées pour la navigation en mer.

Date	Type de demande d'indemnisation	Montant de la demande	Observation	Statut
Juillet 2009	Estimation	NGN 150,94 millions (US\$945 150)	Estimation portant sur cinq communautés commandées par les cinq communautés de Snake Island.	Non déposée devant le tribunal. Prescription.
Février 2010	Estimation	NGN 18,96 millions (US\$118 700)	Estimation portant sur cinq communautés de Snake Island par la NOSDRA.	Non déposée devant le tribunal. Prescription.
Janvier 2013	Estimation	NGN 1,89 milliard (US\$11,86 millions)	Le Fonds a reçu l'estimation au nom de 63 communautés. Enquête en partie menée en 2012.	Non déposée devant le tribunal. Prescription.
Février 2013	Estimation	NGN 2,8 milliards (US\$17,6 millions)	L'estimation mentionnée ci-dessus augmentée des honoraires.	Non déposée devant le tribunal. Prescription.

Date	Type de demande d'indemnisation	Montant de la demande	Observation	Statut
Mars 2012	Demande déposée au nom de 102 communautés	US\$26,25 millions	Avant le dépôt de la demande devant le tribunal, l'avocat des demandeurs a déclaré que les demandes d'indemnisation s'élevaient à US\$16,25 millions. Cependant, au moment du dépôt de la demande devant le tribunal, ce montant avait été porté à US\$26,25 millions.	Déposée devant le tribunal. Pas de prescription.
Avril 2013	Nettoyage, remise en état, questions sanitaires et autres	US\$92,62 millions	Présentée par la délégation nigériane à la réunion d'avril 2013 du Comité exécutif du Fonds de 1992.	Non déposée devant le tribunal. Prescription.

## Demandes d'indemnisation

Suite au sinistre, en 2009 et en 2010, la NPA, la NOSDRA et la NIMASA ont participé à une série de réunions avec des représentants des cinq communautés qui auraient été affectées par le déversement.

Les estimations et les demandes d'indemnisation présentées au Fonds de 1992 (situation en octobre 2013) sont détaillées ci-dessus.

La déclaration de situation présentée par le Gouvernement nigérian à la session d'avril 2013 du Comité exécutif du Fonds de 1992 est également indiquée ci-dessus.

La demande déposée devant le tribunal en mars 2012 est la seule de toutes les demandes et estimations déposées dans le délai de prescription de trois ans en application de l'article VIII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

## Procédure civile

La demande d'indemnisation pour un montant de US\$26,25 millions a été présentée par un avocat représentant 102 communautés qui auraient été affectées par le déversement contre le propriétaire du *MT Concep*, le propriétaire de la barge *Redfferm*, la Thame Shipping Agency Ltd (représentant du *MT Concep* et de la barge *Redfferm*) et le Fonds de 1992. Elle inclut des demandes au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde (US\$1,5 million); de dommages aux biens (US\$2,5 millions); de préjudices économiques dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et de la transformation du poisson (US\$10 millions); de préjudices économiques dans le secteur du tourisme (US\$1,5 million); de préjudices écologiques et économiques (US\$750 000); et de dommages de caractère général (US\$10 millions).

Une analyse des demandes d'indemnisation présentées, entreprise par les experts du Fonds de 1992, révèle que le nombre de bateaux sinistrés par demandeur, en moyenne plus de trois bateaux par demandeur, semble invraisemblable. Il en est de même pour le nombre de moteurs endommagés, plus de 6 000 moteurs qui auraient été remplacés, ainsi que pour le nombre de moteurs endommagés par demandeur. En particulier,

absolument aucune preuve documentaire n'a été soumise en appui des demandes d'indemnisation présentées. Il semble, en outre, que la valeur de remplacement moyenne réclamée par filet (soit £125 par filet) est excessive par rapport à d'autres sources actuelles de prix de matériel de pêche. Par ailleurs, les coûts de nettoyage des bateaux de pêche qui auraient été souillés par les hydrocarbures semblent eux aussi excessifs, tout comme le nombre total de demandeurs qui auraient été affectés par ce sinistre. Au total, 21 344 filets auraient été endommagés par les hydrocarbures, ce qui, pour une longueur moyenne de 66 mètres, donne un total de 1 408 km de filets maillants prétendument endommagés. Les experts du Fonds de 1992 ont affirmé que vu la superficie totale de la lagune de Lagos, par rapport aux petites zones qui auraient été touchées, cette densité de filets semble indéfendable. Dans l'ensemble, les experts du Fonds de 1992 ont conclu que les demandes d'indemnisation sont excessives et ne concordent pas avec d'autres données publiées concernant la zone qui aurait été touchée par le déversement.

Le Fonds de 1992 a demandé à être retiré de la procédure en qualité de défendeur et à y figurer en qualité d'intervenant, étant donné que la responsabilité primaire du déversement revient au propriétaire de la barge *Redfferm*. L'avocat des demandeurs a également convenu d'interrompre la procédure à l'encontre du Fonds de 1992, afin que le processus d'évaluation des demandes puisse commencer sans que le Fonds de 1992 ait à se défendre simultanément en justice. Ultérieurement, cependant, l'avocat des demandeurs s'est opposé à la demande du Fonds de 1992 d'être retiré de la procédure en qualité de défendeur pour y figurer en qualité d'intervenant. Le juge ayant rejeté la demande du Fonds de 1992, celui-ci a fait appel. Au mois d'octobre 2013, aucune autre mesure n'avait été prise à cet égard.

## Autres questions

### Le propriétaire et l'assurance de la barge *Redfferm*

Il semble qu'aucune information concernant le propriétaire de la barge, auquel revient la responsabilité primaire du déversement, ne figure sur le registre maritime du Nigéria. Toutefois, le Secrétariat a été informé verbalement que le propriétaire de la barge était le capitaine Orizu au >

moment du sinistre. Cette information a par la suite été confirmée dans le cadre de la Commission d'enquête maritime. Le Secrétariat a en outre été informé qu'après son renflouement, la barge *Redfferm* a été transformée en dock flottant. On ignore cependant où se trouvent actuellement la barge/le dock flottant et son propriétaire.

La NIMASA ne conserve aucune trace d'immatriculation ni la moindre information concernant la barge *Redfferm*. Qui plus est, la NPA ne dispose d'aucune trace écrite des mouvements de la barge avant le déversement ni de sa conversion en dock flottant.

### La barge *Redfferm* comme 'bâtiment de mer'

L'article I.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds stipule:

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

Le Secrétariat se penche actuellement sur la question de savoir si la barge *Redfferm* constitue un bâtiment de mer au sens de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Au mois d'octobre 2013, il ne semblait exister aucune preuve documentaire d'opérations de transbordement précédentes impliquant la barge *Redfferm* en mer. Par ailleurs, aucune pièce n'avait été présentée à la Commission d'enquête maritime prouvant que la barge *Redfferm* ait

été construite en tant que bâtiment de mer conformément aux règles de classification pertinentes, étant donné que cette barge a été construite sans approbation des plans, en violation de la loi nigériane de 2007 sur la marine marchande.

Enfin, aucun élément n'a été présenté prouvant que la barge *Redfferm* ait jamais été utilisée ou certifiée pour le transport d'hydrocarbures persistants en mer.

Peu avant la session d'octobre 2013 du Comité exécutif du Fonds de 1992, la délégation nigériane a soumis une documentation complémentaire relative au sinistre. Au mois d'octobre 2013, le Fonds de 1992 examinait les documents soumis en vue d'en faire rapport lors de la prochaine session du Comité exécutif du Fonds de 1992.

### Observations

À la session d'octobre 2013 du Comité exécutif du Fonds de 1992, l'Administrateur a fait remarquer qu'il y avait de nombreuses difficultés à surmonter dans le cadre de ce sinistre, notamment le fait que le Fonds de 1992 en avait été informé plusieurs années après sa survenance et qu'il était difficile de déterminer qui avait été réellement touché par le déversement. L'Administrateur a également pris acte de l'analyse des demandes d'indemnisation soumises, effectuée par l'expert du Fonds de 1992, qui révélait un nombre excessif et indéfendable de bateaux, de moteurs et de filets prétendument endommagés par le sinistre. L'Administrateur a fait observer que, compte tenu des difficultés rencontrées pour déterminer qui avait été réellement touché et quel était le montant des pertes, auxquelles s'ajoutait l'absence d'éléments prouvant que la barge *Redfferm* ait jamais été utilisée ou certifiée pour le transport d'hydrocarbures persistants en mer, il était dans l'impossibilité de recommander au Comité exécutif du Fonds de 1992 de le charger de procéder au versement d'indemnités au titre de ce sinistre.



*Nafrage de la barge Redfferm dans le port de Tin Can Island.*

# JS Amazing

Date du sinistre	6 juin 2009
Lieu du sinistre	Ijala, sur le fleuve de Warri, dans l'État du Delta (Nigéria)
Cause du sinistre	La coque du navire aurait été percée par un objet immergé alors qu'il se trouvait amarré et chargeait sa cargaison
Quantité (approximative) d'hydrocarbures déversés	1 000 tonnes de fuel-oil à faible taux d'écoulement
Zone affectée	Fleuve de Warri, dans l'État du Delta (Nigéria)
État du pavillon du navire	Nigéria
Jauge brute	3 384 tjb
Assureur P&I	Le navire aurait été non assuré à la date du sinistre, quoiqu'il ait été assuré par le South of England P&I Club (en liquidation) avant et après le sinistre.
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	4,51 millions de DTS (£4,2 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (£190 millions)
Total des indemnités versées	Aucune

La conversion en livres sterling a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur le 31 décembre 2013.



Données cartographiques ©2011 Europa Technologies, Google

## Le sinistre

Le 6 juin 2009, le navire-citerne *JS Amazing*, immatriculé au Nigéria, a déversé environ 1 000 tonnes de fioul à point d'écoulement bas (LPFO) dans le fleuve Warri de l'État du Delta, au Nigéria.

Le 5 juin 2009, le *JS Amazing* avait reçu l'ordre de se rendre au poste de chargement II de la raffinerie, propriété de la Nigerian National Petroleum Corporation (NNPC), pour y charger 5 000 tonnes de LPFO. Le chargement a commencé le 5 juin 2009 mais, peu après minuit, une fuite d'hydrocarbures a été repérée en provenance de la coque du navire. Au petit matin du 6 juin, peu après que le chargement eût été suspendu, le navire a gité d'environ 45° à bâbord. Des hydrocarbures ont continué de fuir du navire en avarie.

Le lendemain, une inspection en plongée a révélé que le côté bâbord du navire avait été percé par deux tubes de fer de l'épave submergée d'un duc-d'Albe sous la coque du navire.

On pense que la fuite d'hydrocarbures du navire-citerne a cessé le 11 juin 2009, lorsque les deux tubes de fer du duc-d'Albe submergé ont été sectionnés et que le navire en avarie a été stabilisé.

Le Fonds de 1992 n'a eu connaissance du sinistre qu'en mai 2011. Le sinistre n'a pas été largement signalé 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*, ni l'identité de son propriétaire.

## Impact du déversement

Selon un mémoire interne de la Pipelines and Product Marketing Company (PPMC), le *JS Amazing* comptait à bord un total de 3 338,6 tonnes d'hydrocarbures avant le sinistre. Après le sinistre, 2 303,8 tonnes d'hydrocarbures ont été pompées du navire. On pense, par conséquent, que quelque 1 000 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées dans le fleuve Warri pendant les jours qui ont suivi le sinistre.

## Visite conjointe du secteur sinistré par la NOSDRA et la PPMC

Dans les quelques jours qui ont suivi le déversement, la NOSDRA (National Oil Spill Detection and Response Agency) a été informée que douze communautés avaient été touchées par la pollution occasionnée. Peu de temps après, la NOSDRA et la PPMC se sont rendues sur les lieux afin d'évaluer l'impact du déversement sur l'environnement et sur les communautés concernées. La NOSDRA et la PPMC ont rendu visite à 232 communautés entre juillet et septembre 2009, et ont dressé l'inventaire des conséquences pour chacune d'elles.

À la suite de cette visite, la NOSDRA a demandé à la PPMC de prendre des mesures immédiates pour le nettoyage et la remise en état des zones sinistrées. En décembre 2009, la PPMC ne s'étant toujours pas soumise à la demande de nettoyage la NOSDRA, elle s'est vu infliger une amende de NGN 1 million par cette dernière.

En septembre 2010, la NOSDRA a engagé une action en justice contre la PPMC, pour manquement à son obligation de nettoyage et de remise en état des zones sinistrées et non-paiement de l'amende imposée. La procédure s'est conclue en mai 2012, date à laquelle le juge a statué que :

- la PPMC, n'ayant pas nettoyé la zone touchée par le déversement en provenance du *JS Amazing*, était en violation de la législation;
- la PPMC devait payer l'amende de NGN 1 million à la NOSDRA; et
- la PPMC devait procéder immédiatement au nettoyage et à la remise en état des secteurs sinistrés, comme elle avait été priée de le faire.

On ignore si la PPMC a effectué des travaux de nettoyage et de remise en état ou si elle a payé l'amende imposée.

## Calcul et évaluation des dommages

En juillet 2009, la NOSDRA a chargé un cabinet de géomètres et d'experts d'établir un rapport d'évaluation des dommages pour le compte des 245 communautés qui auraient été touchées par le sinistre. Ce rapport concluait que les pertes et les préjudices subis par les personnes concernées, augmentés des préjudices aux biens, aux intérêts et aux droits des communautés résultant du déversement en provenance du *JS Amazing*, se chiffraient au total à NGN 2 241 millions.

En 2010, sous la pression de divers groupes d'action constitués à la suite du sinistre, la PPMC a versé à un certain nombre de communautés un montant total de NGN 30 millions.

En juillet 2011, la PPMC a chargé un expert de procéder à une évaluation des dommages en parallèle avec un comité de la société NNPC, établi pour prendre en charge l'évaluation et le versement des indemnités. On ne dispose ni des résultats de cette évaluation ni de précisions concernant d'éventuelles indemnités supplémentaires qui auraient pu être versées par la PPMC.

## Évaluation de l'impact socio-économique du déversement

En application de la législation nigérienne, la NOSDRA a commandité une évaluation de l'impact socio-économique du déversement, qui a été réalisée par un bureau de consultants spécialistes de l'environnement. Les travaux sur le terrain, effectués entre le 15 juillet et le 15 août 2009 (environ 6 à 10 semaines après le sinistre), consistaient à prélever des échantillons du sol, des eaux de surface et des sédiments. Des échantillons de sol en surface et en profondeur, des eaux de surface et des sédiments ont également été prélevés dans des étangs de pisciculture situés à divers endroits.

Cette étude dresse une liste de 100 communautés touchées par le déversement de LPFO en provenance du *JS Amazing*. Elle indique que tous les échantillons d'eau contenaient des traces de métaux lourds, mais à des taux nettement inférieurs aux niveaux d'intervention du Département des ressources pétrolières (Department of Petroleum Resources, DPR), et fait observer que bon nombre des sites lourdement touchés se situaient dans un rayon de 7,5 kilomètres du lieu du sinistre.

L'étude conclut que les échantillons de sol recueillis ne témoignaient pas d'une hausse significative des concentrations de métaux lourds puisqu'elles se situaient toutes en-dessous des niveaux d'intervention fixés par le DPR, mais que des sédiments de fond 'fortement touchés' ont été trouvés autour du poste de chargement de la PPMC où le déversement s'est produit, ainsi que dans trois autres secteurs/étangs de pisciculture, où les concentrations d'hydrocarbures dépassaient les niveaux d'intervention du DPR. L'étude fait aussi état de deux autres catégories de zones qualifiées de 'modérément touchées' ou 'faiblement touchées', qui semblent avoir été classées en fonction des taux de sédimentation relevés dans le cadre de l'étude de terrain.

Le rapport signale également la présence d'hydrocarbures à tous les sites inclus dans le champ de l'étude, et suggère que cela pourrait indiquer la présence d'hydrocarbures avant le déversement en provenance du *JS Amazing*.

## Opérations d'intervention

L'administrateur du port de Warri avait initialement notifié le sinistre à l'Autorité portuaire nigérienne (Nigerian Ports Authority, NPA) au petit matin du 6 juin 2009. À peu près au même moment, la NOSDRA en avait été informée par un membre de l'une des communautés sinistrées. Plus tard dans la matinée, plusieurs responsables de la NOSDRA, membres des communautés et représentants de la société NNPC se sont rendus dans le secteur de la jetée.

Les opérations d'intervention ont commencé le 6 juin 2009 par la mobilisation d'une équipe et de matériel antipollution. Les services de la société Clean Nigeria Associates ont également été retenus pour participer aux opérations de nettoyage au moyen d'écumeurs. La quantité d'hydrocarbures récupérée pendant les jours qui ont suivi le sinistre semble avoir été minime. Ce n'est que le 10 juin 2009 que des barrages flottants ont été posés autour du navire pour limiter la pollution du fleuve Warri, qui est un fleuve à marées. Les opérations de nettoyage semblent avoir été limitées aux abords immédiats du navire.

La stabilité initiale du navire a été rétablie le 11 juin 2009. En 2011, les restes submergés du duc-d'Albe ont enfin été retirés du site de la jetée de la NNPC.

## 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.

## Recherche des causes du sinistre

En mars 2012, le ministère fédéral des Transports du Nigéria a constitué une Commission d'enquête maritime pour rechercher la cause du déversement.

## Mauvaise manœuvre du navire

La Commission d'enquête maritime a observé que le navire était mal amarré, avec un nombre insuffisant d'aussières d'amarrage et que le flux de la marée avait déporté l'arrière du navire à environ 10 mètres de la jetée. En conséquence, l'avant du navire avait été projeté contre la jetée, où il avait heurté l'épave submergée du duc-d'Albe. Il semble également qu'aucun membre de l'équipage ne se soit occupé des aussières d'amarrage lors du changement de marée.

## Effectif minimal non atteint

Dans son rapport, la Commission d'enquête maritime fait état d'un équipage insuffisant:

- i. il n'y avait pas d'officier de quart;
- ii. le chef mécanicien n'était pas certifié apte à cette tâche; et
- iii. il n'y avait pas de second mécanicien à bord, ce qui est inhabituel pour un navire de cette dimension.

## Capitaine et équipage non qualifiés

Dans son rapport, la Commission d'enquête maritime souligne également les faits suivants:

- i. le capitaine du *JS Amazing* n'était pas déclaré apte au commandement d'un navire de cette jauge brute et n'était pas titulaire d'un certificat/agrément de niveau supérieur pour navire-citerne comme cela est exigé pour un navire tel que le *JS Amazing*;
- ii. le capitaine n'avait pas connaissance des certificats que le navire

devoir posséder, de la nécessité de satisfaire aux dispositions du code international de gestion de la sécurité des navires (code ISM), des publications nautiques pertinentes qui devaient être disponibles à bord du navire et des consignes d'urgence à observer à la suite d'un sinistre; et

- iii. le capitaine n'avait pas connaissance des dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ou de l'obligation de transmettre à la Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA) le certificat d'assurance ('carte bleue') émis par l'assureur pour obtenir le certificat CLC correspondant.

Par ailleurs, dans le cadre de l'enquête, le capitaine a déclaré qu'il était dans l'impossibilité de remettre la plupart des certificats pertinents exigés en vertu du droit nigérian et du droit international.

## Couverture d'assurance du *JS Amazing*

Les avocats nigériens du Fonds de 1992 ont pris contact avec le propriétaire du navire, Equitorial Energy Ltd, qui a reconnu qu'un déversement avait 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. Par la suite, le Secrétariat a été informé que le *JS Amazing* était assuré par le South of England P&I Club.

Parmi les éléments de preuve remis à la Commission d'enquête maritime figuraient des copies des documents ci-après:

- a. Certificat de souscription d'assurance émis par le South of England P&I Club pour l'année 2008; et
- b. Certificat d'assurance ('carte bleue') fourni comme preuve qu'une assurance avait été souscrite conformément à l'article VII de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à l'article VII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pour la période allant de juillet 2010 à janvier 2011, délivré à la NIMASA par le South of England P&I Club.

Des certificats d'assurance auprès du South of England P&I Club ont été fournis pour les années 2008 et 2010, mais aucun certificat n'a été fourni pour l'année 2009, année du sinistre. Lors d'un contre-interrogatoire devant la Commission d'enquête maritime, le représentant du propriétaire du navire a déclaré que celui-ci avait versé une prime d'assurance annuelle à un courtier depuis 2005 et que le navire était assuré au moment du sinistre.

## Demandes d'indemnisation

Suite au sinistre survenu en juin 2009, la NOSDRA a effectué une visite d'enquête conjointe avec la PPMC afin d'évaluer l'impact du déversement sur l'environnement et sur les communautés sinistrées.

En juillet 2009, la NOSDRA a chargé un cabinet de géomètres et d'experts d'établir un rapport d'évaluation des dommages pour le compte de 245 communautés qui auraient été touchées par le sinistre. Dans ce rapport, les experts concluaient que les pertes subies et les préjudices aux biens, >

aux intérêts et aux droits des communautés des suites du déversement se chiffraient au total à NGN 2 241 millions.

En mai 2012, une demande d'indemnisation de NGN 30,5 milliards a été déposée à l'encontre, entre autres, du Fonds de 1992 par quatorze représentants, pour le compte de 248 communautés non nommées qui auraient été affectées par le déversement.

Par la suite, certains des représentants ont transmis des renseignements au Secrétariat pour examen au nom de 189 communautés. Ces renseignements étaient incomplets et, dans certains cas, se limitaient à des photographies individuelles des demandeurs ou à des copies de leurs cartes d'électeur, dont très peu donnaient des indications sur la profession des intéressés. Dans un grand nombre d'autres cas, les renseignements qui constituaient la demande d'indemnisation se présentaient simplement sous forme de feuille de calcul détaillant chaque demande, mais sans pièces justificatives. De plus, aucune donnée officielle n'avait été fournie pour corroborer le nombre de demandeurs censés appartenir aux communautés ou, d'une manière générale, vivre dans le secteur du fleuve Warri.

## Analyse des demandes soumises

Les renseignements fournis pour le compte des 189 communautés ont été transmis aux experts du Fonds de 1992 pour examen. Leur analyse a révélé que les 189 communautés représentaient quelque 21 000 demandeurs individuels et un total de NGN 18 015 millions. Les pertes évoquées portaient essentiellement sur des dommages aux engins de pêche, un manque à gagner dans le secteur de la pêche, des dommages aux arbres et cultures à valeur économique, des préjudices d'ordre général subis par les communautés, des déplacements et des dommages écologiques, ainsi que sur des dommages à des sanctuaires ancestraux. Dans certains cas, l'estimation des dommages portait uniquement sur les pertes subies en rapport avec la pêche (dommages au matériel, manque à gagner, ou les deux dans certains cas); d'autres demandes portaient sur des préjudices généraux subis par l'ensemble de la communauté.

Le montant réclamé de NGN 850 000 par demandeur représentait en moyenne un manque à gagner de 14 ans de revenus pour un salaire annuel moyen de NGN 60 000, comme indiqué dans le rapport d'évaluation de l'impact du déversement réalisé par la NOSDRA à la suite du sinistre.

Le nombre de demandeurs (plus de 21 000) dépassait de loin les chiffres fournis dans le rapport d'évaluation, selon lequel environ 3 200 pêcheurs au total semblaient avoir été affectés par le déversement provenant du *JS Amazing* dans l'ensemble des 245 communautés.

Globalement, la différence moyenne entre le nombre d'éléments composant la demande et ceux indiqués dans les rapports d'enquête conjointe de la NOSDRA s'établissait à un ratio de 65:1. Les experts du Fonds de 1992 ont estimé cette moyenne peu plausible et suggéré que cela indiquait un degré élevé de surestimation dans un grand nombre de demandes d'indemnisation.

Les experts du Fonds de 1992 ont également déclaré que le nombre d'articles de pêche n'était pas crédible étant donné la superficie fluviale en cause. Par exemple, en ce qui concerne les filets maillants d'une longueur présumée de 65 m, la longueur totale des filets pour la région serait de l'ordre de 3 200 km. De plus, comme le niveau du fleuve était plus élevé que la normale au moment du sinistre en raison de la crue des eaux, il était peu probable que de nombreux filets maillants aient été utilisés au moment du sinistre vu la grande vitesse des courants.

## Procédures civiles

Cinq actions en justice ont été engagées:

- i. Action de la NOSDRA à l'encontre de la PPMC;
- ii. Action de certaines communautés à l'encontre du propriétaire du navire;
- iii. Action du propriétaire du navire en réparation des dommages causés au navire;
- iv. Action en réparation engagée par 248 communautés; et
- v. Action engagée par des demandeurs en vue de la saisie du *JS Amazing*.

Une seule de ces actions concerne le Fonds de 1992, dont les détails sont donnés ci-après.

## Action en réparation engagée par 248 communautés

En mai 2012, une demande d'indemnisation pour un montant de NGN 30,5 milliards a été déposée à l'encontre du propriétaire du navire, des co-liquidateurs du South of England P&I Club et du Fonds de 1992 par les représentants de 248 communautés qui auraient été touchées par le déversement.

En juillet 2012, le Fonds de 1992 a demandé à ne plus être considéré comme défendeur dans la procédure, mais à être autorisé à devenir un intervenant, faisant valoir que la responsabilité primaire de la première tranche d'indemnisation incombait au propriétaire du navire, tout en reconnaissant que le Fonds de 1992 pourrait être amené à verser des indemnités si la limite de responsabilité du propriétaire était dépassée.

En février 2013, l'avocat nigérian du Fonds de 1992 a indiqué que l'affaire avait été transférée de la Haute Cour fédérale d'Asaba à une nouvelle Haute Cour fédérale récemment établie à Warri, dans l'État du Delta, et qu'en conséquence, l'examen de la demande du Fonds de 1992 d'être autorisé à abandonner la procédure en qualité de défendeur et à devenir un intervenant avait été reporté.

En juin 2013, le propriétaire du navire a demandé le rejet de la procédure engagée par les demandeurs, invoquant un défaut de compétence du tribunal à connaître de cette affaire et une signification irrégulière aux défendeurs.

## Action engagée par 248 communautés en vue de la saisie du *JS Amazing*

En mars 2013, à la requête des demandeurs, le tribunal a ordonné la saisie conservatoire et l'immobilisation du *JS Amazing* en attendant que soit constituée une garantie bancaire qui couvre la demande, ou que soit déposée auprès du tribunal la somme de NGN 30,5 milliards. Au mois d'octobre 2013, aucune autre information n'avait été fournie sur l'état d'avancement de cette action en justice.

## Autres questions

### Certificat de souscription d'assurance auprès du South of England P&I Club (année d'assurance 2008)

S'il est vrai qu'aucun justificatif de police d'assurance n'a été fourni pour l'année 2009, le certificat de souscription d'assurance pour l'année d'assurance 2008 spécifie ce qui suit:

'Le présent Certificat de souscription d'une assurance vise uniquement à fournir une assurance-responsabilité pour la cargaison transportée à bord du navire inscrit conformément à l'article 29A du règlement du South of England Club, lorsque cette cargaison est constituée par des liquides homogènes non persistants transportés en vrac.'

Par conséquent, le navire-citerne n'était pas assuré, pour l'année d'assurance 2008, pour le transport d'hydrocarbures minéraux persistants selon la définition donnée à l'article I de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

### Certificat de classification pour la coque et les machines (année d'assurance 2010)

Parmi les documents remis à la Commission d'enquête maritime figurait un certificat de classification pour la coque et les machines délivré en 2010 par l'International Naval Surveys Bureau, dans lequel il était indiqué que le navire n'était pas classé pour le transport de produits pétroliers lourds.

Par conséquent, en 2010, le navire n'était pas adapté pour le transport d'hydrocarbures lourds du type couvert par l'article I de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

### Liquidation du South of England P&I Club

En 2011, la Cour suprême des Bermudes a ordonné la liquidation judiciaire du South of England P&I Club, ainsi que la désignation de co-liquidateurs provisoires pour en vérifier l'exécution.

Le Secrétariat a pris contact avec les co-liquidateurs pour leur signaler le sinistre et leur demander s'ils disposaient de documents susceptibles d'aider à identifier l'assureur à la date du sinistre. Les co-liquidateurs ont déclaré ne pas avoir reçu beaucoup d'informations concernant le sinistre, mais qu'ils avaient eu plusieurs conversations avec le courtier d'assurance, lequel avait indiqué que le navire n'était pas assuré par le South of England P&I Club à la date du sinistre.

Au mois d'octobre 2013, le Secrétariat n'avait vu aucun document indiquant que le navire était assuré pour l'année 2009. Il semblerait également que le navire n'était pas classé pour le transport d'hydrocarbures lourds en 2008 ou en 2010.

## Observations

Une enquête sur un sinistre survenu il y a plus de trois ans comporte de nombreuses difficultés inhérentes en dépit de la coopération et de l'assistance des autorités nigérianes depuis 2012.

Plusieurs problèmes restent à résoudre, dont:

- le fait que le propriétaire du navire n'avait pris aucune mesure pour régler intégralement la première tranche d'indemnisation conformément aux dispositions de l'article III 1) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile;
- le fait que le Secrétariat n'avait trouvé aucune preuve que le *JS Amazing* était assuré conformément aux dispositions de l'article VII de ladite convention au moment du sinistre;
- le fait qu'une activité importante de raffinage d'hydrocarbures non réglementée avait lieu dans le secteur du Delta du Niger, et qu'il était fort probable qu'un certain degré de contamination soit dû à ces opérations, ainsi qu'à des déversements d'hydrocarbures survenus précédemment dans le secteur. Cela posait des difficultés supplémentaires aux experts du Fonds qui devaient tenter de distinguer la pollution due au sinistre du *JS Amazing* de celle provenant de déversements antérieurs;
- le fait que le sinistre avait été causé par le choc de la coque du navire-citerne contre l'épave submergée d'un duc-d'Albe, dont l'existence et l'emplacement étaient connus des autorités;
- une analyse des pièces fournies en appui des demandes d'indemnisation a révélé un degré élevé de surestimation. Par exemple, globalement, la différence moyenne entre le nombre d'éléments composant la demande et celui indiqué dans les rapports d'enquête conjointe de la NOSDRA s'établissait à un ratio de 65:1; et
- les experts du Fonds de 1992 ont déclaré que le nombre d'engins de pêche indiqué dans les demandes d'indemnisation n'était pas réaliste pour le secteur fluvial concerné. Par exemple, en ce qui concerne les filets maillants d'une longueur présumée de 65 m, la longueur totale de filets prétendument endommagés serait de l'ordre de 3 200 km.

Compte tenu du niveau général de pollution qui existait déjà dans la zone, il est très difficile de déterminer le niveau de préjudice subi par suite du sinistre du *JS Amazing*.

L'Administrateur regrette que, en raison du temps écoulé entre le sinistre et le moment où le Fonds de 1992 en a reçu notification, les demandeurs auront des difficultés à prouver leurs pertes ou à établir un lien de causalité entre les dommages et la pollution causée par le déversement.

En octobre 2013, la délégation nigériane a soumis des documents complémentaires relatifs au sinistre, actuellement en cours d'examen par le Fonds de 1992.

# Haekup Pacific

Date du sinistre	20 avril 2010
Lieu du sinistre	Yeosu (République de Corée)
Cause du sinistre	Abordage suivi de naufrage
Quantité (approximative) d'hydrocarbures déversés	0,02 tonne
Zone affectée	Aucun impact immédiat sur le littoral
État du pavillon du navire	République de Corée
Jauge brute	1 087 tjb
Assureur P&I	UK P&I Club
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	4,51 millions de DTS (£4,2 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Applicables – Limite de 20 millions de DTS (£18,7 millions) en vertu de STOPIA 2006
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (£190 millions)
Total des indemnités versées	US\$136 000 (£82 000)

La conversion en livres sterling a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur le 31 décembre 2013.



Données cartographiques ©2014 AutoNavi, Google, Kingway, SK planet, ZENRIN

## Le sinistre

Le 20 avril 2010, le transporteur d'asphalte *Haekup Pacific* est entré en collision avec le *Zheng Hang*, un vraquier de 35 838 tjb construit en 1983, au sud de Yeosu (République de Corée). Au moment de la collision, le *Haekup Pacific* transportait 1 135 tonnes d'asphalte, chargées à Ulsan pour l'île de Jeju. Il transportait également de 23,37 tonnes d'IFO (intermediate fuel oil) et 13 tonnes de MDO (marine diesel oil) de soute.

Des suites de la collision avec le *Zheng Hang*, le *Haekup Pacific* a été lourdement endommagé au niveau du quart arrière bâbord. Il a coulé dans des eaux d'approximativement 90 mètres de profondeur, le 21 avril 2010, à environ dix milles marins de la côte de l'île de Baekdo (République de Corée) avant que son remorquage sur Yeosu ne puisse être organisé.

## Impact du déversement

En octobre 2013, à part le petit déversement d'environ 200 litres (à peu près un baril) d'hydrocarbures, aucun autre impact n'avait été constaté des suites du sinistre. Les autorités coréennes ont toutefois ordonné l'enlèvement des hydrocarbures et de l'épave en mai 2010, et, en octobre 2013, ces ordres d'enlèvement étaient toujours en vigueur.

## Opérations d'intervention

Avant de quitter le navire, l'équipage a pris une série de mesures contre la pollution, y compris la fermeture des lignes et des aérateurs vers les réservoirs de carburant, afin de minimiser le risque de déversement de la cargaison d'hydrocarbures de soute estimée à 23,37 tonnes d'IFO et 13 tonnes de MDO.

Un petit déversement d'environ 200 litres (à peu près un baril) d'hydrocarbures s'est toutefois produit. Les garde-côtes ont commencé une opération de nettoyage et ordonné au propriétaire du navire de surveiller tout autre déversement d'hydrocarbures éventuel sur le site pendant une période d'un mois. Selon les informations disponibles, aucune trace d'hydrocarbures n'a été trouvée pendant cette période.

Les autorités coréennes ont néanmoins ordonné l'enlèvement des hydrocarbures le 6 mai 2010 et de l'épave (avec sa cargaison d'asphalte à bord) le 7 mai 2010. Le propriétaire du navire a sollicité les conseils de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) sur l'impact environnemental probable du sinistre. L'ITOPF était d'avis que la cargaison d'asphalte se solidifierait sous l'effet de l'eau froide à 90 mètres de profondeur et ne présenterait pas de menace pour l'environnement. L'ITOPF était également d'avis que le MDO s'évaporerait rapidement en cas de fuite et que l'on pouvait raisonnablement s'attendre à ce que tout IFO déversé dériverait du littoral coréen dans le sens nord-est sous l'influence des vents et des courants.

L'assureur du propriétaire du navire, le UK P&I Club, a, par la suite, engagé des experts pour organiser un balayage sonar du navire, analyser les courants dominants et examiner l'épave au moyen d'un véhicule téléguidé. Les experts ont également donné leur avis sur la faisabilité de l'enlèvement de l'épave et de la cargaison ordonné par les autorités coréennes.

Les rapports des experts indiquaient que le navire avait coulé à une profondeur de 90 mètres et reposait sur un fond vaseux et sableux, sur le flanc bâbord, enfoncé sur 1,6 mètre dans le fond marin. Les aérateurs ont été constatés intacts, sans trace de fuite d'hydrocarbures, et de l'asphalte solidifié était présent sur une main courante cassée près de la zone endommagée de la coque. Les examens ont par ailleurs été difficiles à réaliser en raison des courants forts et turbulents, qui ont stoppé les opérations à plusieurs reprises. Les experts ont conclu que les opérations d'enlèvement étaient techniquement difficiles et trop dangereuses, et que, par conséquent, il serait prudent de laisser l'épave en place.

Par la suite, en août 2010, le propriétaire du navire a soumis les rapports de l'ITOPF et des experts aux autorités coréennes, établissant que:

- a. aucune autre fuite d'hydrocarbures n'avait été observée;
- b. il n'y avait pas eu d'effets délétères sur l'environnement marin; et
- c. les opérations d'enlèvement de l'épave (avec la cargaison à bord) et des hydrocarbures n'étaient pas justifiées.

Depuis 2010, aucune autre réponse n'a été reçue des autorités coréennes et aucune mesure n'a été prise pour faire appliquer les ordres d'enlèvement donnés en 2010. Ces ordres d'enlèvement restent cependant en vigueur, car ils n'ont pas encore été officiellement révoqués. Par conséquent, théoriquement, à un moment ou à un autre, le propriétaire du navire/UK P&I Club pourraient devoir entreprendre les opérations d'enlèvement, ou en assumer le coût.

## Applicabilité des Conventions

Au moment du sinistre, la République de Corée était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. La limite de responsabilité du propriétaire du navire-citerne est estimée à 4,51 millions de DTS. Le *Haekup Pacific* était également enregistré en tant que 'navire visé par l'Accord' au sens de la définition donnée dans l'accord STOPIA 2006, selon lequel le montant de limitation applicable au navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile est porté, à titre volontaire, à 20 millions de DTS.

Aux termes de l'accord STOPIA 2006, le Fonds de 1992 jouit de droits exécutoires d'indemnisation par le propriétaire du navire, correspondant à la différence entre le montant de limitation applicable au navire-citerne en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (4,51 millions de DTS) et le montant total des demandes d'indemnisation recevables, ou 20 millions de DTS, le montant le moins élevé étant retenu.

L'accent a été mis sur les dispositions en matière de forclusion de la Convention de 1992 portant création du Fonds. L'article 6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds dispose:

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

Les dispositions relatives aux mesures de sauvegarde en vertu de l'article premier de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ont également été soulignées. L'article I.6 b) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile dispose:

'Dommage par pollution' signifie:

- b) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures.

L'article I.7 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile dispose:

'Mesures de sauvegarde' signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution.

Par conséquent, certains éléments des opérations planifiées d'enlèvement de la cargaison pourraient relever de la définition de 'mesures de sauvegarde' conformément à l'article I.7 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

## Demandes d'indemnisation

Selon les informations disponibles, le UK P&I Club a versé quelque US\$136 000 au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde à la suite du sinistre. Les experts engagés par le Club ont estimé que l'opération d'enlèvement des hydrocarbures coûterait approximativement US\$5 millions mais que, pour les opérations d'enlèvement de l'épave (avec la cargaison d'asphalte à bord), ces coûts pourraient dépasser US\$25 millions, si ces opérations étaient jamais entreprises conformément aux ordres d'enlèvement donnés à l'origine en mai 2010.

En octobre 2013, aucune demande d'indemnisation contre le Fonds de 1992 n'avait été présentée pour évaluation.

## Procédures civiles

En avril 2013, le propriétaire du navire/UK P&I Club ont entamé une procédure judiciaire contre le Fonds de 1992 auprès du tribunal du district central de Séoul.

Au moment de l'introduction de la procédure contre le Fonds de 1992, le UK P&I Club a fait savoir au Secrétariat qu'il ne souhaitait pas pousser l'affaire plus loin auprès des tribunaux mais tenait simplement à protéger ses droits relativement aux coûts déjà supportés et à sa demande d'indemnisation potentielle au titre du coût des opérations d'enlèvement avant l'expiration du délai de trois ans à compter de la date des dommages. Le UK P&I Club a indiqué qu'étant donné que les autorités coréennes n'avaient pas encore officiellement annulé les ordres d'enlèvement donnés en 2010, le propriétaire du navire/UK P&I Club pourraient encore devoir entreprendre les opérations d'enlèvement ou en assumer le coût à un moment ou à un autre.

À cet égard, le UK P&I Club a indiqué que si le propriétaire du navire/UK P&I Club et le Fonds de 1992 pouvaient convenir que les dommages dus à la pollution qui déclencherait le délai de forclusion de trois ans en vertu du paragraphe 6 de l'article 7 de la Convention de 1992 portant création du Fonds ne s'étaient pas encore produits (étant donné qu'aucuns frais n'avaient encore été engagés au titre de la demande d'indemnisation potentielle concernant les opérations d'enlèvement), seul le délai de six ans en vertu de l'article 6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds serait applicable. Si un tel accord pouvait être conclu, le propriétaire du navire/UK P&I Club abandonneraient l'action intentée et attendraient que la situation concernant la demande d'indemnisation potentielle au titre des opérations d'enlèvement évolue, jusqu'à expiration du délai de six ans. Un tel accord contractuel serait dans l'intérêt du propriétaire du navire/UK P&I Club et du Fonds de 1992 étant donné que ni l'une ni l'autre partie ne souhaitait pousser plus avant des procédures judiciaires potentiellement coûteuses.

Aussi, de concert avec les avocats coréens du Fonds de 1992, et étant donné que la décision finale sur la question de la forclusion relevait de la compétence des tribunaux nationaux, le Fonds de 1992 a accepté les conditions d'un accord sur la base du fait que, puisque les opérations

d'enlèvement n'avaient pas encore eu lieu et que le propriétaire du navire/UK P&I Club n'avaient pas eu à supporter les coûts estimés, les dommages relatifs à la demande d'indemnisation au titre des opérations d'enlèvement ne s'étaient pas encore produits aux fins de l'article 6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

En conséquence de la signature de cet accord, la procédure judiciaire engagée par le propriétaire du navire/UK P&I Club a été abandonnée en juin 2013. En octobre 2013, les parties attendaient l'évolution de la situation concernant les ordres et opérations d'enlèvement.

# Alfa I

Date du sinistre	5 mars 2012
Lieu du sinistre	Baie d'Elefsis, le Pirée (Grèce)
Cause du sinistre	Collision avec une épave de navire immergée
Quantité (approximative) d'hydrocarbures déversés	330 tonnes
Zone affectée	Contamination sur 13 km du littoral de la baie d'Elefsis, près du Pirée (Grèce)
État du pavillon du navire	Grèce
Jauge brute	1 648 tjb
Assureur P&I	Aigaion Marine Insurance, Grèce – couverture d'assurance limitée à €2 millions (£1,7 million) et aux hydrocarbures non persistants
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	4,51 millions de DTS (£4,2 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (£190 millions)
Total des indemnités versées	Aucune

La conversion en livres sterling a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur le 31 décembre 2013.



Données cartographiques ©2013 Basarsoft, Google

## Le sinistre

Le 5 mars 2012, le navire-citerne *Alfa I* (1 648 tjb) a heurté un objet immergé, l'épave balisée du navire *City of Mykonos*, alors qu'il traversait la baie d'Elefsis, près du Pirée (Grèce). L'impact a perforé la coque du navire sur quelque 30 mètres au niveau du bord de fond. Peu après, l'*Alfa I* a commencé à gîter sur tribord puis il a sombré. L'épave s'est échouée à une profondeur de 18 à 20 mètres, sa poupe touchant le fond mais la proue émergeant de la surface de l'eau. Le sinistre a également eu pour conséquence la mort tragique du capitaine du navire.

Pétrolier à simple coque construit en 1972, l'*Alfa I*, qui compte douze citernes de cargaison, a ensuite été transformé en navire-citerne à double coque. Il semblerait qu'au moment du sinistre, l'*Alfa I* transportait quelque 2 070 tonnes de cargaison, dont 1 500 tonnes de fuel-oil N° 2, 300 tonnes de fuel-oil N° 1 et 270 tonnes de gazole. La quantité exacte et les spécifications de la cargaison et des soutes au moment du sinistre ne sont pas connues. Après le naufrage, une quantité inconnue d'hydrocarbures s'est échappée du navire-citerne par les trous d'homme, les conduits d'aération et les tuyaux de sonde sur le pont.

## Impact du déversement

Les hydrocarbures ont souillé environ 13 kilomètres de côte de la Baie d'Elefsis, dont plusieurs plages locales à Loutopyrgos, Neraki et Nea Peramos, ainsi que l'île de Salamine (Faneromenis et Batsi). Il est indiqué par ailleurs que certaines zones moins accessibles de rivage rocheux et une base navale ont été touchées par les hydrocarbures.

## Opérations d'intervention Opérations en mer

Aux termes d'un contrat général d'assistance, le propriétaire du navire a fait appel à une société de sauvetage dont les plongeurs ont arrêté la fuite d'hydrocarbures en fermant et en resserrant les trous d'hommes, les conduits d'aération et les tuyaux de sonde. Aucune autre perte d'hydrocarbures n'a été signalée.

Un périmètre composé de deux ensembles de barrages flottants a été formé autour de l'épave du navire-citerne et ancré à intervalles réguliers de façon à être maintenu dans les conditions météorologiques existantes.

La suite des opérations s'est portée sur la récupération de la cargaison de l'*Alfa I* au moyen du piquage en charge, qui consistait à percer chaque citerne de cargaison et à en pomper le contenu. Les assistants maritimes ont récupéré quelque 1 579 m<sup>3</sup> de fuel-oil lourd (fuel-oil N° 2), environ 158 m<sup>3</sup> d'hydrocarbures de soute (fuel-oil N° 1) et environ 94 m<sup>3</sup> de résidus provenant de l'épave du navire-citerne entre le 13 mars et le 28 avril 2012.

Les opérations ont été retardées en raison de la nature visqueuse de la cargaison et de l'équipement utilisé lors du pompage, mais, selon les rapports communiqués par les experts désignés par l'assureur du propriétaire du navire, les opérations d'extraction des hydrocarbures de l'épave du navire-citerne étaient achevées au 25 avril 2012 tandis que les opérations de rinçage et de colmatage se sont poursuivies jusqu'au 28 avril 2012. Lorsque les opérations d'extraction des hydrocarbures ont été terminées, les experts désignés par l'assureur du propriétaire du navire ont demandé aux entreprises de nettoyage de fournir des documents ainsi qu'une estimation des frais supportés pendant les opérations, mais ces pièces n'ont été fournies que fin août 2012.

Une autre société a été engagée afin de procéder aux opérations d'intervention en mer à l'aide de navires de récupération des hydrocarbures, de barrages et d'écrèmeurs. Une quantité indéfinie d'hydrocarbures a été récupérée en mer par des navires habituellement utilisés pour l'élimination des hydrocarbures et des débris dans le port. Les entreprises de nettoyage ont indiqué qu'environ 1 200 mètres de barrages flottants ont été déployés autour du sinistre et que des écrèmeurs ont été utilisés pour récupérer les hydrocarbures. Il semble que les entreprises aient reçu pour instruction d'entourer la zone où le navire-citerne avait coulé de deux barrages flottants (l'un à l'intérieur de l'autre). En outre, un barrage de 200 à 300 mètres aurait été installé afin de protéger un port de plaisance et un parc ostréicole situés à proximité.

En février 2013, le Fonds de 1992 a reçu une notification indiquant que les entreprises de nettoyage enlèveraient les barrages flottants le 21 février 2013.

## Nettoyage du littoral

On ignore la quantité d'hydrocarbures déversée sur la côte, ainsi que la quantité de déchets éliminée pendant les opérations de nettoyage.

La société engagée pour mener les opérations d'intervention en mer a également été chargée d'effectuer le nettoyage manuel du littoral affecté.

Environ 30 à 50 personnes ont été employées pour ramasser manuellement les hydrocarbures ainsi que le sédiment de plage (principalement des graviers et des cailloux), et déposer ces déchets dans des sacs en vue de leur élimination.

Une équipe de nettoyage composée de neuf personnes était toujours en activité à Faneromeni et Salamis le 5 mai 2012. Selon les rapports communiqués par les entreprises de nettoyage, le nettoyage du matériel utilisé pendant les opérations d'intervention (à l'exception des barrages entourant le navire-citerne coulé) était achevé vers le 5 juin 2012.

On considère que les opérations de nettoyage étaient achevées au 30 juin 2012.

## Visite du site par le Secrétariat du Fonds de 1992

En mai 2012, le Chef du Service des demandes d'indemnisation et le Chargé des demandes d'indemnisation s'occupant de ce sinistre se sont rendus sur les lieux où le navire-citerne avait sombré et dans les zones touchées par le déversement.

Le Secrétariat a été informé que seule une petite partie des zones souillées par le déversement restait à nettoyer et que la majorité des opérations de nettoyage était terminée. Il a été noté que l'emplacement où le navire-citerne avait coulé n'était marqué que par la présence de barrages flottants et d'un remorqueur de sauvetage mais qu'aucune bouée repère n'avait été installée pour avertir d'autres navires de l'emplacement du navire coulé ou de sa proximité avec la surface de la mer. Les experts engagés par le Fonds ainsi que son Chef du Service des demandes d'indemnisation/Conseiller technique ont noté que la présence de deux barrages pour marquer le périmètre était inutile si un seul barrage était correctement installé. Il n'y avait aucune trace visible de fuite d'hydrocarbures venant de l'épave.

## Applicabilité des Conventions

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

Étant donné que la jauge de l'*Alfa I* (1 648 tjb) ne dépasse pas 5 000 unités, le montant de limitation applicable en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 4,51 millions de DTS. Le montant total des indemnités disponible aux termes 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.

En conséquence, si le montant total des dommages causés par le déversement dépassait le montant de limitation applicable en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le Fonds de 1992 serait tenu de verser des indemnités aux victimes du déversement.

Par ailleurs, le Fonds de 1992 serait tenu de verser des indemnités si le propriétaire du navire était incapable, pour des raisons financières, de s'acquitter pleinement de ses obligations et que toute assurance qui avait pu être souscrite ne couvrait pas les dommages en question ou ne suffisait

pas pour satisfaire les demandes d'indemnisation, une fois que les victimes auraient pris toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui leur sont ouverts (article 4 1) b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds).

La Grèce est également partie au Protocole portant création du Fonds complémentaire. Le sinistre de l'*Alfa I* est donc le premier sinistre à avoir eu lieu dans un État Membre du Fonds complémentaire. Il est néanmoins très peu probable que le sinistre dépasse le plafond prévu par la Convention de 1992 portant création du Fonds.

## Recherche des causes du sinistre

Le Secrétariat a été informé que les autorités grecques menaient une enquête sur le sinistre, mais que celle-ci serait confidentielle dans un premier temps, jusqu'à ce que les dossiers soient transmis au procureur de la République d'Athènes en vue de leur publication.

Début 2013, le Fonds de 1992 a reçu un exemplaire du rapport du Conseil d'enquête sur les événements de mer concernant le sinistre de l'*Alfa I*.

Le Conseil, agissant au nom du Gouvernement grec, a constaté que le navire-citerne était en bon état de navigabilité à tous les égards et avait subi une reconstruction partielle en navire-citerne à double coque. Le Conseil a estimé que la responsabilité du sinistre était imputable au capitaine, mais que rien n'indiquait avec certitude ce qui avait poussé ce dernier à agir comme il l'avait fait, et que, par conséquent, plusieurs questions restaient sans réponse et nécessitaient un complément d'enquête.

Le Conseil a constaté que le capitaine de l'*Alfa I* avait tenté d'atténuer les conséquences de la collision avec l'épave du *City of Mykonos* et d'éviter le naufrage de son navire, comme l'indiquent la position des commandes moteur, les tentatives de manœuvre au moyen du gouvernail, l'avertissement de l'équipage et des navires présents à proximité par des signaux sonores et ses tentatives de confirmer que tous les membres de son équipage avaient obéi à son ordre d'abandonner le navire, ce qui pourrait l'avoir privé de la possibilité de sauver sa propre vie.

Pour les raisons citées ci-dessus, le Conseil a conclu que le naufrage de l'*Alfa I*, l'abandon du navire par son équipage, la perte totale de la cargaison et la mort du capitaine constituent un accident maritime et sont dus à une erreur du capitaine.

Le Secrétariat a demandé à l'avocat grec du Fonds de 1992 d'établir quelles autres enquêtes, le cas échéant, ont été menées à la lumière des points soulevés dans le rapport du Conseil. En octobre 2013, le Secrétariat attendait de recevoir de plus amples informations.

## Demandes d'indemnisation

Les entreprises de nettoyage ont déposé une demande d'indemnisation à l'encontre du propriétaire du navire et de l'assureur de ce dernier auprès du tribunal de première instance du Pirée pour quelque €15,8 millions. Les demandes font actuellement l'objet d'un examen par le Fonds et sont énumérées ci-dessous.

## Autres questions

### Le propriétaire du navire et la police d'assurance de l'*Alfa I*

L'*Alfa I* bénéficiait d'une assurance P&I couvrant les risques de pollution, souscrite auprès de l'Aigaion Insurance Company, compagnie d'assurance à primes fixes. Cette police d'assurance relève du droit et de la pratique anglais. Elle prévoit les échanges commerciaux dans les eaux grecques uniquement, et fixe la limite de responsabilité suivante:

'Limite unique combinée de €2 000 000 pour chaque navire pour l'ensemble des demandes d'indemnisation relatives à un sinistre ou un événement'

La garantie formelle suivante est aussi prévue:

'Bénéficiaire de la garantie uniquement les cargaisons d'hydrocarbures non persistants'

L'assureur du propriétaire du navire a remis des certificats ('cartes bleues')>

Date de la demande	Catégories de demandes	Montant réclamé (€)
Juin 2012	Nettoyage par les autorités grecques	0,26 million
Août 2012	Demande de l'entreprise de nettoyage pour la période allant du 5 mars au 30 juin 2012	13,3 millions
Novembre 2012	Demande de l'entreprise de nettoyage pour la période allant du 1er juillet au 31 octobre 2012	1,05 million
Janvier 2013	Demande de l'entreprise de nettoyage pour la période allant du 1er novembre au 31 décembre 2012	0,54 million
Janvier 2013	Demande de l'entreprise de nettoyage pour la période allant du 1er janvier au 15 janvier 2013	0,13 million
Mai 2013	Demande de l'entreprise de nettoyage pour la période allant du 16 janvier au 28 avril 2013	0,82 million
	<b>Total des demandes présentées</b>	<b>16,10 millions</b>

à l'Autorité portuaire centrale du Pirée concernant la responsabilité au titre de la Convention sur les hydrocarbures de soute et la responsabilité au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le certificat concernant la responsabilité au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile indique:

‘Certificat attestant qu’une assurance est en cours de validité conformément à l’article VII de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et à l’article VII de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures...

Le soussigné certifie que le navire susnommé, tant qu’il est la propriété de l’entité susnommée, est couvert par une police d’assurance satisfaisant aux dispositions de A) l’article VII de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et B) l’article VII de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, le cas échéant.’

Sur la base de la ‘carte bleue’, les autorités grecques, en leur qualité d’autorités de l’État du pavillon, ont délivré un certificat d’assurance selon le modèle indiqué en annexe à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, indiquant entre autres que l’assurance avait été souscrite auprès de l’Aigaion Insurance Company.

Une contradiction a été relevée entre les conditions spécifiées dans la police d’assurance et le certificat (‘carte bleue’) remis à l’État grec par l’assureur du propriétaire, l’Aigaion Insurance Company, du fait que la police d’assurance était limitée à quelque €2 millions, et stipulait expressément que seules les cargaisons d’hydrocarbures minéraux non persistants seraient couvertes. Or, le certificat (‘carte bleue’) fourni à l’autorité portuaire centrale du Pirée stipulait qu’une police d’assurance était en place et satisfaisait aux dispositions de l’article VII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ‘le cas échéant’.

## Observations

En ce qui concerne la couverture d’assurance de l’*Alfa I*, il y a une contradiction entre les termes de la police d’assurance et le certificat (‘carte

bleue’) remis à l’État grec par l’assureur du propriétaire du navire, l’Aigaion Insurance Company, du fait que la police d’assurance était limitée à quelque €2 millions, et stipulait expressément que seules les cargaisons d’hydrocarbures minéraux non persistants seraient couvertes. Or, le certificat (‘carte bleue’) fourni à l’Autorité portuaire centrale du Pirée stipulait qu’une police d’assurance était en place et satisfaisait aux dispositions de l’article VII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ‘le cas échéant’.

L’Administrateur considère que si l’assureur du propriétaire du navire refusait de verser des indemnités au titre des dommages dus à la pollution, au motif soit que la police d’assurance contenait une condition d’exécution du contrat (‘bénéficiaire de la garantie uniquement les cargaisons d’hydrocarbures non persistants’), soit que la police était limitée à €2 millions, le Fonds de 1992 pourrait vouloir envisager de contester les termes de l’assurance.

Après discussion avec les avocats grecs et anglais du Fonds de 1992, l’Administrateur considère que l’Aigaion Insurance Company serait *prima facie* tenue de verser des indemnités pour les dommages causés par le déversement. L’assureur désigné dans le certificat d’assurance délivré par les autorités grecques selon le modèle indiqué en annexe à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est l’Aigaion Insurance Company. En outre, le navire-citerne était autorisé à exercer son activité dans les eaux grecques sur la base de la déclaration faite sur le certificat d’assurance (‘carte bleue’) délivré par l’Aigaion Insurance Company.

Toutefois, l’Administrateur n’ignore pas non plus qu’aux termes de l’article 4 1) b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, le Fonds de 1992 est tenu d’indemniser toute personne ayant subi un dommage par pollution si cette personne n’a pas été en mesure d’obtenir du propriétaire une réparation pleine et adéquate des dommages sur la base de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, après avoir pris toutes les mesures raisonnables pour exercer les recours qui lui sont ouverts.

Comme il l’a été suggéré à la session d’octobre 2012 du Comité exécutif du Fonds de 1992, l’Administrateur a renvoyé la question des conséquences possibles des divergences entre les polices d’assurance, les cartes bleues et les certificats délivrés en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile au Comité juridique de l’OMI. En octobre 2013, les opinions exprimées par le Comité juridique de l’OMI sur cette question étaient en cours d’analyse par l’Administrateur et les avocats du Fonds de 1992.

*Barrage déployé autour de l’Alfa I échoué.*



# Nesa R3

Date du sinistre	19 juin 2013
Lieu du sinistre	À environ 1,4 mille marin au large du port Sultan Qaboos, à Mascate (Sultanat d'Oman)
Cause du sinistre	Naufrage
Quantité (approximative) d'hydrocarbures déversés	Plus de 250 tonnes
Zone affectée	Quelque 40 kilomètres de littoral omanais
État du pavillon du navire	Saint-Kitts-et-Nevis
Jauge brute	856 tjb
Assureur P&I	Indian Ocean Ship Owners Mutual P&I Club, Sri Lanka
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	4,51 millions de DTS (£4,2 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (£190 millions)
Total des indemnités versées	Aucune

La conversion en livres sterling a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur le 31 décembre 2013.



Données cartographiques ©2014 AutoNavi, Google

## Le sinistre

Le 19 juin 2013, le navire-citerne *Nesa R3* (856 tjb), construit en 1981, a coulé à environ 1,4 mille marin au large du port Sultan Qaboos, à Mascate (Oman). Ce navire battant pavillon de Saint-Kitts-et-Nevis était arrivé dans le port Sultan Qaboos le 19 juin 2013 afin d'effectuer une livraison de routine de bitume en provenance de Bandar Abbas (République islamique d'Iran).

Alors qu'il attendait l'arrivée d'un pilote, le capitaine a signalé que le navire était en détresse et a demandé l'assistance du port de toute urgence. Des membres de l'équipage ont déclaré avoir entendu une forte détonation, suivie d'une vibration qui s'est propagée à travers le navire. Immédiatement après, le navire a commencé à prendre de la gîte sur tribord. Des mesures ont été prises pour tenter de rétablir l'équilibre, sans succès, et l'ordre a été donné d'abandonner le navire. La nature exacte des problèmes rencontrés et le déroulement des événements ne sont pas connus; ils font l'objet d'une enquête par les autorités omanaises, le propriétaire du navire et l'État du pavillon.

Le port a immédiatement mobilisé tous les moyens à sa disposition et a bénéficié en outre de l'aide d'une embarcation de pêche locale qui se trouvait à proximité et qui s'était aperçue que le navire était en détresse. La situation s'est rapidement dégradée et, malgré les moyens supplémentaires déployés sur place, il a été impossible d'empêcher le navire de sombrer. Moins de vingt minutes se sont écoulées entre la demande d'assistance et le naufrage du navire. Les opérations de sauvetage ont permis de secourir neuf des dix membres de l'équipage du navire, avant que ce dernier ne coule à environ 1,4 mille marin au large du port.

Après s'être assuré que son équipage avait été évacué en toute sécurité, le capitaine du navire est retourné dans sa cabine afin de récupérer les documents de bord. Le navire a alors sombré, ce qui a malheureusement coûté la vie du capitaine.

## Impact du déversement

Au moment du sinistre, le navire transportait une cargaison de 840 tonnes de bitume et cinq tonnes de combustible diesel de soute. Au cours du sinistre et du naufrage qui a suivi, une partie de la cargaison et du combustible diesel de soute s'est déversée et s'est répandue sous l'effet du vent et des courants sur quelque 40 kilomètres de côtes omanaises. En octobre 2013, la quantité exacte de la cargaison et des hydrocarbures de soute qui se sont dispersés n'avait pas été déterminée.

Le *Nesa R3* transportait une cargaison de bitume 60/70, qui avait été chargée à une température de 122 °C afin de faciliter la manutention et le pompage. La densité relative de ce type de bitume est de l'ordre de 1,01 à 1,06. Elle est donc supérieure à celle de l'eau douce et peut être supérieure à celle de l'eau de mer (1,025), ce qui signifie que le produit peut être englouti ou immergé.

Le bitume s'est répandu immédiatement après le déversement. Cependant, il a rapidement refroidi au contact de l'eau de mer, devenant alors très visqueux et formant des nappes épaisses, lesquelles se sont dispersées le long de la côte, sous l'effet du vent et des courants. En raison de la densité relative plus élevée du bitume, certaines nappes étaient partiellement immergées, ce qui a compliqué leur détection.

Des observations effectuées sur place au cours des opérations de nettoyage ont également révélé que, dans les zones d'eau peu profonde, les hydrocarbures engloutis et immergés s'étaient remobilisés en raison des températures diurnes élevées, contaminant à nouveau certaines zones précédemment débarrassées des hydrocarbures échoués sur le rivage.

Le *Nesa R3* a sombré à une profondeur d'environ 65 mètres. Il est donc très probable que le bitume qui se trouve encore à bord du navire ou qui a été déversé à proximité se soit solidifié et soit donc immobile. Les autorités omanaises ont procédé à une inspection de l'épave en septembre 2013 afin de déterminer la quantité et l'état du bitume resté à bord.

## Opérations d'intervention

Immédiatement après le déversement, le Gouvernement omanais a formé un Comité technique national chargé d'identifier et de déployer les moyens nécessaires pour inspecter le navire et déterminer son état, la cause du sinistre et le statut et l'état de la cargaison. Le Gouvernement omanais a également demandé au Centre d'assistance mutuelle en cas d'urgence dans le milieu marin (Marine Emergency Mutual Aid Centre, MEMAC) de fournir des conseils techniques et son assistance au Comité technique national, qui devrait poursuivre son action jusqu'à l'enlèvement des hydrocarbures.

Le port Sultan Qaboos et le gouvernement central ont déployé des moyens afin de récupérer les hydrocarbures en mer. Lorsqu'il a été clair qu'une partie des hydrocarbures allait tout de même atteindre le littoral, le Gouvernement a engagé deux entreprises spécialistes du nettoyage en cas de déversement d'hydrocarbures établies en Oman afin qu'elles entreprennent de nettoyer le littoral sous la direction du Comité technique national. Les opérations de nettoyage ont été menées non seulement depuis le rivage, lorsque celui-ci était accessible, mais aussi en mer, à l'aide de navires spécialisés et de bateaux de pêche locaux, qui ont permis de transporter le personnel et l'équipement.

En octobre 2013, quelque 250 tonnes de bitume avaient été récupérées et des opérations étaient en cours afin de s'occuper des autres concentrations d'hydrocarbures identifiées. Le bitume récupéré représentait la plus grosse partie des hydrocarbures flottants et échoués sur le rivage. Les opérations de nettoyage qui ont suivi étaient axées sur la récupération des hydrocarbures immergés dans les zones proches du rivage et sur la surveillance des plages en raison du risque de contamination secondaire. Une étude était également en cours concernant les possibles retombées du déversement des hydrocarbures sur les activités liées à la pêche et au tourisme, ainsi que sur la reproduction des tortues.

En août 2013, le Comité technique national a lancé un appel d'offres en vue d'une inspection de l'épave visant à définir la quantité d'hydrocarbures et de combustibles de soute restés à bord et à déterminer si d'autres opérations d'enlèvement étaient nécessaires. Cette inspection a eu lieu en septembre 2013.

Sur la base des résultats de l'inspection sous-marine de l'épave, le Gouvernement omanais a estimé qu'environ 5 000 litres de combustible diesel et 1 500 litres d'autres lubrifiants restaient à bord, en plus de quelque 500 tonnes de bitume solidifié. Oman considère que les combustibles de soute et les lubrifiants restants sont des polluants potentiellement dangereux qu'il faudrait retirer de l'épave. Le Gouvernement a toutefois informé le Fonds de 1992 qu'il n'envisageait pas l'enlèvement de la cargaison ou de l'épave.

Les autorités omanaises ont très tôt sollicité l'aide du Fonds de 1992 afin de faire face au sinistre. Le Fonds de 1992 a fourni une expertise technique et un soutien afin d'évaluer la pertinence des opérations mises en œuvre jusqu'à ce jour. Le Chef du Service des demandes d'indemnisation/Conseiller technique du Fonds de 1992 ainsi qu'un spécialiste externe de la pêche se sont rendus en Oman en juillet 2013.

## Applicabilité des Conventions

Le Sultanat d'Oman est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

La jauge du *Nesa R3* était de 856 tjb. Le montant de limitation applicable au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est donc de 4,51 millions de DTS.

Le propriétaire du *Nesa R3* est la Welance Marine Inc., établie à Charlestown (Saint-Kitts-et-Nevis). Le navire était affrété coque nue à Cyrus Transportation, dont le siège se trouve aux Émirats arabes unis, qui gérait l'exploitation technique et commerciale et la dotation en équipage du navire afin de transporter et de livrer du bitume au dépôt du groupe Cyrus à Mascate.

Le *Nesa R3* transportait une cargaison inférieure à 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants et, à ce titre, n'était pas dans l'obligation de souscrire une assurance en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le propriétaire du *Nesa R3* avait tout de même contracté une assurance auprès de l'Indian Ocean Ship Owners Mutual P&I Club, dont le siège se trouve à Sri Lanka. Cependant, en octobre 2013, il n'avait pas été possible de déterminer si l'assureur du propriétaire du navire avait émis des certificats ('cartes bleues') pour le navire ou si ce dernier disposait d'un certificat concernant la responsabilité au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. L'assureur avait également indiqué que, dans tous les cas, la police d'assurance du *Nesa R3* ne serait pas applicable, car les hydrocarbures provenaient d'Iran.

Le Gouvernement omanais a indiqué au Fonds de 1992 qu'il avait pris contact avec le propriétaire et les affréteurs par l'intermédiaire de leur représentant légal en Oman et qu'il leur avait demandé de constituer un fonds de limitation ou de fournir d'autres types de garanties financières afin de s'acquitter de leurs obligations en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et en vue de l'inspection et de l'éventuel enlèvement de l'épave et de sa cargaison. En octobre 2013, le propriétaire du navire n'avaient pas constitué de fonds de limitation, ni fourni d'autres garanties financières. Les autorités omanaises prennent actuellement des mesures visant à inciter le propriétaire du navire à constituer un tel fonds ou à déposer une garantie convenable, à un niveau adéquat.

## Recherche des causes du sinistre

Les autorités omanaises compétentes, le propriétaire et l'administration de l'État du pavillon du navire à Saint-Kitts-et-Nevis ont ouvert une enquête afin de déterminer les causes du sinistre. En octobre 2013, les recherches étaient toujours en cours.

## Demandes d'indemnisation

Le ministère omanais de l'Environnement a transmis au Fonds de 1992 deux demandes d'indemnisation au titre des coûts supportés par les deux sociétés impliquées dans les opérations de nettoyage. Les demandes s'élèvent respectivement à OMR 205 315 et OMR 101 939. Le Fonds de 1992 examine actuellement ces demandes.

D'autres demandes d'indemnisation sont attendues concernant les opérations de nettoyage ainsi que les répercussions économiques sur l'industrie de la pêche et du tourisme. On attend également une demande d'indemnisation au titre des dépenses engendrées par l'inspection de l'épave.

Toutes les tentatives des autorités omanaises visant à obtenir un engagement financier du propriétaire du navire étant restées vaines à ce jour, il y a de fortes raisons de penser que le propriétaire du navire ne s'acquittera pas de ses obligations au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile de payer la totalité des indemnités aux personnes ayant subi des dommages dus à la pollution causée par le sinistre.

Par conséquent, bien qu'en octobre 2013, on ignorait si le montant total des demandes d'indemnisation recevables serait inférieur au montant de limitation applicable au *Nesa R3*, on prévoit que le Fonds de 1992 sera dans tous les cas tenu de verser des indemnités pour ce sinistre, conformément à l'article 4.1 b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

À sa session d'octobre 2013, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a autorisé l'Administrateur à verser des indemnités au titre des pertes recevables consécutives au sinistre du *Nesa R3* et à demander au propriétaire du navire de le rembourser.

*Bitume échoué sur une plage d'Oman à la suite du sinistre du Nesa R3.*



# Fonds de 1992: Résumé des sinistres

Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)
Sinistre survenu en Allemagne	20.06.1996	Côte de la mer du Nord, Allemagne	Inconnu	Inconnue
<i>Nakhodka</i>	02.01.1997	Îles d'Okî, Japon	Fédération de Russie	13 159
<i>Osung N°3</i>	03.04.1997	Tunggado, République de Corée	République de Corée	786
Sinistre survenu au Royaume-Uni	28.09.1997	Essex, Royaume-Uni	Inconnu	Inconnue
<i>Santa Anna</i>	01.01.1998	Devon, Royaume-Uni	Panama	17 134
<i>Milad 1</i>	05.03.1998	Bahreïn	Belize	801
<i>Mary Anne</i>	22.07.1999	Philippines	Philippines	465
<i>Dolly</i>	05.11.1999	Martinique	République dominicaine	289
<i>Erika</i>	12.12.1999	Bretagne, France	Malte	19 666
<i>Al Jaziah 1</i>	24.01.2000	Abou Dhabi, Émirats arabes unis	Honduras	681
<i>Slops</i>	15.06.2000	Pirée, Grèce	Grèce	10 815
Sinistre survenu en Espagne	05.09.2000	Espagne	Inconnu	Inconnue
Sinistre survenu en Suède	23.09.2000	Suède	Inconnu	Inconnue
<i>Natuna Sea</i>	03.10.2000	Indonésie	Panama	51 095
<i>Baltic Carrier</i>	29.03.2001	Danemark	Îles Marshall	23 235
<i>Zeinab</i>	14.04.2001	Émirats arabes unis	Géorgie	2 178
Sinistre survenu en Guadeloupe	30.06.2002	Guadeloupe	Inconnu	Inconnue
Sinistre survenu au Royaume-Uni	29.09.2002	Royaume-Uni	Inconnu	Inconnue
<i>Prestige</i>	13.11.2002	Espagne	Bahamas	42 820
<i>Spabunker IV</i>	21.01.2003	Espagne	Espagne	647

\* Tous les rapports annuels et rapports sur les sinistres remontant à 1978 sont disponibles dans la section Publications du site Web des FIPOL ([www.fipol.org](http://www.fipol.org)).

\*\* Tous les frais à la charge des FIPOL au titre de ce sinistre ont été divisés proportionnellement à la responsabilité respective du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 (43,268 % à la charge du Fonds de 1971 et 56,732 % à la charge du Fonds de 1992).

\*\*\* La responsabilité au titre de ce sinistre a été répartie entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 à raison de 50 % pour chaque Fonds.

	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile	Cause du sinistre	Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1992 au 31.12.2013	Dernière année où le sinistre a figuré dans le rapport annuel/ rapport sur les sinistres*
	Inconnue	Inconnue	Inconnu	€1 413 522	2007
	1 588 000 DTS	Rupture	6 200	¥10 389 169 285**	2002
	104 500 DTS	Échouement	Inconnu	Néant	2001
	Inconnue	Inconnue	Inconnu	Néant	2002
	10 196 280 DTS	Échouement	280	Néant	1999
	Inconnue	Avarie de coque	Inconnu	BD 21 168	1999
	3 millions de DTS	Naufrage	Inconnu	Néant	2002
	3 millions de DTS	Naufrage	Inconnu	€1 457 753	2007
	€12 843 484	Rupture	19 800	€116,9 millions	2012
	3 millions de DTS	Naufrage	100-200	US\$1 089 574*** Dh 1 000 000	2010
	8,2 millions de DTS	Incendie	1 000-2 500	€4 022 099	2008
	Inconnue	Inconnue	Inconnu	Néant	2003
	Inconnue	Inconnue	Inconnu	Néant	2006
	22 400 000 DTS	Échouement	7 000	Néant	2003
	DKr 118 millions	Abordage	2 500	Néant	2003
	3 millions de DTS	Naufrage	400	US\$422 000*** Dh 1 240 000	2004
	Inconnue	Inconnue	Inconnu	Néant	2003
	Inconnue	Inconnue	Inconnu	£5 949	2003
	€22 777 986	Rupture	63 200	€120,6 millions	2012
	3 millions de DTS	Naufrage	Inconnu	Néant	2003

Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	
Sinistre survenu au Bahreïn	15.03.2003	Bahreïn	Inconnu	Inconnue	
<i>Buyang</i>	22.04.2003	Geoje, République de Corée	République de Corée	187	
<i>Hana</i>	13.05.2003	Busan, République de Corée	République de Corée	196	
<i>Victoriya</i>	30.08.2003	Syzran, Fédération de Russie	Fédération de Russie	2 003	
<i>Duck Yang</i>	12.09.2003	Busan, République de Corée	République de Corée	149	
<i>Kyung Won</i>	12.09.2003	Namhae, République de Corée	République de Corée	144	
<i>Jeong Yang</i>	23.12.2003	Yeosu, République de Corée	République de Corée	4 061	
<i>N°11 Hae Woon</i>	22.07.2004	Geoje, République de Corée	République de Corée	110	
<i>N°7 Kwang Min</i>	24.11.2005	Busan, République de Corée	République de Corée	161	
<i>Solar 1</i>	11.08.2006	Détroit de Guimaras, Philippines	Philippines	998	
<i>Shosei Maru</i>	28.11.2006	Mer intérieure de Seto, Japon	Japon	153	
<i>Volgoneft 139</i>	11.11.2007	Détroit de Kerch, entre la Fédération de Russie et l'Ukraine	Fédération de Russie	3 463	
<i>Hebei Spirit</i>	07.12.2007	Au large de Taean, République de Corée	Chine	146 848	
Sinistre survenu en Argentine ( <i>Presidente Illia</i> )	26.12.2007	Caleta Córdova, Argentine	Argentine	35 995	
<i>King Darwin</i>	27.09.2008	Port de Dalhousie, province du Nouveau-Brunswick, Canada	Canada	42 010	
<i>Redfferm</i>	30.03.2009	Tin Can Island, Lagos, Nigéria	Nigéria	430	
<i>JS Amazing</i>	06.06.2009	Ijala, fleuve de Warri, État du Delta, Nigéria	Nigéria	3 384	
<i>Haekup Pacific</i>	20.04.2010	Yeosu, République de Corée	République de Corée	1 087	
<i>Alfa I</i>	05.03.2012	Baie d'Elefsis, Pirée, Grèce	Grèce	1 648	
<i>Nesa R3</i>	19.06.2013	Port Sultan Qaboos, Muscat, Sultanate of Oman	Saint-Kitts-et-Nevis	856	

\* Tous les rapports annuels et rapports sur les sinistres remontant à 1978 sont disponibles dans la section Publications du site Web des FIPOL ([www.fipol.org](http://www.fipol.org)).

	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile	Cause du sinistre	Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1992 au 31.12.2013	Dernière année où le sinistre a figuré dans le rapport annuel/ rapport sur les sinistres*
	Inconnue	Inconnue	Inconnu	US\$153 654 BD 407 300	2006
	3 millions de DTS	Échouement	35-40	Néant	2004
	3 millions de DTS	Abordage	34	Néant	2004
	3 millions de DTS	Incendie	Inconnu	Néant	2004
	3 millions de DTS	Naufrage	300	Néant	2004
	3 millions de DTS	Échouement	100	KRW 3 328 451 732	2004
	4 510 000 DTS	Abordage	700	Néant	2004
	4 510 000 DTS	Abordage	12	Néant	2004
	4 510 000 DTS	Abordage	37	KRW 2 044 694 541	2010
	4 510 000 DTS	Naufrage	2 100	PHP 595 761 725 (STOPIA applicable)	2012
	4 510 000 DTS	Abordage	60	¥161 064 193	2009
	4 510 000 DTS	Rupture	1 200-2 000	R 76 247 635	2012
	KRW 186,8 milliards	Abordage	10 900	Néant	2012
	24 067 845 DTS	Inconnue	50-200	Néant	2012
	27 863 310 DTS	Déversement	64	Néant	2012
	4 510 000 DTS	Naufrage de la barge	Inconnu	Néant	2012
	4 510 000 DTS	Inconnue	Inconnu	Néant	2012
	4 510 000 DTS	Abordage suivi de naufrage	0,02	Néant	2013
	4 510 000 DTS	Collision avec un objet immergé	Inconnu	Néant	2012
	4 510 000 DTS	Naufrage	>250	Néant	2013

# Vistabella

Date du sinistre	7 mars 1991
Lieu du sinistre	Caraïbes
Cause du sinistre	Naufrage
Quantité (approximative) d'hydrocarbures déversés	Inconnue
Zone affectée	Guadeloupe et îles Vierges britanniques
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	144 970 DTS (£135 562)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	60 millions de DTS (£56 millions)
Total des indemnités versées	€1,3 million (£1 million)

La conversion en livres sterling a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur le 31 décembre 2013.



Données cartographiques ©2011 Europa Technologies, Google, LeadDog Consulting

## Le sinistre

Lors d'une opération de 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 du sinistre, ni celle qui est demeurée dans la barge. Les hydrocarbures déversés se sont répandus sous l'effet de vents et de courants puissants, touchant plusieurs îles des Caraïbes, dont la Guadeloupe (France) et les îles Vierges britanniques (Royaume-Uni).

## Applicabilité des Conventions

Au moment du sinistre, la France et le Royaume-Uni étaient parties à la fois à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile (CLC de 1969) et à la Convention de 1971 portant création du Fonds. Les deux pays avaient élargi l'application des Conventions aux îles touchées. Le *Vistabella* n'était couvert par aucun Club P&I mais avait souscrit une assurance responsabilité civile auprès d'un assureur implanté à Trinité-et-Tobago. L'assureur a soutenu que l'assurance ne couvrirait 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'assurance adéquate, il a été jugé improbable que le propriétaire soit en mesure de s'acquitter de ses obligations en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le propriétaire du navire et son assureur n'ont pas donné suite aux invitations qui leur avaient été faites de collaborer au processus de règlement des demandes.

## Demandes d'indemnisation

Le Fonds de 1971 a indemnisé le Gouvernement français à raison de quelque FF8,2 millions (€1,3 million) au titre des opérations de nettoyage. Un montant total de £14 250 a été versé à des demandeurs privés des îles Vierges britanniques ainsi qu'au Gouvernement du Royaume-Uni.

## Procédures civiles 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 d'obtenir l'indemnisation des frais occasionnés par 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, ayant reconnu que, sur la base de la subrogation, le Fonds de 1971 était en droit d'intenter une action en justice contre le propriétaire du navire et une action directe contre l'assureur de ce dernier, a accordé au Fonds le droit de recouvrer la totalité du montant versé au titre des dommages causés sur les territoires français. L'assureur a fait appel de ce jugement.

La cour d'appel a rendu sa décision 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 la somme de FF8,2 millions (€1,3 million) plus les intérêts. L'assureur a fait appel de ce jugement.

La cour d'appel a rendu un arrêt en février 2004 dans lequel elle a confirmé la décision du tribunal de première instance de mars 2000. En octobre 2013, l'assureur ne s'était pas pourvu en appel devant la cour de cassation.

## Trinité-et-Tobago

En 2006, en concertation avec ses avocats à Trinité-et-Tobago, le Fonds de 1971 a engagé une procédure en référé à l'encontre de l'assureur à Trinité-et-Tobago, en vue d'obtenir l'exécution de l'arrêt de la cour d'appel en Guadeloupe.

Le Fonds de 1971 a présenté une demande d'exécution sommaire de la décision à la Haute Cour de Trinité-et-Tobago. L'assureur a déposé des conclusions s'opposant à l'exécution de l'arrêt 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.

La réponse fournie par le Fonds de 1971 faisait 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 une décision étrangère en vertu de la 'common law'.

En mars 2008, la Cour s'est prononcée en faveur du Fonds de 1971. L'assureur s'est pourvu en appel devant la cour d'appel de Trinité-et-Tobago, faisant valoir que l'exécution de décisions étrangères était contraire à la politique publique puisque le droit français applicable était incompatible avec le droit de Trinité-et-Tobago. Quatre motifs ont été invoqués, à savoir:

- a. il permettait une action directe à l'encontre de l'assureur et privait l'assureur des moyens de défense qui seraient normalement à sa disposition en vertu de son contrat d'assurance avec l'assuré;
- b. il imposait une responsabilité objective à l'assureur sans possibilité de bâtir une défense efficace;
- c. il annulait la limite de responsabilité contractuelle de TT\$3 000 000 (€380 000) exprimée dans le contrat d'assurance avec son assuré; et
- d. l'application du droit français s'inscrivait en contravention du choix législatif de compétence juridique défini dans la Loi sur l'assurance (Insurance Act) de Trinité-et-Tobago et donc en violation de la politique publique déterminée par le Parlement.

Dans un arrêt rendu en juillet 2012, la cour d'appel a rejeté les trois premiers motifs d'appel mais estimé que le quatrième méritait un examen plus approfondi. Notant que, selon la Loi sur l'assurance de Trinité-et-Tobago, 'toute police souscrite à Trinité-et-Tobago par l'intermédiaire d'une personne physique ou morale à Trinité-et-Tobago est régie, faute d'une convention stipulant le contraire, par les lois de Trinité-et-Tobago et relève de la juridiction des tribunaux de Trinité-et-Tobago', le juge a considéré qu'il s'agissait là d'un exemple d'instrument juridique prévalant qui l'emportait sur le droit applicable à une police ou un contrat d'assurance et sur la juridiction pertinente, et que cela devait être considéré comme équivalant à édicter ou concrétiser une règle de politique d'intérêt général.

Notant également que les compagnies d'assurance jouaient un rôle important dans les systèmes financier et économique nationaux, le juge a déclaré qu'il était dans l'intérêt évident de l'État de protéger et de réglementer ces systèmes, et que la Loi sur l'assurance en vigueur à Trinité-et-Tobago était conçue pour servir cet intérêt. Par conséquent, le juge a estimé qu'il était contraire à la politique publique d'appliquer à une police d'assurance émise à Trinité-et-Tobago ou par l'intermédiaire d'une personne physique ou morale à Trinité-et-Tobago, un droit autre que le droit de Trinité-et-Tobago.

Le Fonds de 1971 avait fait valoir qu'il n'était pas suffisant de s'appuyer sur une disposition légale pour soutenir que les jugements étrangers étaient contraires à la politique publique lorsqu'une action directe par une partie lésée à l'encontre d'un assureur était un concept reconnu par la législation interne de Trinité-et-Tobago. Le Fonds de 1971 avait en outre fait valoir que Trinité-et-Tobago avait adhéré aux Protocoles de 1992 à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds, qui traduisaient un consensus international général quant aux réponses à apporter aux problèmes de déversements d'hydrocarbures, que Trinité-et-Tobago avait choisi de soutenir en adhérant aux Conventions.

Confirmant qu'il était possible de trouver, dans le droit interne de Trinité-et-Tobago, un exemple qui prévoyait une action directe à l'encontre de l'assureur et limitait les moyens de défense contractuels pouvant être employés, le juge a toutefois conclu qu'il serait contraire à la règle de politique publique présente dans la Loi sur l'assurance de Trinité-et-Tobago de rendre exécutoire un jugement conforme au droit français dans lequel les tribunaux français avaient assumé compétence juridique et appliqué le droit français.

Le juge a par ailleurs relevé que l'adhésion aux Protocoles de 1992 aux Conventions était ultérieure de plusieurs années à l'émission de la police d'assurance et au naufrage du *Vistabella*, qui avait donné lieu à la demande à l'encontre de l'assureur. Le juge a également relevé que les Conventions n'avaient pas été transposées dans le droit national et que la police, telle qu'elle était définie par la Loi sur l'assurance en vigueur à Trinité-et-Tobago, restait par conséquent inchangée.

Eu égard à la situation, le juge a refusé de rendre exécutoire la décision de la cour d'appel en Guadeloupe. Dans son arrêt, la cour a fait valoir que la Loi sur l'assurance en vigueur à Trinité-et-Tobago définissait une règle de politique publique qui prévoyait qu'un contrat d'assurance émis dans cet État serait régi par la législation de Trinité-et-Tobago et relèverait de la juridiction des tribunaux de Trinité-et-Tobago. Par conséquent, la cour a conclu que l'exécution d'une décision rendue en vertu du droit français dans laquelle les tribunaux français avaient assumé compétence et appliqué le droit français serait contraire à la politique publique.

## Royaume-Uni

Le Fonds de 1971 s'est vu accorder l'autorisation d'interjeter appel devant le Privy Council. Les avocats du Fonds de 1971 ont déposé un acte d'appel formel auprès du Privy Council en mai 2013, et convenu l'exposé des faits et des questions en litige avec les avocats de l'assureur. Le Fonds de 1971 a demandé à ce que l'audience devant le Privy Council en Angleterre puisse avoir lieu à la première date disponible, et celle-ci a été fixée à juin 2014.

## Faits nouveaux

À sa session d'octobre 2013, le Conseil d'administration du Fonds de 1971, dans le but de décider de la dissolution du Fonds de 1971 à sa session d'octobre 2014, a chargé l'Administrateur de régler cette affaire en suspens et de faire rapport au Conseil d'administration à sa prochaine session.

# Aegean Sea

Date du sinistre	3 décembre 1992
Lieu du sinistre	La Corogne (Espagne)
Cause du sinistre	Échouement
Quantité (approximative) d'hydrocarbures déversés	73 500 tonnes de pétrole brut
Zone affectée	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	Pts 1 121 219 450, soit €6,7 millions (£5,6 millions)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	60 millions de DTS, soit €57,2 millions (£47,6 millions)
Total des indemnités versées	Pts 9 milliards, soit €54 millions (£45 millions)

La conversion en livres sterling a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur le 31 décembre 2013.



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 brut, s'est brisé en deux et a brûlé ardemment pendant environ 24 heures. La section avant a coulé à une cinquantaine de mètres de la côte. La section arrière est restée en grande partie intacte.

## Impact du déversement

On ne connaît pas la quantité d'hydrocarbures déversée, étant donné que la majeure partie de la cargaison a été soit consommée par l'incendie à bord du navire soit dispersée en mer. Elle a cependant été estimée à 73 500 tonnes environ. Les côtes s'étendant à l'est et au nord-est de La Corogne ont été polluées 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 (CLC de 1969) 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 d'indemnisation est de Pts 9 513 473 400, ou €57,2 millions.

## Demands d'indemnisation

Des demandes d'un montant total de Ptas 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.

## Procédures pénales

Dans un arrêt rendu en 1997, la cour d'appel de la Corogne a jugé que le capitaine de l'*Aegean Sea* et le pilote étaient directement responsables du sinistre et qu'ils étaient conjointement et solidairement tenus, à raison de 50 % chacun, d'indemniser les victimes du sinistre. Il a également été considéré que le UK Club et le Fonds de 1971 étaient directement responsables des dommages nés du sinistre et que cette responsabilité était conjointe et solidaire. Les tribunaux ont en outre déclaré que le propriétaire de l'*Aegean Sea* et l'État espagnol avaient une responsabilité subsidiaire.

## Procédures civiles

La demande d'un propriétaire d'un étang de pisciculture, d'un montant total de €799 921, est encore en instance dans la procédure civile. Le tribunal de première instance a rendu un jugement en décembre 2005, ordonnant au Gouvernement espagnol et au Fonds de 1971 de payer €363 746 au demandeur. Le Gouvernement espagnol et le Fonds de 1971 ont fait appel de ce jugement. La cour d'appel a renvoyé l'affaire devant le tribunal de première instance en ordonnant que la procédure reprenne également contre le pilote pour corriger une erreur du tribunal de première instance.

Le tribunal de première instance a donné du temps au demandeur pour plaider en faveur de la poursuite de la procédure contre le pilote, comme demandé par la cour d'appel. Le demandeur a cependant décidé de ne pas maintenir sa demande contre le pilote. Le tribunal de première instance a ordonné que la procédure soit poursuivie contre le Fonds uniquement, en application d'un système de défense dénommé 'absence de *litis consortium*', à savoir que, le pilote n'étant pas défendeur dans la procédure, la responsabilité du fait d'autrui de l'État ne pouvait pas être invoquée.

Dans un jugement rendu en juillet 2012, le tribunal de première instance a décidé d'octroyer au demandeur la somme attribuée dans sa décision précédente en 2005, soit €363 746, mais comme le demandeur n'avait pas inclus le pilote/le Gouvernement espagnol dans la procédure, le Fonds de 1971 ne serait responsable qu'à hauteur de 50 % du montant octroyé, soit €181 873.

Conformément à l'accord conclu avec le Gouvernement espagnol, le Fonds de 1971 a porté le jugement susmentionné à la connaissance de ce dernier et interjeté appel.

En janvier 2013, lors d'une réunion avec l'Administrateur, le Gouvernement espagnol a convenu qu'il ne s'opposerait pas à ce que le Fonds de 1971 tente d'aboutir à un règlement avec le dernier demandeur. Une discussion initiale a eu lieu avec celui-ci mais aucune entente n'a été possible.

En mai 2013, la cour d'appel (Audiencia Provincial) a décidé d'entendre les déclarations des experts agissant au nom des parties. Conformément à cette décision, les experts ont été appelés à comparaître devant la cour en octobre 2013.

Dans un arrêt rendu en octobre 2013, et corrigé en novembre 2013, la cour d'appel a ramené la somme octroyée au demandeur à €163 439, plus les intérêts, dont le Fonds de 1971 est responsable à hauteur de 50 %, plus les intérêts et les dépens. On ignore si le dernier demandeur fera appel du jugement auprès de la Cour suprême.

En vertu de l'accord conclu avec le Fonds de 1971, l'État espagnol versera toute somme octroyée par les tribunaux.

## 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 le Gouvernement 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 milliards, soit €54 millions. Suite à l'accord, 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 Fonds de 1971, pour sa part, s'est également engagé à informer l'État espagnol de toute procédure qui pourrait être introduite sans que l'État espagnol en soit partie et à ne pas accepter les demandes présentées dans le cadre de ce genre de procédure.

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

## Observations

À sa session d'octobre 2013, le Conseil d'administration du Fonds de 1971, dans le but de décider de la dissolution du Fonds de 1971 à sa session d'octobre 2014, a chargé l'Administrateur de poursuivre ses discussions avec le Gouvernement espagnol pour régler cette affaire en suspens et de faire rapport au Conseil d'administration à sa prochaine session.

# Iliad

Date du sinistre	9 octobre 1993
Lieu du sinistre	Pylos (Grèce)
Cause du sinistre	Échouement
Quantité (approximative) d'hydrocarbures déversés	287 tonnes de pétrole brut léger syrien
Zone affectée	Île de Sfaktiria et alentours
État du pavillon du navire	Grèce
Jauge brute	32 511 tjb
Assureur P&I	North of England Protection and Indemnity Association Limited
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	Dr 1 496 533 000, soit €4,4 millions (£3,7 millions)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	60 millions de DTS (£56 millions)
Total des indemnités versées	€1 105 344 (£919 587)

La conversion en livres sterling a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur le 31 décembre 2013.



Données cartographiques ©2011 Basarsoft, Google, Tele Atlas

## Le sinistre

Le 9 octobre 1993, le navire-citerne grec *Iliad* (33 837 tjb) s'est échoué sur des rochers à proximité de l'île de Sfaktiria alors qu'il quittait le port de Pylos (Grèce), déversant quelque 287 tonnes de brut léger syrien.

## Opérations d'intervention

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 (CLC de 1969) et à la Convention de 1971 portant création du Fonds.

*Iliad* était assuré par le Newcastle P&I Club, maintenant fusionné avec le North of England P&I Club.

## Demandes d'indemnisation

Les demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde soumises par le ministère de la Marine marchande, une entreprise de nettoyage et le propriétaire du navire, ont été réglées et acquittées par l'assureur du propriétaire du navire, à raison d'un total de €1 105 344.

La majorité des demandeurs dont les demandes restent en suspens n'ont pas prouvé avoir subi des dommages dus à la pollution causée par le sinistre.

En octobre 2013, le bilan des demandes d'indemnisation était tel que résumé dans le tableau ci-dessous.

## Procédure en limitation

En mars 1994, l'assureur en responsabilité du propriétaire du navire a constitué un fonds de limitation de Dr 1 496 533 000, soit €4 391 880, auprès du tribunal de Nauplie en déposant une garantie bancaire. Le tribunal a décidé que les demandes d'indemnisation devaient être déposées avant le 20 janvier 1995. À cette date, 527 demandes avaient été présentées dans le cadre de la procédure en limitation, soit un total de €10,8 millions.

Le tribunal a nommé un liquidateur chargé d'examiner les demandes dans le cadre de la procédure en limitation. Le liquidateur a soumis son rapport au tribunal en mars 2006. Dans son rapport, le liquidateur évaluait les 527 demandes à €2 217 755,34. Une demande subrogée par l'assureur du propriétaire du navire pour €1,1 million, représentant les montants versés par ses soins pour les demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage, a été acceptée dans son entièreté par le liquidateur nommé par le tribunal. La plus importante demande d'indemnisation émane d'une installation piscicole, pour un montant de €3 millions. Cependant, le liquidateur nommé par le tribunal a évalué la demande d'indemnisation à €296 000.

Quatre cent quarante-six demandeurs, dont le propriétaire du navire et son assureur, ainsi que le propriétaire de l'installation piscicole cité ci-dessus, ont fait opposition au rapport et aux montants évalués.

Le Fonds de 1971 a également déposé des conclusions devant le tribunal, faisant référence aux 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 forcloses vis-à-vis du Fonds de 1971.

Le propriétaire du navire et son assureur avaient intenté une action en justice contre le Fonds de 1971 pour empêcher que ne s'éteignent leur droit à recouvrer auprès du Fonds tout paiement qu'ils auraient effectué au-delà du montant de limitation du propriétaire et leur droit à la prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. L'audience dans le cadre de cette procédure est prévue en décembre 2014.

Le propriétaire de l'installation piscicole avait initialement interrompu la période de prescription en intentant une action en justice contre le Fonds de 1971. Cette action a cependant été abandonnée et le demandeur a décidé de poursuivre son action uniquement contre le propriétaire du navire et son assureur dans le cadre de la procédure en limitation. Par conséquent, cette demande peut être considérée comme forclose vis-à-vis du Fonds de 1971.

## Questions portant sur la compétence des tribunaux

En octobre 2007, le tribunal de Nauplie 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 du lieu du sinistre. 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 Nauplie avait compétence pour statuer en matière de procédure en limitation et que cette procédure devrait donc être renvoyée à ce tribunal.

## Faits nouveaux intervenus dans le cadre de la procédure en limitation

Le propriétaire du navire et son assureur ont, dans le cadre de la procédure en limitation, fait opposition aux demandes d'indemnisation déposées. En juillet 2013, le propriétaire du navire et son assureur ont informé le Fonds de 1971 que tous les demandeurs avaient été dûment convoqués à la procédure en limitation. Lors d'une audience devant le tribunal de Nauplie

Nombre de demandes soumises au tribunal de limitation	Montant réclamé (€)	Montant évalué par le liquidateur désigné par le tribunal (€)	Montant versé par l'assureur du propriétaire du navire (€)
Demandes au titre des opérations de nettoyage (régées)	1 105 502	1 105 344	1 105 344
Autres demandes (en suspens) – opposition au rapport du liquidateur par les demandeurs	8 739 527	1 030 541	0
Autres demandes (en suspens) – aucune opposition au rapport du liquidateur par les demandeurs	979 162	81 870	0
<b>Total</b>	<b>10 824 191</b>	<b>2 217 755</b>	<b>1 105 344</b>

en novembre 2013, la procédure a été reportée au mois de décembre 2013. Le Fonds de 1971 a déposé une intervention à l'appui de l'opposition faite par le propriétaire du navire et son assureur et contestant les demandes dans leur intégralité.

## Observations

De l'avis de l'Administrateur, toutes les demandes d'indemnisation présentées dans le cadre de la procédure en limitation sont forcloses vis-à-vis du Fonds de 1971, à l'exception de celle du propriétaire du navire et de son assureur au titre du remboursement de tout paiement effectué au-delà du montant de limitation du propriétaire du navire et de la prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Compte tenu du montant total demandé approuvé par le liquidateur (€2 217 755,34) et des intérêts applicables, il semble improbable que le montant final attribué dépassera le montant de limitation de €4,4 millions. Par ailleurs, il est possible que le tribunal déclare forcloses toutes les demandes autres que celle déposée par le propriétaire du navire et son assureur. Toutefois, bien qu'il soit fort peu probable que le Fonds de 1971 ait à verser des indemnités, 446 demandeurs ont fait opposition au rapport du liquidateur et, en octobre 2013, le montant total des demandes, s'élevant à €10,8 millions, n'avait pas encore été évalué par le tribunal. Le Fonds de 1971 continuera donc de suivre de près les procédures judiciaires.

## Faits nouveaux

Lors de sa session d'octobre 2013, le Conseil d'administration du Fonds de 1971, en vue de décider de dissoudre le Fonds de 1971 à sa session d'octobre 2014, a chargé l'Administrateur de poursuivre ses discussions avec le North of England P&I Club, avec l'aide de l'International Group of P&I Associations, ainsi que de régler cette affaire en suspens et de faire rapport au Conseil d'administration à sa prochaine session.

*Le port de Pylos.*



# Nissos Amorgos

Date du sinistre	28 février 1997
Lieu du sinistre	Maracaibo (République bolivarienne du Venezuela)
Cause du sinistre	Échouement
Quantité (approximative) d'hydrocarbures déversés	3 600 tonnes de pétrole brut
Zone affectée	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	5 244 492 DTS (Bs3 473 millions ou BsF 3,5 millions) (US\$7,3 millions)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	60 millions de DTS (Bs39 738 millions ou US\$83 221 800)
Total des indemnités versées	Bs288 476 394 (£27 700) et US\$24 397 612 (£14,7 millions)
Procédures judiciaires	Le sinistre du <i>Nissos Amorgos</i> a donné lieu à des actions au pénal et au civil. La procédure pénale concerne non seulement la responsabilité pénale, mais également la responsabilité civile découlant de l'action au pénal. Une synthèse est donnée dans le tableau ci-contre.

La conversion en livres sterling a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur le 31 décembre 2013.<sup><10></sup>



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

## Le sinistre

Le 28 février 1997, 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. Les autorités vénézuéliennes maintiennent que le navire s'est 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 actions en justice 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

## Applicabilité des Conventions

Au moment du sinistre, la République bolivarienne du 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 fourni au tribunal une garantie bancaire pour la somme de Bs3 473 millions. En 1997, le tribunal a accepté cette garantie en tant que

<sup><10></sup> En janvier 2008, le bolivar fort (BsF) a remplacé le bolivar (Bs) au taux de 1 BsF = 1000 Bs. Jusqu'en décembre 2011, la République bolivarienne du Venezuela utilisait le terme 'bolivar fort' (BsF) pour distinguer la nouvelle monnaie de l'ancienne monnaie, le bolivar (Bs). Cependant, l'ancienne monnaie ayant été retirée de la circulation en janvier 2012, la Banque centrale du Venezuela a décidé qu'il n'était plus nécessaire d'utiliser le terme 'fort'. Par conséquent, la monnaie vénézuélienne est désormais appelée bolivar (Bs). Afin d'éviter toute confusion, nous continuerons d'utiliser le terme bolivar fort (BsF) pour faire une distinction entre la monnaie actuelle du Venezuela (depuis 2008) et l'ancienne monnaie (avant 2008).

Responsabilité	Questions/ demandeurs	Montant demandé (US\$)	Défendeurs	Position du Fonds de 1971	Stade de la procédure
Pénale	Responsabilité pénale du capitaine du <i>Nissos Amorgos</i> .	-	Le capitaine	-	La chambre correctionnelle de la cour d'appel a décidé que l'action au pénal à l'encontre du capitaine était frappée de forclusion.
Civile	Demande déposée par la République bolivarienne du Venezuela dans le cadre de la procédure pénale.	60 millions	Le capitaine, le propriétaire du navire et le Gard Club	Le Fonds de 1971 est une partie tierce qui a été informée et est intervenue dans la procédure.	Dans son arrêt, la Cour suprême (chambre de cassation pénale) a accepté la demande déposée par la République bolivarienne du Venezuela dans son intégralité. Le Fonds de 1971 n'est pas défendeur et, selon cette décision, n'a aucun paiement à effectuer.
Civile	Demande déposée par la République bolivarienne du Venezuela dans le cadre de la procédure civile	60 millions	Le propriétaire du navire, le capitaine et le Gard Club	Le Fonds de 1971 n'a pas été informé de cette procédure.	Aucun fait nouveau depuis plusieurs années. Cette demande se recoupe avec la demande ci-dessus mais n'a pas été retirée.
Civile	Trois entreprises de transformation du poisson	30 millions	Le Fonds de 1971 et l'Instituto Nacional de Canalizaciones	Défendeur	Aucun fait nouveau depuis plusieurs années.

fonds de limitation, conformément à l'article V de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Cette décision a 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 ensuite été confirmé par la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo, en mars 2011.

### Demandes d'indemnisation Demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement et qui ont été acquittées

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 Bs288,5 millions plus US\$24 397 612, et ces montants ont été versés aux demandeurs.

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

### Demandes en souffrance

Trois demandes d'indemnisation pour un total de US\$150,5 millions, résumées dans le tableau à la page 80, sont en instance devant les tribunaux vénézuéliens.

Demandeur	Catégorie de demande	Montant du règlement approuvé et acquitté (Bs)	Montant du règlement approuvé et acquitté (US\$)
Petróleos de Venezuela SA (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	Domages aux biens et manque à gagner	217 800 926	
<b>Total</b>		<b>288 476 394</b>	<b>24 397 612</b>

Demandeur	Catégorie de demande	Montant demandé (US\$)	Tribunal	Position du Fonds
République bolivarienne du Venezuela	Dommages à l'environnement	60 250 396	Cour suprême (chambre de cassation pénale)	Demande forclore et jugée irrecevable
République bolivarienne du Venezuela	Dommages à l'environnement	60 250 396	Cour suprême (chambre politico-administrative)	Demande forclore et jugée irrecevable
Trois entreprises de transformation du poisson	Manque à gagner	30 000 000	Cour suprême (chambre politico-administrative)	Aucune perte établie
<b>Total</b>		<b>150 500 792</b>		

Des informations détaillées concernant les trois demandes en souffrance sont données dans les sections ci-après consacrées aux procédures pénales et civiles.

## Procédure pénale

Une procédure pénale a été engagée à l'encontre du capitaine du *Nissos Amorgos*. Dans son argumentation devant le tribunal correctionnel de Cabimas, le capitaine 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 bolivarienne 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.

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»<sup><1></sup>.

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

Dans un arrêt rendu en février 2005, la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo a considéré 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 procédure 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 l'arrêt 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 bolivarienne 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 cette même cour, 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 bolivarienne 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 forclore tout en maintenant la procédure civile liée à l'infraction.

Les faits nouveaux concernant l'action au civil dans le cadre de la procédure pénale, soumise par la République bolivarienne du Venezuela, sont détaillés dans la section ci-dessous concernant la responsabilité civile.

## Demande déposée par la République bolivarienne du Venezuela dans le cadre de la procédure pénale

La République bolivarienne 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.

<sup><1></sup> En droit vénézuélien, dans des circonstances exceptionnelles, la Cour suprême peut se déclarer compétente, selon la procédure d'«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.

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);
- du coût du 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 d'une station 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 bolivarienne 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 la demande présentée par la République bolivarienne du Venezuela. Dans leur rapport présenté en juillet 1999, ces experts ont convenu unanimement avec les experts du Fonds de 1971 que la demande était sans fondement.

### **Arrêt rendu par la chambre correctionnelle de la cour d'appel en février 2008**

Dans son arrêt de février 2008, la chambre correctionnelle de 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 demande déposée par la République bolivarienne du Venezuela.

### **Argument d'incompétence soulevé par le capitaine**

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 informés.

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 bolivarienne du Venezuela étaient frappées de forclusion à l'égard du Fonds de 1971;
- toutes les demandes d'indemnisation recevables au titre de dommages par pollution avaient déjà été acquittées par le Club et le Fonds; et
- la demande de la République bolivarienne du Venezuela n'était pas recevable en vertu 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.

### **Jugement rendu par le tribunal correctionnel de première instance de Maracaibo en février 2010**

En février 2010, le tribunal correctionnel de première instance de Maracaibo a jugé que le capitaine, le propriétaire du navire et le Gard Club étaient civilement responsables par suite de l'action engagée au pénal, et leur a ordonné de verser à l'État vénézuélien la somme de BsF29 220 620 (US\$60 millions), augmenté de l'indexation, des intérêts et des frais. Dans son jugement, le tribunal a refusé au propriétaire le droit de limiter sa responsabilité, déclarant que le tribunal correctionnel de Cabimas avait eu tort dans sa décision rendue en 1997 puisque, à ce moment-là, il n'était pas certain qu'un délit avait été commis et les dommages n'avaient pas été quantifiés.

Le tribunal correctionnel de première instance de Maracaibo a également déclaré, dans son jugement, que le Fonds de 1971 était tenu d'intervenir, en application des articles 2 et 4 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, lorsque le montant d'indemnisation prévu par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile étaient insuffisant. Il ordonnait en outre que le Fonds de 1971 soit notifié.

Le capitaine, le propriétaire du navire, le Gard Club et le Fonds de 1971 ont fait appel de ce jugement.

### **Arrêt rendu par la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo en mars 2011**

En mars 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 arrêt, la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo traitait principalement les questions énoncées ci-dessous.

Le capitaine, le propriétaire du navire et le Gard Club ont interjeté appel auprès de la Cour suprême, en demandant à nouveau que soit reconnu le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité.

#### *Limitation de la responsabilité du propriétaire du navire*

Dans leur appel, le capitaine, le propriétaire du navire et le Gard Club avaient demandé que soit reconnu le droit du propriétaire du navire de 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 accepter 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 quantifiés. La demande du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité a été rejetée, mais il a été décidé qu'il appartenait au propriétaire du navire et à son assureur d'obtenir le remboursement des montants versés à 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 aucune action n'avait 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 passé un délai de six ans à compter de la date du sinistre. Le Fonds de 1971 a également souligné 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 bolivarienne du Venezuela était par conséquent forclos.

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 avaient suivi la date de survenance du dommage. La cour a également souligné que les avocats du Fonds de 1971 avaient assisté aux audiences du tribunal correctionnel de Cabimas en 1997, ce qui aurait permis au Fonds d'intervenir pendant toute la procédure.

#### *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 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 pris en considération.

Dans son arrêt, la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo soulignait 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 est 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 afférents au programme d'inspection, d'échantillonnage et de tests de l'eau, des sédiments et de la faune marine, mis en œuvre 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. Suite au paiement, l'ICLAM a retiré sa demande présentée devant le tribunal et, en 2005, le tribunal a confirmé ce retrait ('homologación').

En dépit du paiement effectué en faveur de l'ICLAM par le Fonds de 1971 et du retrait ultérieur de la 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. Le Fonds de 1971 a fait appel au motif que l'ICLAM avait déjà été indemnisée.

La chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo a rejeté cet appel, déclarant qu'une certaine somme devait être payée au titre de la surveillance systématique de la zone affectée car, même si elle avait le même objet (que les paiements effectués par le Fonds de 1971), elle ne concernait pas la même chose puisqu'une somme avait été versée dans le cadre d'une procédure civile, et que l'autre concernait les frais de justice estimés relatifs à la réparation des dommages causés du fait d'une infraction pénale.

*Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 discute des événements récents intervenus dans l'affaire du Nissos Amorgos en octobre 2013.*



### *Calcul du préjudice*

Le Fonds de 1971 a formé un appel au motif que la méthode de calcul du préjudice 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 en ce 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 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 déclaré que cet argument constituait une stratégie pour transférer la procédure civile découlant d'une infraction pénale vers une procédure de portée purement maritime, en ne tenant pas compte de la prééminence du droit pénal et de la procédure civile née de l'établissement d'une responsabilité pénale du fait qu'une infraction pénale avait été commise.

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 moment opportun, son désaccord avec la méthodologie employée par les experts dans le rapport desquels le montant du préjudice allégué avait été calculé. Toutefois, il convient de noter que le rapport présenté par le procureur avait été contesté à l'époque par le Fonds de 1971, lorsque le Fonds avait présenté le rapport de son propre expert au tribunal correctionnel de Cabimas.

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

Le Fonds de 1971 a également 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 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.

### **Arrêt rendu par la Cour suprême (chambre de cassation pénale) en mai 2013**

En mai 2013, la Cour suprême (chambre de cassation pénale) a confirmé les décisions de la chambre correctionnelle de la cour d'appel et du tribunal correctionnel de première instance de Maracaibo, et débouté le capitaine, le propriétaire du navire, le Gard Club et le Fonds de 1971 de leurs appels. Cet arrêt est désormais sans recours.

### **Procédures civiles** **Demande déposée par la République bolivarienne du Venezuela dans le cadre de la procédure civile**

La République bolivarienne 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 notifié de cette procédure civile.

Les deux demandes présentées par la République bolivarienne 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.

### **Observations du Conseil d'administration du Fonds de 1971 concernant les demandes soumises par la République bolivarienne du Venezuela**

À la huitième session du Conseil d'administration du Fonds de 1971, qui s'est tenue en juin 2001, la délégation vénézuélienne a déclaré que la République bolivarienne 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 seraient 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 la résolution 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. Au mois d'octobre 2013, cette demande n'avait pas 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 bolivarienne 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 bolivarienne 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 bolivarienne du Venezuela étaient forcloses en 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, une action en justice doit être engagée contre le Fonds dans un délai de six ans à compter de la date du sinistre. Or, aucune action en justice n'a été engagée contre le Fonds de 1971 par la République bolivarienne 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 contre le Fonds de 1971 et l'Instituto Nacional de Canalizaciones (INC) des demandes d'indemnisation s'élevant à un total de US\$30 millions. Ces demandes ont été portées devant la Cour suprême parce que l'un des défendeurs est un organisme de la République bolivarienne du Venezuela et que, selon le droit vénézuélien, les demandes contre la République 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 bolivarienne du Venezuela est maintenant devant la Cour suprême (chambre civile), ainsi que 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.

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 envers le Fonds de 1971. Ce dernier a également soutenu non seulement que les demandeurs n'avaient pas démontré l'étendue du préjudice subi, mais également que les éléments de preuve qu'ils avaient fournis indiquaient que les pertes n'étaient pas imputables à la pollution. Au mois d'octobre 2013, aucun fait nouveau n'était intervenu concernant ces demandes.

À sa session d'octobre 2013, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé que, puisque le manque à gagner n'avait pas été prouvé, le Fonds de 1971 ne devait pas verser d'indemnités au titre de cette demande.

### Autres questions Réunions avec le Gard Club et l'International Group of P&I Associations en 2013

Une réunion a eu lieu avec le Gard Club à Arendal (Norvège), en juin 2013, entre le Conseiller juridique principal et le Chef du service des demandes d'indemnisation du Gard Club, M. Alfred Popp, Président du Groupe consultatif sur la liquidation du Fonds de 1971, M. Gaute Sivertsen, Président de l'Assemblée du Fonds de 1992 qui avait eu

l'amabilité de faciliter l'organisation de la réunion, et l'Administrateur des FIPOL au nom du Fonds de 1971.

Pendant la réunion, il a été mentionné que le Club attendait du Fonds qu'il rembourse toute somme dépassant le montant de limitation. L'Administrateur a déclaré, cependant, que le Fonds de 1971 ne pourrait procéder qu'aux paiements imposés par une obligation juridique et que, dans ce cas, la Cour suprême du Venezuela n'avait pas, dans son arrêt, ordonné au Fonds de 1971 de verser des indemnités.

Une autre réunion entre l'International Group of P&I Associations, le Gard Club, le Président du groupe consultatif et l'Administrateur s'est tenue en septembre 2013. Les parties ne sont pas parvenues à un accord mais ont jugé important de poursuivre les discussions.

### Observations Observations du Conseil d'administration du Fonds de 1971 en octobre 2013

#### Déclaration de l'International Group of P&I Associations

À la session d'octobre 2013 du Conseil d'administration du Fonds de 1971, l'International Group of P&I Associations (International Group) a déclaré que la première conséquence de l'arrêt de la Cour suprême était que des mesures étaient prises pour prélever sur la garantie du fonds de limitation. Il a ajouté que, dans son arrêt, la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo avait déclaré que la garantie bancaire fournie par le Club ne constituait pas un fonds de limitation mais un simple cautionnement pour la demande présentée par l'État vénézuélien, ce qui permettait donc d'exécuter la décision en puisant dans cette garantie. De l'avis du Gard Club, la cour avait affecté à tort un fonds de limitation dûment constitué en faveur d'une seule partie, au détriment d'autres parties pouvant légitimement prétendre à ce fonds. L'International Group a déclaré qu'une procédure d'exécution était en cours pour donner suite à l'arrêt et qu'il semblait qu'il ne serait pas tenu compte du fait que le Club avait déjà honoré des demandes d'indemnisation à hauteur du montant de limitation, selon les modalités convenues entre le Club et le Fonds. Par conséquent, il était probable que le Club aurait à supporter au moins deux fois le montant de limitation, c'est-à-dire au-delà de la limite prévue par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, sans qu'il n'y ait eu faute de sa part. Il a également été déclaré que cette situation correspondait exactement à l'un des scénarios expliqués par cette délégation aux États dans le cadre du débat sur les paiements provisoires au sein du sixième Groupe de travail intersessions du Fonds de 1992.

L'International Group a en outre déclaré que, de son avis, la décision rendue au Venezuela ne pouvait avoir d'incidence sur la situation comptable entre le Club et le Fonds puisqu'il n'y avait jamais eu de désaccord entre eux au sujet du droit dont jouit le propriétaire du navire de limiter sa responsabilité.

L'International Group a ajouté qu'une autre conséquence possible de l'arrêt de la Cour suprême était que celle-ci pourrait se tourner vers le propriétaire du navire et le Club pour faire exécuter le reste du jugement. Si cela arrivait, le Club demanderait au Fonds de lui rembourser la somme versée au-delà du montant de limitation du propriétaire du navire. Référence a été faite au fait que le jugement prononcé par le tribunal correctionnel vénézuélien en 2010, confirmé par la chambre correctionnelle de la cour d'appel et la Cour suprême, avait déclaré que le Fonds était juridiquement contraint de payer.

### Observations de l'Administrateur

L'Administrateur comprend la situation dans laquelle se trouve le Gard Club. En 1997, le tribunal correctionnel de Cabimas avait jugé que la responsabilité du propriétaire du navire était limitée à quelque US\$7,3 millions. Quatorze ans plus tard, cette décision a été infirmée et le propriétaire du navire s'est vu refuser le droit de limiter sa responsabilité. De l'avis de l'Administrateur, cette décision des tribunaux vénézuéliens est injustifiée étant donné que rien ne permet de soutenir que le propriétaire du navire n'a pas le droit de limiter sa responsabilité.

Le jugement du tribunal de première instance, confirmé par la cour d'appel et la Cour suprême, rejetait la demande du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité et établissait qu'il appartenait au propriétaire du navire et à son assureur d'obtenir le remboursement par le Fonds de 1971 du montant d'indemnisation versé à l'État vénézuélien. Cependant, la décision des tribunaux vénézuéliens n'était pas à l'encontre du Fonds de 1971.

L'Administrateur estime qu'il serait très difficile pour le Fonds de 1971 d'accepter de verser les indemnités dépassant le montant de limitation du propriétaire du navire, étant donné que le jugement n'a pas été prononcé à l'encontre du Fonds de 1971. Selon l'Administrateur, le Fonds de 1971 ne peut que verser les indemnités imposées par une obligation juridique. Or, dans ce cas, il n'y a pas d'obligation juridique.

### Décisions du Conseil d'administration du Fonds de 1971

Le Conseil d'administration du Fonds de 1971, tout en exprimant sa compréhension à l'égard du propriétaire du navire et du Club dans cette affaire, a décidé que le Fonds de 1971 ne devrait pas rembourser au Club les paiements qu'il aurait effectués en application de l'arrêt de la Cour suprême (chambre de cassation pénale) au titre de la demande déposée par la République bolivarienne du Venezuela.

Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a également décidé:

- a. en ce qui concerne le sinistre du *Nissos Amorgos*, de poursuivre les discussions avec le Gard Club au sujet de la situation comptable eu égard aux frais communs et de faire rapport au Conseil d'administration à sa prochaine session;
- b. que le Fonds de 1971 n'avait aucune obligation juridique de rembourser au Gard Club les sommes versées par suite de l'arrêt rendu

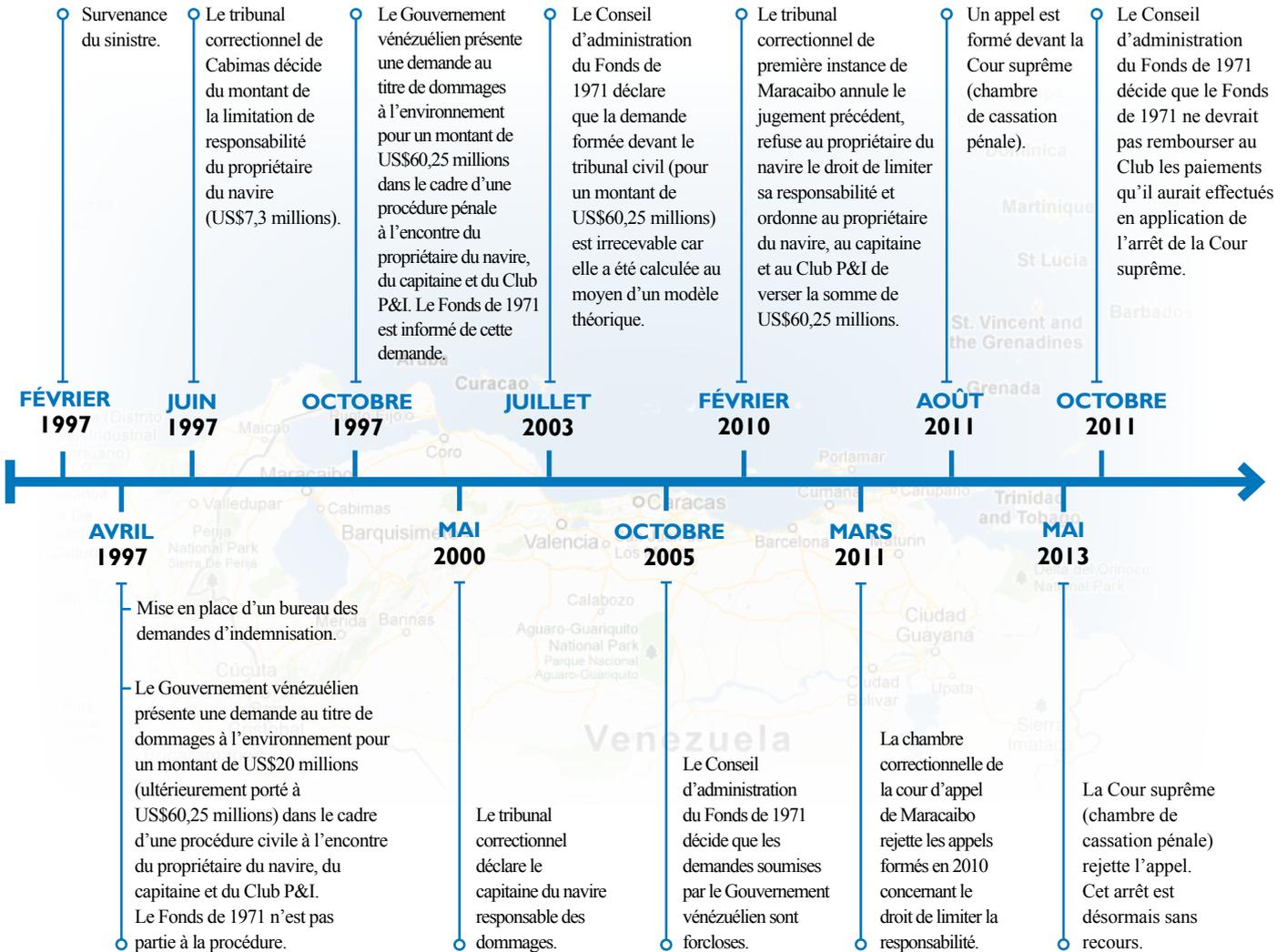
par la Cour suprême du Venezuela, comme le Conseil d'administration du Fonds de 1971 l'avait déjà décidé à propos du sinistre du *Nissos Amorgos*;

- c. que la demande d'indemnisation soumise par la République bolivarienne du Venezuela devant la Cour suprême (chambre politico-administrative) au titre du sinistre du *Nissos Amorgos* était forclose à l'égard du Fonds de 1971 et non recevable, et qu'il chargeait l'Administrateur de ne verser aucune indemnité ni d'effectuer aucun remboursement au titre de cette demande et de mettre fin à la défense du Fonds de 1971 devant les tribunaux; et
- d. que la demande d'indemnisation soumise par trois entreprises de transformation du poisson devant la Cour suprême (chambre politico-administrative) au titre du manque à gagner dans le cadre du sinistre du *Nissos Amorgos* n'avait pas été prouvée, et qu'il chargeait l'Administrateur de ne verser aucune indemnité au titre de cette demande et de mettre fin à la défense du Fonds de 1971 devant les tribunaux. Faits nouveaux

### Faits nouveaux

En application des décisions prises par le Conseil d'administration du Fonds de 1971 à sa session d'octobre 2013, le Fonds de 1971 a abandonné sa défense dans le cadre des procédures judiciaires concernant cette affaire au Venezuela.

## Historique du sinistre du Nissos Amorgos



# 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 déversés	3,2 tonnes de pétrole brut
Zone affectée	Inconnue
État du pavillon du navire	Malte
Jauge brute	30 423 tjb
Assureur P&I	Standard Steamship Owner's Protection & Indemnity Association (Bermuda) Ltd (le Standard Club)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	3,6 millions de DTS, soit BsF 2 844 983 (£273 000)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	60 millions de DTS, soit BsF 403 473 005 (£39 millions)
Total des indemnités versées	Aucune

La conversion en livres sterling a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur le 31 décembre 2013<sup><12></sup>.



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, contenues dans 8 000 tonnes d'eau de ballastage. Selon un rapport établi à l'issue du survol de la zone du déversement par un hélicoptère de Maraven/Lagoven moins de trois heures après que le déversement du navire eut été décelé, aucune trace d'hydrocarbures 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 Club. L'expert a fait savoir au Fonds de 1971 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 du déversement

L'expert de l'ITOPF 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.

<sup><12></sup> En janvier 2008, le bolivar fort (BsF) a remplacé le bolivar (Bs) au taux de 1 BsF = 1000 Bs. Jusqu'en décembre 2011, la République bolivarienne du Venezuela utilisait le terme 'bolivar fort' (BsF) pour distinguer la nouvelle monnaie de l'ancienne monnaie, le bolivar (Bs). Cependant, l'ancienne monnaie ayant été retirée de la circulation en janvier 2012, la Banque centrale du Venezuela a décidé qu'il n'était plus nécessaire d'utiliser le terme 'fort'. Par conséquent, la monnaie vénézuélienne est désormais appelée bolivar (Bs). Afin d'éviter toute confusion, nous continuerons d'utiliser le terme bolivar fort (BsF) pour faire une distinction entre la monnaie actuelle du Venezuela (depuis 2008) et l'ancienne monnaie (avant 2008).

## Opérations d'intervention

Aucune opération de nettoyage n'a été entreprise et l'on pense qu'aucune pêcherie ou autre ressource économique 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 le Fonds de 1971 n'ont été informés du fait que les pêcheurs avaient subi des dommages étendus, ou même des dommages quelconques, à la suite du déversement provenant 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 Lagotrecio 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 et du capitaine du *Plate Princess*, pour un montant estimatif de respectivement US\$10 millions et US\$20 millions. 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 à l'Administrateur du Fonds de 1971 l'action en justice. De telles notifications n'ont, 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 pour instruction à ses avocats à Caracas de clore le dossier.

## 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 Bs 2 845 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 la cour d'appel maritime en septembre 2009, et la Cour suprême du Venezuela en 2010.

## Procédures civiles 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 causés aux bateaux de pêche et aux filets et pour le manque à gagner. En octobre 2013, 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.

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. Aucune information n'accompagnait la notification quant à la nature ou à l'importance des préjudices allégués.

Eu égard à la notification reçue, 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 et décidé que la demande soumise par FETRAPESCA à l'encontre du Fonds de 1971 était frappée de forclusion.

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

En juillet 2008, le propriétaire 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, la cour d'appel maritime 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 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 devaient être évalués par des experts judiciaires.

En octobre 2011, FETRAPESCA a demandé le retrait de la demande qu'il avait déposée devant le tribunal maritime de première instance (première demande de retrait de la demande d'indemnisation). Ce tribunal a cependant rejeté la demande de retrait de FETRAPESCA.

En septembre 2012, le Fonds de 1971 a été informé officiellement pour la première fois du jugement. Le jugement comprenait deux documents. Le premier contenait la décision imputant la responsabilité au propriétaire du navire et au capitaine et demandait que le Fonds de 1971 soit informé de cette décision. Il y était également dit que le montant des indemnités serait évalué par des experts judiciaires qui seraient nommés à une date ultérieure. Le second document, qui faisait également partie du jugement, contenait une décision par laquelle le tribunal condamnait le Fonds de 1971 à verser aux demandeurs des indemnités au-delà de la limite de responsabilité du propriétaire du navire.

En octobre 2012, le Fonds de 1971 a fait appel du jugement prononcé en février 2009.

Également en octobre 2012, FETRAPESCA a sollicité la possibilité de retirer sa demande d'indemnisation (seconde demande de retrait de la demande d'indemnisation). Cette demande a été de nouveau refusée par le tribunal.

### Demande présentée par le syndicat de Puerto Miranda

En juin 1997, le syndicat de Puerto Miranda a déposé une demande d'indemnisation devant le tribunal civil de Caracas contre le propriétaire et le capitaine du *Plate Princess* pour un montant estimatif de US\$ 20 millions.

Aucun fait nouveau n'est intervenu concernant cette demande d'indemnisation entre 1997 et octobre 2005, date à laquelle le Fonds de

1971 a été formellement informé, par voie diplomatique, de la demande d'indemnisation présentée par le syndicat de Puerto Miranda. Aucune information n'accompagnait la notification quant à la nature ou à l'étendue des pertes alléguées.

Comme dans le cas de la demande soumise par FETRAPESCA, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé, en mai 2006, que la demande présentée par le syndicat de Puerto Miranda était frappée de forclusion en ce qui concernait le Fonds de 1971, conformément à la Convention de 1971 portant création du Fonds, étant donné que le syndicat de Puerto Miranda n'avait engagé aucune action en justice à l'encontre du Fonds de 1971 et n'avait pas non plus notifié au Fonds, dans les délais prévus par la Convention, son action en justice à l'encontre du propriétaire du navire.

En décembre 2006, la demande a été transférée au tribunal maritime de première instance, également à Caracas.

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

En avril 2008, 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 et du 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), du fait qu'ils étaient dans l'impossibilité de pêcher, faute de matériel. La demande modifiée s'élevait à BsF 53,5 millions. Le tribunal maritime de première instance de Caracas a accepté la demande modifiée le 10 avril 2008.

*Navires-citernes chargeant du pétrole brut sur le lac de Maracaibo.*



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 que la demande était forclosée en ce qui concernait le 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 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 apporté 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 réalité 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 ces preuves ou d'en obtenir confirmation.

## **Décisions des tribunaux concernant la question de la responsabilité**

### **Jugement en 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, d'indemniser le demandeur pour les dommages subis, lesquels devaient être évalués par les experts judiciaires. Le tribunal vénézuélien, dans son interprétation des conventions, a conclu que le Fonds de 1971, ayant reçu notification, est automatiquement contraint de verser les indemnités. Le capitaine, le propriétaire du navire et le Fonds de 1971 ont fait appel de ce jugement devant la cour d'appel maritime.

### **Arrêt de la cour d'appel maritime concernant la demande d'indemnisation présentée par le syndicat de Puerto Miranda**

En septembre 2009, la cour d'appel maritime 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<sup><13></sup>.

### **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 de la cour d'appel maritime. Sur les cinq juges composant la Cour suprême, quatre ont voté en faveur du rejet de l'appel et un s'est abstenu. Par son arrêt, 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 de la cour d'appel maritime au motif qu'ils étaient contraires aux lois vénézuéliennes, aux principes et à la doctrine constitutionnelle applicables pour ce qui est de la prescription concernant l'action engagée contre le Fonds de 1971, de la forclusion de la demande d'indemnisation en l'absence de poursuites et de l'évaluation des preuves.

<sup><13></sup> Pour un résumé de l'examen de l'arrêt de la cour d'appel maritime 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.

## Arrêt 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 l'arrêt 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 d'avoir recours à la *sana crítica* (logique et discernement); et
- autres questions traitées par l'arrêt.

## 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 du contenu

des articles III et VII 1) de la 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 juridique 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 forclosée en vertu des dispositions de la Convention de 1971 portant création du Fonds, mais qu'elle était de toute manière également forclosée 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 revendications 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 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 *sana crítica* (logique et discernement) 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'avaient 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.

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 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
<b>Total</b>	<b>769 892 085</b>

### Autres questions traitées par l'arrêt

Le Fonds de 1971 a 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 requise de l'arrêt de la Cour suprême ne contribuerait pas à l'uniformité de l'interprétation des règles et principes de la Constitution.

## Décisions des tribunaux concernant le montant des dommages

### 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 la cour d'appel maritime. À l'audience, le capitaine et le propriétaire du navire ont désigné un expert et le demandeur en a désigné un autre. Le tribunal a désigné le 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 à la page 92.

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 arrêt, la cour d'appel maritime 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 au motif que l'indemnisation évaluée était excessive et allait au-delà des limites fixées dans l'arrêt de la cour d'appel maritime. 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.

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 devant la cour d'appel maritime.

### Arrêt de la cour d'appel maritime concernant le montant des dommages

En juillet 2011, la cour d'appel maritime 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 avait fait valoir dans son appel que ce montant était excessif comparé aux revenus normalement perçus par les pêcheurs en 1997 et violait le droit procédural vénézuélien (forclusion découlant de la péremption d'instance (*perención de instancia*)). La cour d'appel maritime 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, par lequel il avait ordonné au Fonds de 1971 de verser BsF 400 628 022<sup><14></sup>, plus les dépens.

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

<sup><14></sup> 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).

### Arrêt de la Cour suprême concernant le montant des dommages

En novembre 2011, la Cour suprême de justice a rejeté la demande présentée par le Fonds de 1971 aux fins d'une autorisation d'interjeter appel contre l'arrêt de juillet 2011 de la cour d'appel maritime relatif au montant des dommages.

En mars 2012, le Fonds de 1971 s'est pourvu en appel devant la chambre constitutionnelle de la Cour suprême de justice contre l'arrêt de cette dernière concernant le montant des dommages.

### Arrêt de la chambre constitutionnelle de la Cour suprême sur le montant des dommages

En août 2012, la chambre constitutionnelle de la Cour suprême de justice a rejeté l'appel interjeté par le Fonds de 1971 contre l'arrêt de la Cour suprême sur le montant des dommages. Dans son arrêt, la cour a décidé que le montant accordé serait versé à chaque pêcheur individuellement, selon l'évaluation faite par les experts judiciaires.

### Exécution de l'arrêt de la cour d'appel

En mars 2012, le syndicat de Puerto Miranda a sollicité du tribunal maritime de première instance qu'il ordonne au propriétaire du navire et au Fonds de 1971 de verser les indemnités prévues par l'arrêt de la cour d'appel maritime et qu'il ordonne à la banque Banco Venezolano de Credito de transférer au tribunal le montant de la garantie bancaire qui constituait le fonds de limitation du propriétaire du navire. Le tribunal maritime de première instance a accepté la requête du syndicat de Puerto Miranda concernant l'exécution de l'arrêt et a fixé une date à laquelle le propriétaire du navire et le Fonds de 1971 devaient verser les sommes octroyées par la cour d'appel.

En avril 2012, le Fonds de 1971 a soumis des écritures au tribunal maritime de première instance pour demander à ce dernier de suspendre la procédure d'exécution. Dans ses écritures, le Fonds a fait valoir qu'en vertu de l'article 4.5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, le montant des indemnités qui correspond à ce dernier devrait être réparti entre toutes les victimes reconnues du sinistre conformément aux montants acceptés des dommages subis. De ce fait, en s'appuyant sur le principe de distribution égale du fonds de limitation du propriétaire du navire parmi tous les demandeurs énoncé dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, aucun versement ne peut être effectué avant que la demande de FETRAPESCA ait atteint le stade final de la procédure.

En août 2012, le capitaine a soumis des écritures dans lesquelles il demandait également au tribunal de suspendre la procédure d'exécution de l'arrêt en s'appuyant sur le principe de distribution égale du fonds de limitation du propriétaire du navire parmi tous les demandeurs prévu dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

En septembre 2012, le tribunal maritime de première instance a rejeté la demande du capitaine et du Fonds de 1971 visant à suspendre l'exécution du jugement.

Également en septembre 2012, le syndicat de Puerto Miranda a demandé à la chambre constitutionnelle de la Cour suprême de modifier l'arrêt qu'elle avait rendu en août 2012 et de rendre une nouvelle décision ordonnant aux défendeurs d'effectuer les paiements non pas aux pêcheurs eux-mêmes mais au syndicat de Puerto Miranda. Le Fonds de 1971 a fait opposition à cette demande.

En décembre 2012, la banque Banco Venezolano de Credito a déposé auprès du tribunal un chèque d'un montant de Bs 2 844 983 correspondant au montant de la garantie émise pour couvrir le fonds de limitation.

### Embargo sur les biens détenus par le Fonds

En outre, les avocats du syndicat de Puerto Miranda ont déposé des écritures demandant au tribunal de décréter un embargo sur les biens détenus par le Fonds, notamment les contributions dues au Fonds de 1992 par la société pétrolière Petróleos de Venezuela S.A. (PDVSA), qui appartient à l'État du Venezuela. Le Fonds de 1971 a soumis des écritures pour s'opposer aux mesures demandées par le syndicat de Puerto Miranda en arguant que le sinistre du *Plate Princess* concernait uniquement le Fonds de 1971, et non pas le Fonds de 1992, et que les sommes dues par la société PDVSA correspondaient à des sommes dues au Fonds de 1992, et non au Fonds de 1971.

En janvier 2013, le tribunal maritime de première instance a rejeté les arguments du Fonds de 1971 en soutenant que ce dernier, en tant qu'organisation internationale d'indemnisation, devait répondre des questions d'indemnisation et que le Fonds de 1992 constituait une partie mise en cause pour ce qui est de la décision à prendre concernant les contributions de la société PDVSA.

En février 2013, le syndicat de Puerto Miranda a demandé que le jugement du tribunal maritime de première instance soit précisé en faisant valoir que le jugement précédent, qui imposait une responsabilité au Fonds de 1971, devrait viser le Fonds de 1992 dans la mesure où le Venezuela était dorénavant seulement membre de ce dernier. Le Fonds de 1971 a déposé un mémoire en opposition en soulignant que seul le Fonds de 1971, et non le Fonds de 1992, était en cause dans le sinistre du *Plate Princess*.

Plus tard au cours de ce même mois, le tribunal maritime de première instance a accepté la demande déposée par le syndicat de Puerto Miranda pour que les biens du Fonds soient mis sous embargo, et a ordonné l'embargo des contributions que la société pétrolière PDVSA devait au Fonds à concurrence de BsF 412 646 863, ce qui correspond au montant accordé à l'encontre du Fonds de 1971, à savoir BsF 400 628 022 plus les frais d'exécution. Le tribunal n'a pas précisé s'il visait le Fonds de 1971, celui de 1992 ou les deux.

Le tribunal maritime de première instance a également décrété l'embargo de tous les biens détenus par le Fonds au Venezuela à concurrence de BsF 921 444 450, c'est-à-dire le double du montant accordé à l'encontre du Fonds de 1971 plus 30 %. Le tribunal a invoqué expressément non

seulement la ratification par le Venezuela de la Convention de 1971 portant création du Fonds mais également celle du Protocole de 1992. Le Fonds de 1971 a fait appel de cette ordonnance mais, en octobre 2013, aucun élément nouveau n'était intervenu concernant cet appel.

## Observations

### Observations de l'Administrateur

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 (document IOPC/OCT11/3/4). Dans ce document, l'Administrateur communiquait au Conseil d'administration les informations données ci-dessous.

### Question de 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 la cour d'appel maritime, 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 suivant 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 au Fonds de 1971 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. Toutefois, étant donné que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile définit le lien entre la victime du dommage par 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 le lien entre la victime du dommage par 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 du paragraphe 1 de l'article 6 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 au paragraphe 6 de l'article 7.

### 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 réglementation 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, le revenu provenant des 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 le préjudice évalué dépassait 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 limitation du propriétaire du navire et le montant d'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 est d'avis que le Fonds de 1971 n'avait pas 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 considère que cela est vrai 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 également 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 considère 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.

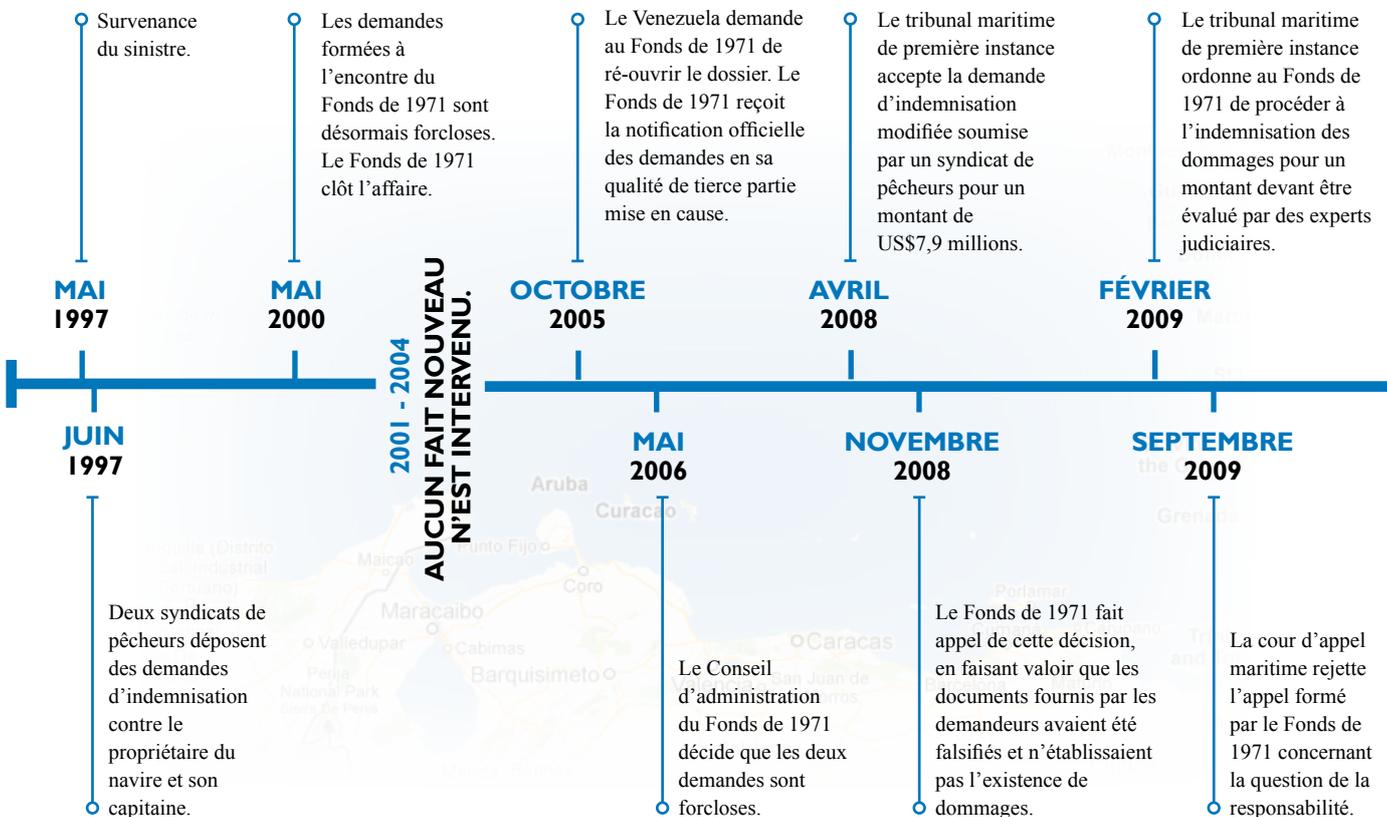
### Observations du Conseil d'administration du Fonds de 1971

#### 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. La délégation vénézuélienne a également 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.

Une grande majorité des délégations ont exprimé leur inquiétude car elles estimaient que les procédures régulières n'avaient pas été suivies pour parvenir aux décisions rendues 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.

### Historique du sinistre du *Plate Princess*



Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé de donner pour instructions à l'Administrateur de ne pas effectuer de versement au titre du sinistre du *Plate Princess* et de tenir le Conseil d'administration informé de l'évolution des procédures judiciaires devant les juridictions vénézuéliennes.

### Octobre 2011

À sa session d'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.

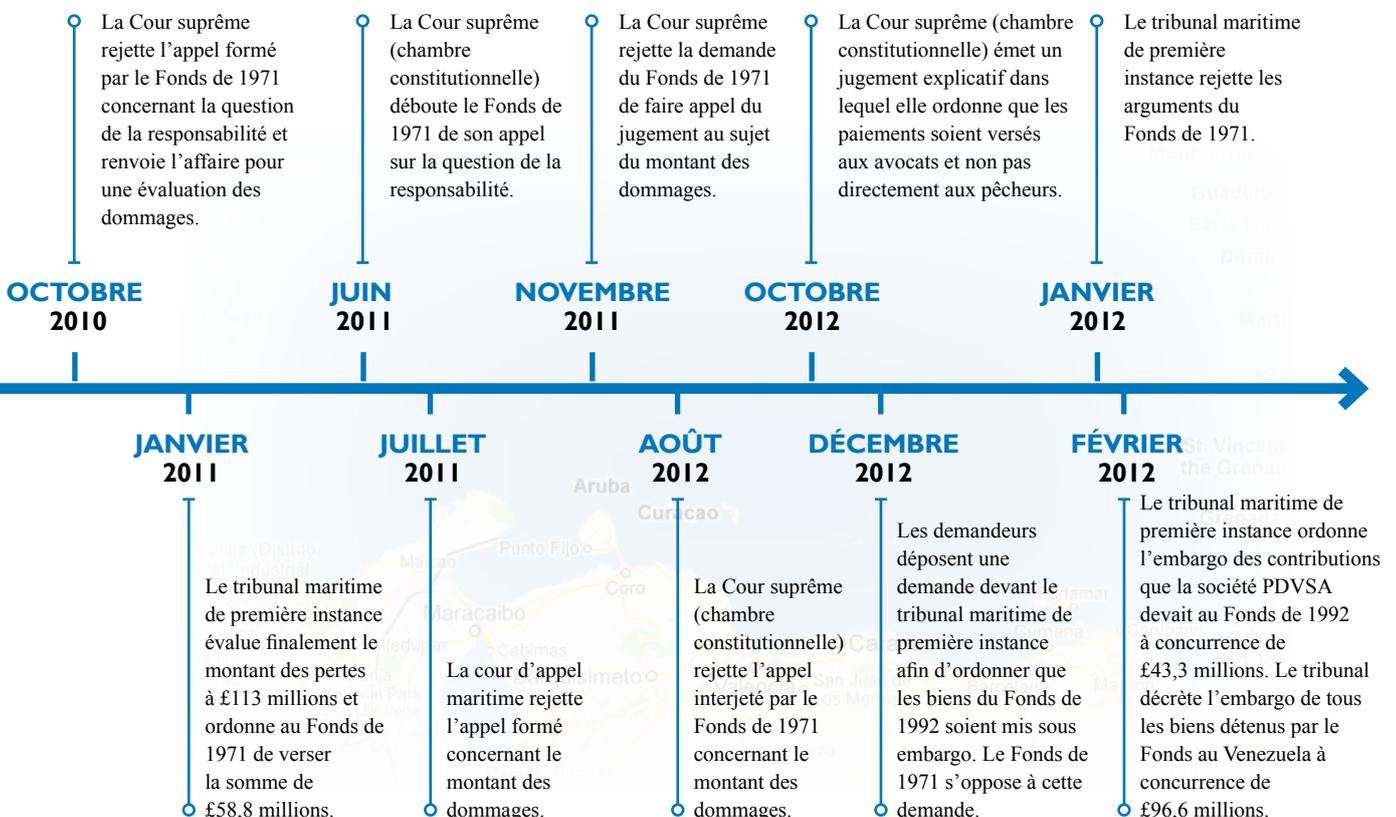
Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a également chargé l'Administrateur d'établir un rapport sur les points soulevés dans l'intervention de la délégation vénézuélienne, accompagné d'un rapport sur le fondement juridique invoqué par le Fonds de 1971 quant au refus d'effectuer des paiements en 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.

### Avril 2012

À sa session d'avril 2012, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a chargé l'Administrateur de procéder à une autre analyse du fondement juridique sur lequel le Fonds de 1971 s'appuyait pour refuser de verser une réparation en vertu de l'article X de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le Conseil a également chargé l'Administrateur d'examiner les points soulevés par la République bolivarienne du Venezuela dans sa troisième intervention lors de cette même session (voir document IOPC/APR12/12/1, paragraphe 3.2.55), en consultation avec la Division des affaires juridiques et des relations extérieures de l'Organisation maritime internationale (OMI).

### Octobre 2012

L'Administrateur a chargé le Dr Thomas A. Mensah, expert des questions liées au droit de la mer, au droit maritime, au droit international sur l'environnement et au droit international public, de réaliser une analyse juridique de l'article X de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et d'examiner également les points soulevés par la République bolivarienne du Venezuela, en consultation avec l'OMI. L'avis juridique de M. Mensah était joint à l'annexe II du document IOPC/OCT12/3/4/1, qui a été soumis au Conseil d'administration du Fonds de 1971 à sa session d'octobre 2012.



M. Mensah avait conclu qu'à son avis, la décision des tribunaux du Venezuela sur la question de la forclusion était manifestement erronée car les droits à indemnisation des demandeurs en vertu de l'article 4 de la Convention de 1971 portant création du Fonds s'étaient éteints, puisqu'aucune action n'avait été intentée en vertu de l'article 4 dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le dommage était survenu. De plus, aucune notification d'une action à l'encontre du propriétaire ou de son garant pour obtenir une indemnisation en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile n'avait été donnée au Fonds de 1971 pendant cette période, comme l'exige le paragraphe 6 de l'article 7 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

M. Mensah avait également conclu que des bases solides permettaient d'affirmer que le jugement du tribunal du Venezuela relatif au montant des dommages reposait sur des preuves fausses et qui avaient été falsifiées dans le but d'obtenir une indemnisation et que, par conséquent, le Fonds de 1971 disposait d'arguments solides pour contester l'exécution du jugement devant les tribunaux d'autres États contractants au motif que le jugement avait été obtenu de manière frauduleuse. M. Mensah a conclu que, devant un tribunal anglais, le Fonds de 1971 pouvait contester l'exécution du jugement à la fois en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds et en vertu de la common law anglaise.

En ce qui concerne la question de procédure régulière, M. Mensah avait conclu que le Fonds de 1971 était pleinement habilité à contester l'exécution du jugement du tribunal vénézuélien en affirmant qu'il n'avait pas disposé d'une opportunité réelle de présenter sa défense devant le tribunal vénézuélien, en vertu de l'article 8 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, auquel s'ajoute l'article X de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, et également en vertu de la common law anglaise, laquelle reconnaît aussi le droit à une partie de contester l'exécution du jugement d'un tribunal étranger au motif qu'elle n'a pas bénéficié de l'opportunité raisonnable de présenter sa défense.

En réponse à la troisième intervention de la délégation du Venezuela à la session d'avril 2012 du Conseil d'administration du Fonds de 1971, M. Mensah avait conclu que cette intervention ne reposait sur aucun fait ou disposition juridique et que l'affirmation selon laquelle le Venezuela 'est automatiquement devenu partie au Protocole de 1992' lorsque la Convention de 1971 portant création du Fonds est entrée en vigueur à l'égard de ce pays est incorrecte dans les faits. Le Venezuela n'est devenu partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds qu'en juillet 1999 et l'affirmation du Venezuela selon laquelle les États Membres du Fonds de 1992 sont liés à l'égard de sinistres survenus lorsque la Convention de 1971 portant création du Fonds était en vigueur, même s'ils n'étaient pas membres de ce Fonds, ne repose sur aucun fondement légal. Elle se trouve en réalité en conflit direct avec les dispositions expresses de la Convention de 1971 portant création du Fonds et les principes généraux du droit international des traités.

### Décision du Conseil d'administration du Fonds de 1971 en octobre 2013

À sa session d'octobre 2013, le Conseil d'administration du Fonds de 1971, désireux de liquider le Fonds de 1971 au plus vite, a décidé qu'aucune perte n'avait été établie au titre de la demande d'indemnisation soumise par FETRAPESCA et a chargé l'Administrateur de mettre fin à la défense du Fonds de 1971 devant les tribunaux. Il a été indiqué dans le compte rendu des décisions de ladite session que l'Administrateur avait déjà reçu des instructions du Conseil d'administration du Fonds de 1971 de n'effectuer aucun versement au titre du sinistre du *Plate Princess*, et de s'opposer à l'exécution du jugement.

Conformément aux instructions du Conseil d'administration du Fonds de 1971, le Fonds de 1971 a mis fin à sa défense dans le cadre des procédures judiciaires intentées par le syndicat de Puerto Miranda et FETRAPESCA devant les tribunaux vénézuéliens.



# 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
<i>Irving Whale</i>	07.09.1970	Golfe du Saint-Laurent, Canada	Canada	2 261	Inconnue
<i>Antonio Gramsci</i>	27.02.1979	Ventspils, URSS	URSS	27 694	R 2 431 584
<i>Miya Maru N°8</i>	22.03.1979	Bisan Seto, Japon	Japon	997	¥37 710 340
<i>Tarpenbek</i>	21.06.1979	Selsey Bill, Royaume-Uni	Allemagne	999	£63 356
<i>Mebaruzaki Maru N°5</i>	08.12.1979	Mebaru, Japon	Japon	19	¥845 480
<i>Showa Maru</i>	09.01.1980	Détroit de Naruto, Japon	Japon	199	¥8 123 140
<i>Unsei Maru</i>	09.01.1980	Akune, Japon	Japon	99	¥3 143 180
<i>Tanio</i>	07.03.1980	Bretagne, France	Madagascar	18 048	FF11 833 718
<i>Furenäs</i>	03.06.1980	Oresund, Suède	Suède	999	SKr612 443
<i>Hosei Maru</i>	21.08.1980	Miyagi, Japon	Japon	983	¥35 765 920
<i>Jose Marti</i>	07.01.1981	Dalarö, Suède	URSS	27 706	SKr23 844 593
<i>Suma Maru N°11</i>	21.11.1981	Karatsu, Japon	Japon	199	¥7 396 340
<i>Globe Asimi</i>	22.11.1981	Klaipeda, URSS	Gibraltar	12 404	R 1 350 324
<i>Ondina</i>	03.03.1982	Hambourg, Allemagne	Pays-Bas	31 030	DM10 080 383
<i>Shiota Maru N°2</i>	31.03.1982	Île de Takashima, Japon	Japon	161	¥6 304 300
<i>Fukutoko Maru N°8</i>	03.04.1982	Baie de Tachibana, Japon	Japon	499	¥20 844 440
<i>Kifuku Maru N°35</i>	01.12.1982	Ishinomaki, Japon	Japon	107	¥4 271 560
<i>Shinkai Maru N°3</i>	21.06.1983	Ichikawa, Japon	Japon	48	¥1 880 940
<i>Eiko Maru N°1</i>	13.08.1983	Karakuwazaki, Japon	Japon	999	¥39 445 920
<i>Koei Maru N°3</i>	22.12.1983	Nagoya, Japon	Japon	82	¥3 091 660
<i>Tsunehisa Maru N°8</i>	26.08.1984	Osaka, Japon	Japon	38	¥964 800
<i>Koho Maru N°3</i>	05.11.1984	Hiroshima, Japon	Japon	199	¥5 385 920
<i>Koshun Maru N°1</i>	05.03.1985	Baie de Tokyo, Japon	Japon	68	¥1 896 320

\*Tous les rapports annuels et rapports sur les sinistres remontant à 1978 sont disponibles dans la section Publications du site Web des FIPOL ([www.fipol.org](http://www.fipol.org))

	Cause du sinistre	Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1971 au 31.12.2013	Prise en charge financière assurée par le Fonds de 1971	Dernière année où le sinistre a figuré dans le rapport annuel/ rapport sur les sinistres*
	Naufrage	Inconnu	Néant		1998
	Échouement	5 500	SKr95 707 157		1980
	Abordage	540	¥140 110 582	¥9 427 585	1980
	Abordage	Inconnu	£363 550		1986
	Naufrage	10	¥10 188 335	¥211 370	1981
	Abordage	100	¥103 104 874	¥2 030 785	1981
	Abordage	<140	Néant		1982
	Rupture	13 500	FF222 140 643		1988
	Abordage	200	SKr3 187 687 DKr 418 589	SKr153 111	1982
	Abordage	270	¥213 322 865	¥8 941 480	1982
	Échouement	1 000	Néant		1987
	Échouement	10	¥6 426 857	¥1 849 085	1984
	Échouement	>16 000		US\$467 953	1982
	Déversement	200-300	DM11 345 174		1984
	Échouement	20	¥72 671 789		1982
	Abordage	85	¥363 731 755	¥5 211 110	1984
	Naufrage	33	¥598 181		1983
	Déversement	3,5	¥1 005 160	¥470 235	1984
	Abordage	357	¥24 735 109	¥9 861 480	1988
	Abordage	49	¥26 982 248	¥772 915	1986
	Naufrage	30	¥16 610 200	¥241 200	1985
	Échouement	20	¥94 111 818	¥1 346 480	1986
	Abordage	80	¥26 124 589	¥474 080	1990

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
<i>Patmos</i>	21.03.1985	Détroit de Messine, Italie	Grèce	51 627	Lit 13 263 703 650
<i>Jan</i>	02.08.1985	Aalborg, Danemark	Allemagne	1 400	DKr1 576 170
<i>Rose Garden Maru</i>	26.12.1985	Umm al Qaiwain, Émirats arabes unis	Panama	2 621	US\$364 182
<i>Brady Maria</i>	03.01.1986	Estuaire de l'Elbe, Allemagne	Panama	996	DM324 629
<i>Take Maru N°6</i>	09.01.1986	Sakai-Senboku, Japon	Japon	83	¥3 876 800
<i>Oued Gueterini</i>	18.12.1986	Alger, Algérie	Algérie	1 576	DA1 175 064
<i>Thuntank 5</i>	21.12.1986	Gävle, Suède	Suède	2 866	SKr2 741 746
<i>Antonio Gramsci</i>	06.02.1987	Borgå, Finlande	URSS	27 706	R 2 431 854
<i>Southern Eagle</i>	15.06.1987	Sada Misaki, Japon	Panama	4 461	¥93 874 528
<i>El Hani</i>	22.07.1987	Indonésie	Libye	81 412	£7 900 000
<i>Akari</i>	25.08.1987	Dubai, Émirats arabes unis	Panama	1 345	£92 800
<i>Tolmiros</i>	11.09.1987	Côte ouest de la Suède	Grèce	48 914	SKr50 millions
<i>Hinode Maru N°1</i>	18.12.1987	Yawatahama, Japon	Japon	19	¥608 000
<i>Amazzone</i>	31.01.1988	Bretagne, France	Italie	18 325	FF13 860 369
<i>Taiyo Maru N°13</i>	12.03.1988	Yokohama, Japon	Japon	86	¥2 476 800
<i>Czantoria</i>	08.05.1988	Saint-Romuald, Canada	Canada	81 197	Inconnue
<i>Kasuga Maru N°1</i>	10.12.1988	Kyoga Misaki, Japon	Japon	480	¥17 015 040

\*Tous les rapports annuels et rapports sur les sinistres remontant à 1978 sont disponibles dans la section Publications du site Web des FIPOL ([www.fipol.org](http://www.fipol.org)).

	Cause du sinistre	Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1971 au 31.12.2013	Prise en charge financière assurée par le Fonds de 1971	Dernière année où le sinistre a figuré dans le rapport annuel/ rapport sur les sinistres*
	Abordage	700	Néant		1994
	Échouement	300	DKr9 455 661	DKr394 043	1988
	Erreur de transbordement des hydrocarbures	Inconnu	Néant		1987
	Abordage	200	DM3 220 511		1988
	Déversement	0,1		¥104 987	1987
	Déversement	15	US\$ 1 133 FF708 824 DA 5 650 £126 120	DA 293 766	1990
	Échouement	150-200	SKr23 217 632	SKr685 437	1992
	Échouement	600-700	FM1 849 924		1990
	Abordage	15	Néant		1989
	Échouement	3 000	Néant		1988
	Incendie	1 000	Dh 864 292 US\$187 165		1992
	Inconnue	200	Néant		1992
	Erreur de manipulation de la cargaison	25	¥1 847 225	¥152 000	1989
	Citernes endommagées par la tempête	2 000	FF1 286 977		1992
	Déversement	6	¥6 134 885	¥619 200	1989
	Heurt d'un quai	Inconnu	Néant		1991
	Naufrage	1 100	¥425 365 167	¥4 253 760	1992

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
<i>Nestucca</i>	23.12.1988	Île de Vancouver, Canada	États-Unis d'Amérique	1 612	Inconnue
<i>Fukkol Maru N°12</i>	15.05.1989	Shiogama, Japon	Japon	94	¥2 198 400
<i>Tsubame Maru N°58</i>	18.05.1989	Shiogama, Japon	Japon	74	¥2 971 520
<i>Tsubame Maru N°16</i>	15.06.1989	Kushiro, Japon	Japon	56	¥1 613 120
<i>Kifuku Maru N°103</i>	28.06.1989	Otsuji, Japon	Japon	59	¥1 727 040
<i>Nancy Orr Gaucher</i>	25.07.1989	Hamilton, Canada	Libéria	2 829	Can\$473 766
<i>Dainichi Maru N°5</i>	28.10.1989	Yaizu, Japon	Japon	174	¥4 199 680
<i>Daito Maru N°3</i>	05.04.1990	Yokohama, Japon	Japon	93	¥2 495 360
<i>Kazuei Maru N°10</i>	11.04.1990	Osaka, Japon	Japon	121	¥3 476 160
<i>Fuji Maru N°3</i>	12.04.1990	Yokohama, Japon	Japon	199	¥5 352 000
<i>Volgoneft 263</i>	14.05.1990	Karlskrona, Suède	URSS	3 566	SKr3 205 204
<i>Hato Maru N°2</i>	27.07.1990	Kobe, Japon	Japon	31	¥803 200
<i>Bonito</i>	12.10.1990	Tamise, Royaume-Uni	Suède	2 866	£241 000
<i>Rio Orinoco</i>	16.10.1990	Île d'Anticosti, Canada	Îles Caïmans	5 999	Can\$1 182 617
<i>Portfield</i>	05.11.1990	Pembroke, Pays de Galles, Royaume-Uni	Royaume-Uni	481	£39 970
<i>Vistabella</i>	07.03.1991	Caraïbes	Trinité-et-Tobago	1 090	144 970 DTS
<i>Hokunan Maru N°12</i>	05.04.1991	Île d'Okushiri, Japon	Japon	209	¥3 523 520
<i>Agip Abruzzo</i>	10.04.1991	Livourne, Italie	Italie	98 544	Lit 22 525 millions
<i>Haven</i>	11.04.1991	Gênes, Italie	Chypre	109 977	Lit 23 950 220 000
<i>Kaiko Maru N°86</i>	12.04.1991	Nomazaki, Japon	Japon	499	¥14 660 480
<i>Kumi Maru N°12</i>	27.12.1991	Baie de Tokyo, Japon	Japon	113	¥3 058 560

\*Tous les rapports annuels et rapports sur les sinistres remontant à 1978 sont disponibles dans la section Publications du site Web des FIPOL ([www.fipol.org](http://www.fipol.org)).

	Cause du sinistre	Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1971 au 31.12.2013	Prise en charge financière assurée par le Fonds de 1971	Dernière année où le sinistre a figuré dans le rapport annuel/ rapport sur les sinistres*
	Abordage	Inconnu	Néant		1991
	Débordement d'un tuyau d'approvisionnement	0,5	¥492 635	¥549 600	1990
	Erreur de transbordement des hydrocarbures	7	¥19 159 905	¥742 880	1991
	Déversement	Inconnu	¥273 580	¥403 880	1990
	Erreur de manipulation de la cargaison	Inconnu	¥8 285 960	¥431 761	1990
	Débordement pendant le déchargement	250	Néant		1990
	Erreur de manipulation de la cargaison	0,2	¥2 160 610	¥1 049 920	1991
	Erreur de manipulation de la cargaison	3	¥5 490 570	¥623 840	1992
	Abordage	30	¥49 443 626	¥869 040	1991
	Débordement pendant l'approvisionnement	Inconnu	¥96 431	¥1 338 000	1991
	Abordage	800	SKr16 849 328		1992
	Erreur de manipulation de la cargaison	Inconnu	¥1 087 700	¥200 800	1991
	Erreur de manipulation de la cargaison	20	Néant		1993
	Échouement	185	Can\$12 831 891		1995
	Naufrage	110	£259 509	£17 155	1995
	Naufrage	Inconnu	€1 255 803		2012
	Échouement	Inconnu	¥6 144 829	¥880 880	1993
	Abordage	2 000	Néant	Lit 1 666 031 931	1995
	Incendie et explosion	Inconnu	Lit 71 584 970 783 FF23 510 228	£2 500 000	1999
	Abordage	25	¥93 067 813	¥3 665 120	1993
	Abordage	5	¥1 056 518	¥764 640	1995

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
<i>Fukkol Maru N°12</i>	09.06.1992	Ishinomaki, Japon	Japon	94	¥2 198 400
<i>Aegean Sea</i>	03.12.1992	La Corogne, Espagne	Grèce	57 801	Pts 1 121 219 450
<i>Braer</i>	05.01.1993	Shetland, Royaume-Uni	Libéria	44 989	£4 883 840
<i>Kihnu</i>	16.01.1993	Tallinn, Estonie	Estonie	949	113 000 DTS
<i>Sambo N°11</i>	12.04.1993	Séoul, République de Corée	République de Corée	520	KRW 77 786 224
<i>Taiko Maru</i>	31.05.1993	Shioyazaki, Japon	Japon	699	¥29 205 120
<i>Ryoyo Maru</i>	23.07.1993	Péninsule d'Izu, Japon	Japon	699	¥28 105 920
<i>Keumdong N°5</i>	27.09.1993	Yeosu, République de Corée	République de Corée	481	KRW 77 417 210
<i>Iliad</i>	09.10.1993	Pylos, Grèce	Grèce	32 511	Dr1 496 533 000
<i>Seki</i>	30.03.1994	Fujairah, Émirats arabes unis et Oman	Panama	153 506	14 millions de DTS
<i>Daito Maru N°5</i>	11.06.1994	Yokohama, Japon	Japon	116	¥3 386 560
<i>Toyotaka Maru</i>	17.10.1994	Kainan, Japon	Japon	2 960	¥81 823 680
<i>Hoyu Maru N°53</i>	31.10.1994	Monbetsu, Japon	Japon	43	¥1 089 280
<i>Sung Il N°1</i>	08.11.1994	Onsan, République de Corée	République de Corée	150	KRW 23 millions
Déversement de source inconnue	30.11.1994	Mohammédia, Maroc	-	-	-
<i>Boyang N°51</i>	25.05.1995	Sandbaeg Do, République de Corée	République de Corée	149	19 817 DTS
<i>Dae Woong</i>	27.06.1995	Kojung, République de Corée	République de Corée	642	KRW 95 millions

\*Tous les rapports annuels et rapports sur les sinistres remontant à 1978 sont disponibles dans la section Publications du site Web des FIPOL ([www.fipol.org](http://www.fipol.org)).

	Cause du sinistre	Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1971 au 31.12.2013	Prise en charge financière assurée par le Fonds de 1971	Dernière année où le sinistre a figuré dans le rapport annuel/ rapport sur les sinistres*
	Erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures	Inconnu	¥4 243 997	¥549 600	1993
	Échouement	73 500	Pts 9 169 589 477	Pts 278 197 307	2012
	Échouement	84 000	£51 938 938		2007
	Échouement	140	FM543 618		1997
	Échouement	4	KRW 219 714 755		1994
	Abordage	520	¥1 093 185 055	¥7 301 280	1995
	Abordage	500	¥8 433 001	¥7 026 480	1996
	Abordage	1 280	KRW 16 275 151 969	KRW 12 857 130	2004
	Échouement	200	Néant		2012
	Abordage	16 000	Néant		1996
	Débordement pendant l'opération de chargement	0,5	¥1 187 304	¥846 640	1995
	Abordage	560	¥695 736 817	¥20 455 920	1996
	Erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures	Inconnu	¥4 157 715	¥272 320	1995
	Échouement	18	KRW 37 780 112		1996
	Inconnue	Inconnu	DH 2 600 000		1997
	Abordage	160	Néant		1998
	Échouement	1	KRW 43 517 127		1998

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
<i>Sea Prince</i>	23.07.1995	Yosu, République de Corée	Chypre	144 567	KRW 18 308 275 906
<i>Yeo Myung</i>	03.08.1995	Yosu, République de Corée	République de Corée	138	KRW 21 465 434
<i>Shinryu Maru N°8</i>	04.08.1995	Chita, Japon	Japon	198	¥3 967 138
<i>Senyo Maru</i>	03.09.1995	Ube, Japon	Japon	895	¥20 203 325
<i>Yuil N°1</i>	21.09.1995	Busan, République de Corée	République de Corée	1 591	KRW 351 924 060
<i>Honam Sapphire</i>	17.11.1995	Yosu, République de Corée	Panama	142 488	14 millions de DTS
<i>Toko Maru</i>	23.01.1996	Anegasaki, Japon	Japon	699	¥18 769 567
<i>Sea Empress</i>	15.02.1996	Milford Haven, Pays de Galles, Royaume-Uni	Libéria	77 356	£7 395 748
<i>Kugenuma Maru</i>	06.03.1996	Kawasaki, Japon	Japon	57	¥1 175 055
<i>Kriti Sea</i>	09.08.1996	Agioi Theodoroi, Grèce	Grèce	62 678	€6 576 100
<i>N°1 Yung Jung</i>	15.08.1996	Busan, République de Corée	République de Corée	560	KRW 122 millions
<i>Nakhodka</i>	02.01.1997	Îles d'Oki, Japon	Fédération de Russie	13 159	1 588 000 DTS
<i>Tsubame Maru N°31</i>	25.01.1997	Otaru, Japon	Japon	89	¥1 843 849
<i>Nissos Amorgos</i>	28.02.1997	Maracaibo, Venezuela	Grèce	50 563	BsF 3,5 millions
<i>Daiwa Maru N°18</i>	27.03.1997	Kawasaki, Japon	Japon	186	¥3 372 368

\* Tous les rapports annuels et rapports sur les sinistres remontant à 1978 sont disponibles dans la section Publications du site Web des FIPOL ([www.fipol.org](http://www.fipol.org)).

\*\* Tous les frais à la charge des FIPOL au titre de ce sinistre ont été divisés proportionnellement à la responsabilité respective du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 (43,268 % à la charge du Fonds de 1971 et 56,732 % à la charge du Fonds de 1992).

	Cause du sinistre	Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1971 au 31.12.2013	Prise en charge financière assurée par le Fonds de 1971	Dernière année où le sinistre a figuré dans le rapport annuel/ rapport sur les sinistres*
	Échouement	5 035	KRW 50 227 315 595	KRW 7 410 928 540	2003
	Abordage	40	KRW 1 553 029 739		2005
	Erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures	0,5	¥9 634 576 US\$5 663		1996
	Abordage	94	¥366 578 453		1997
	Naufrage	Inconnu	KRW 27 177 996 728		2004
	Heurt d'une défense	1 800	KRW 10 259 000 000		1999
	Abordage	4	Néant		1996
	Échouement	72 360	£36 806 484	£1 835 035	2003
	Erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures	0,3	¥2 278 468		1997
	Erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures	30	€3 774 000		2009
	Échouement	28	KRW 771 208 587		2000
	Rupture	6 200	¥9 971 613 596**		2002
	Débordement pendant l'opération de chargement	0,6	¥8 131 327		1998
	Échouement	3 600	US\$18 315 064 Bs75 418 926	US\$1 804 893	2012
	Erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures	1	¥415 600 000	¥865 406	1998

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
<i>Jeong Jin N°101</i>	01.04.1997	Busan, République de Corée	République de Corée	896	KRW 246 millions
<i>Osung N°3</i>	03.04.1997	Tunggado, République de Corée	République de Corée	786	104 500 DTS
<i>Plate Princess</i>	27.05.1997	Puerto Miranda, Venezuela	Malte	30 423	3,6 millions de DTS
<i>Diamond Grace</i>	02.07.1997	Baie de Tokyo, Japon	Panama	147 012	14 millions de DTS
<i>Katja</i>	07.08.1997	Le Havre, France	Bahamas	52 079	€7,3 millions
<i>Evoikos</i>	15.10.1997	Détroit de Singapour	Chypre	80 823	8 846 942 DTS
<i>Kyungnam N°1</i>	07.11.1997	Ulsan, République de Corée	République de Corée	168	KRW 43 543 015
<i>Pontoon 300</i>	07.01.1998	Hamriyah, Sharjah, Émirats arabes unis	Saint-Vincent-et-les-Grenadines	4 233	Non disponible
<i>Maritza Sayalero</i>	08.06.1998	Baie de Carenero, Venezuela	Panama	28 338	3 millions de DTS
<i>Al Jaziah 1</i>	24.01.2000	Abou Dhabi, Émirats arabes unis	Honduras	681	3 millions de DTS
<i>Alambra</i>	17.09.2000	Estonie	Malte	75 366	7 600 000 DTS
<i>Natuna Sea</i>	03.10.2000	Indonésie	Panama	51 095	6 100 000 DTS
<i>Zeinab</i>	14.04.2001	Émirats arabes unis	Géorgie	2 178	3 millions de DTS
<i>Singapura Timur</i>	28.05.2001	Malaisie	Panama	1 369	102 000 DTS

\* Tous les rapports annuels et rapports sur les sinistres remontant à 1978 sont disponibles dans la section Publications du site Web des FIPOL ([www.fipol.org](http://www.fipol.org)).

\*\*\* La responsabilité au titre de ce sinistre a été répartie entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 à raison de 50 % pour chaque Fonds.

	Cause du sinistre	Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1971 au 31.12.2013	Prise en charge financière assurée par le Fonds de 1971	Dernière année où le sinistre a figuré dans le rapport annuel/ rapport sur les sinistres*
	Débordement pendant l'opération de chargement	124	KRW 418 000 000	KRW 58 000 000	1998
	Échouement	Inconnu	KRW 7 674 268 000 ¥851 039 365	KRW 37 963 635	2001
	Débordement pendant l'opération de chargement	3,2	Néant		2012
	Échouement	1 500	Néant		1999
	Heurt d'un quai	190	Néant		2008
	Abordage	29 000	Néant		2010
	Échouement	15-20	KRW 272 033 170		2000
	Naufrage	8 000	Dh 7 978 483		2008
	Rupture d'un tuyau de déchargement	262	Néant		2001
	Naufrage	100-200	US\$1 089 574*** Dh 1 000 000		2010
	Corrosion	300	Néant		2009
	Échouement	7 000	Néant		
	Naufrage	400	US\$422 000*** Dh 1 240 000		2004
	Abordage	Inconnu	US\$846 396 ¥11 436 000	US\$25 000	2004

# Liste des monnaies

Monnaie	Symbole	£ par unité de monnaie au 31 décembre 2013, dans les cas où le taux de change est applicable
Bolivar fort vénézuélien**	BsF	10,4213
Couronne danoise	DKr	
Couronne suédoise	SKr	
Dinar algérien	DA	
Dirham des Émirats arabes unis	Dh	
Dollar canadien	Can\$	1,7598
Dollar des États-Unis	US\$	1,6563
Drachme grecque*	Dr	
Droits de tirage spéciaux	DTS	1,0694
Euro	€	1,2020
Franc français*	FF	
Lire italienne*	Lit	
Livre sterling du Royaume-Uni	£	
Mark allemand*	DM	
Naira nigérian	NGN	
Peseta espagnole*	Pts	
Peso argentin	ARS\$	10,7955
Peso philippin	PHP	73,5085
Rial omanais	OMR	0,6377
Ringgit malaisien	RM	
Rouble russe	R	52,4244
Won de la République de Corée	KRW	1747,92
Yen japonais	¥	

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

\*\* En janvier 2008, le bolivar fort (BsF) a remplacé le bolivar (Bs) au taux de 1 BsF = 1 000 Bs. Jusqu'en décembre 2011, la République bolivarienne du Venezuela utilisait le terme bolivar fort (BsF) pour distinguer la nouvelle monnaie de l'ancienne, ou bolivar (Bs). Toutefois, depuis que l'ancienne monnaie a cessé d'avoir cours, en janvier 2012, la Banque centrale vénézuélienne a décidé que le terme 'fort' n'était plus nécessaire. Par conséquent, le nom de la monnaie actuelle du Venezuela est désormais le bolivar (Bs). Afin d'éviter toute confusion, nous avons utilisé le terme 'bolivar fort' (BsF) dans la présente publication pour faire une distinction entre la monnaie actuelle du Venezuela (depuis 2008) et l'ancienne monnaie (avant 2008).

# Remerciements

Photographies	
Première de couverture ( <i>Nesa R3</i> )	Gouvernement omanais
Page 11 ( <i>Erika</i> )	Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE)
Page 15 ( <i>Prestige</i> )	Press Association Images
Page 18 ( <i>Prestige</i> )	Press Association Images
Page 22 ( <i>Solar 1</i> )	International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF)
Page 27 ( <i>Volgoneft 139</i> )	Press Association Images
Page 33 ( <i>Hebei Spirit</i> )	FIPOL
Page 37 ( <i>Hebei Spirit</i> )	FIPOL
Page 42 (Sinistre survenu en Argentine)	FIPOL
Page 45 ( <i>King Darwin</i> )	Port de Dalhousie
Page 50 ( <i>Redferm</i> )	Gouvernement nigérian
Page 62 ( <i>Alfa I</i> )	FIPOL
Page 65 ( <i>Nesa R3</i> )	Gouvernement omanais
Page 77 ( <i>Iliad</i> )	Istockphoto.com
Page 82 ( <i>Nissos Amorgos</i> )	You Inspire Photography
Page 89 ( <i>Plate Princess</i> )	Getty Images

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

Tous droits réservés ©FIPOL 2014

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.

Préresse: The Circus



Le présent rapport a été imprimé sur du papier recyclé.

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

Portland House  
Bressenden Place  
Londres SW1E 5PN  
Royaume-Uni

**Téléphone:** +44 (0)20 7592 7100

**Télécopie:** +44 (0)20 7592 7111

**Adresse électronique:** [info@iopcfunds.org](mailto:info@iopcfunds.org)

**Site Web:** [www.fipol.org](http://www.fipol.org)