



FONDS INTERNATIONAL  
D'INDEMNISATION DE 1971  
POUR LES DOMMAGES  
DUS À LA POLLUTION  
PAR LES HYDROCARBURES

CONSEIL D'ADMINISTRATION  
14ème session  
Point 4 de l'ordre du jour

71FUND/AC.14/4  
28 mai 2004  
Original: ANGLAIS

## COMPTE RENDU DES DÉCISIONS PRISES PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION À SA QUATORZIÈME SESSION

(tenue les 24 et 28 mai 2004)

Président par intérim: M. J Wren (Royaume-Uni)

### *Ouverture de la session*

En l'absence du Président du Conseil d'administration, M. Raja Malik (Malaisie), la session a été ouverte par l'Administrateur.

### *Élection du Président par intérim*

Le Conseil d'administration a élu M. John Wren (Royaume-Uni) Président pour la session et Vice-Président du Conseil.

## **1 Adoption de l'ordre du jour**

Le Conseil d'administration a adopté l'ordre du jour paru sous la cote 71FUND/AC.14/1.

## **2 Participation**

2.1 Les États ci-après ayant été à un moment quelconque membres du Fonds de 1971 ont assisté à la session:

Albanie	Danemark	Malte
Algérie	Émirats arabes unis	Maroc
Allemagne	Espagne	Mexique
Antigua-et-Barbuda	Fédération de Russie	Nigéria
Australie	Finlande	Norvège
Bahamas	France	Panama
Bahreïn	Ghana	Pays-Bas
Belgique	Grèce	Pologne
Cameroun	Îles Marshall	Portugal
Canada	Inde	République de Corée
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	Irlande	Royaume-Uni
Chypre	Italie	Suède
Colombie	Japon	Vanuatu
	Libéria	Venezuela

- 2.2 Les États ci-après n'ayant jamais été membres du Fonds de 1971 étaient représentés en qualité d'observateurs:

Arabie saoudite	Grenade	Singapour
Argentine	Iran (République islamique d')	Tanzanie
Chili		Turquie
Congo	Pérou	Uruguay
Équateur	Philippines	

- 2.3 Les organisations intergouvernementales et organisations internationales non gouvernementales ci-après étaient représentées en qualité d'observateurs:

*Organisations intergouvernementales*

Commission européenne

Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Organisation maritime internationale (OMI)

*Organisations internationales non gouvernementales*

Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)

BIMCO

Chambre internationale de la marine marchande (ICS)

Comité maritime international (CMI)

Fédération of European Tank Storage Associations (FETSA)

Groupe international des Clubs P&I

International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF)

Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

Réseau international des amis de la terre (FOEI)

Union internationale de sauvetage (ISU)

### **3 Sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître**

#### **3.1 *Nissos Amorgos***

- 3.1.1 Le Conseil d'administration a pris note des documents 71FUND/AC.14/2 et 71FUND/AC.14/2.Add.1 soumis par l'Administrateur au sujet du sinistre du *Nissos Amorgos*.

*Critiques adressées au Fonds de 1971*

- 3.1.2 Le Conseil d'administration a rappelé qu'à sa 13<sup>ème</sup> session de février 2004, la délégation vénézuélienne avait donné lecture d'une déclaration qui comportait diverses critiques contre la manière dont le Fonds de 1971 avait mené les actions en instance devant les tribunaux vénézuéliens au sujet du sinistre du *Nissos Amorgos* et que cette déclaration avait été reproduite en annexe au compte rendu des décisions de ladite session. Il a aussi été rappelé qu'il était également fait état dans ce compte rendu (document 71FUND/AC.13/8) des observations formulées par l'Administrateur sur certains des points soulevés dans la déclaration ainsi que des déclarations faites par certaines délégations.

- 3.1.3 Le Conseil a noté que les principaux points soulevés dans la déclaration de la délégation vénézuélienne pouvaient se résumer comme suit:

- Il n'était pas vrai, comme le soutenait le Fonds de 1971, que les retards apportés au paiement des indemnités soient imputables aux tribunaux vénézuéliens.

- Le Fonds de 1971 avait présenté une demande d'avocamiento<sup><1></sup> fondée sur la jonction des procédures devant les tribunaux et lorsque la Cour suprême s'était prononcée en sa faveur dans un jugement daté du 20 novembre 2002, le Fonds avait fait appel du jugement à trois reprises.
- Un appel introduit par le Fonds auprès de la Cour suprême le 26 mars 2003 avait été rédigé de manière discourtoise à l'égard des juges de la cour et traduisait de toute évidence la volonté de prendre la défense d'autres institutions publiques vénézuéliennes.
- Il semblait exister une attitude menaçante de la part du Fonds qui cherchait constamment à engager des procédures contre le Venezuela.
- Bien que la procédure pénale contre le capitaine du navire ait été prescrite le 28 août 2001, Assuranceöreningen Gard (le Gard Club), en tant que partie responsable de la défense du capitaine, n'avait pas demandé une déclaration dans ce sens de la part des tribunaux vénézuéliens alors que plus de deux années s'étaient écoulées depuis cette date. Si la procédure pénale était prescrite, la procédure civile subsidiaire, à laquelle le Fonds de 1971 avait été associé en tant que co-défendeur, n'aurait plus aucun effet légal.

*Opinion de l'ancien juge de la Cour suprême du Venezuela, le Dr Josefina Calcaño de Temeltas*

- 3.1.4 Le Conseil a noté que, compte tenu des critiques figurant dans la déclaration de la délégation vénézuélienne à la session de février 2004, l'Administrateur avait chargé un ancien juge de la cour suprême du Venezuela, le Dr Josefina Calcaño de Temeltas, d'examiner les procédures juridiques engagées devant les tribunaux vénézuéliens depuis le sinistre et de donner son opinion sur la validité des critiques formulées par la délégation vénézuélienne dans cette déclaration. Le Conseil a également noté que le Dr Calcaño avait eu accès à tous les documents soumis par les parties aux tribunaux, à un certain nombre de documents soumis au Conseil d'administration et aux rapports annuels et pertinents des FIPOL.
- 3.1.5 Le Conseil a d'autre part noté que, à l'issue de son examen, le Dr Calcaño avait soumis un rapport daté du 18 mai 2004, reproduit en annexe au document 71FUND/AC.14/2/Add.1, dans lequel elle avait analysé toutes les critiques avancées dans la déclaration susmentionnée et avait conclu qu'elles étaient toutes absolument dénuées de fondement.
- 3.1.6 Le Conseil a noté que le Dr Calcaño avait conclu en particulier qu'il ressortait très clairement du dossier que le principal motif des retards enregistrés dans les procédures judiciaires était la multiplication des conclusions déposées et des appels introduits par les avocats représentant certains des demandeurs. Le Conseil a également noté qu'elle avait conclu que les tribunaux vénézuéliens, y compris la Cour suprême, avaient manqué de rapidité dans le traitement des nombreuses procédures. Le Conseil a d'autre part noté que le Dr Calcaño avait conclu que les mesures prises par le Fonds de 1971 au sujet du sinistre du *Nissos Amorgos* avaient été adéquates et totalement conformes aux instruments qui régissaient l'Organisation et son fonctionnement et tout à fait compatibles avec la politique arrêtée par les gouvernements des États Membres en matière d'indemnisation et de recours.

---

<1> En droit vénézuélien, dans des circonstances exceptionnelles, la Cour suprême peut avoir compétence, 'avocamiento', et statuer sur le fond. De telles circonstances exceptionnelles sont définies comme étant des circonstances qui affectent directement 'l'intérêt public et l'ordre social' ou dans lesquelles il est nécessaire de remettre de l'ordre dans la procédure judiciaire en raison de l'extrême importance de l'affaire. Lorsque la demande d'avocamiento est accordée, la Cour suprême agit comme tribunal de première instance et son jugement est sans appel.

*Procédures judiciaires*

- 3.1.7 Le Conseil a rappelé que le sinistre avait amené à saisir un tribunal pénal de Cabimas, des tribunaux civils de Caracas et de Maracaibo, la cour d'appel de Maracaibo et la Cour suprême et que plusieurs demandes d'indemnisation avaient fait l'objet d'un accord de règlement à l'amiable, les actions en justice correspondantes étant du coup retirées.

*Procédures pénales*

- 3.1.8 Il a été rappelé que des procédures pénales avaient été engagées contre le capitaine et que celui-ci, dans ses conclusions devant le tribunal pénal, avait soutenu que les dommages avaient été en grande partie dus à une négligence imputable à la République du Venezuela. Il a également été rappelé que le Fonds de 1971 avait soumis des conclusions au tribunal dans lesquelles il soutenait que les dommages avaient été essentiellement dus à une négligence imputable à la République du Venezuela.
- 3.1.9 Il a été rappelé que dans un jugement prononcé en mai 2000, le tribunal pénal avait rejeté les arguments avancés par le capitaine et l'avait tenu pour responsable des dommages découlant du sinistre et que le capitaine avait fait appel du jugement devant la cour d'appel de Maracaibo. Il a également été rappelé que le Fonds de 1971 avait présenté des conclusions devant la cour d'appel en faisant valoir que le tribunal n'avait pas suffisamment tenu compte des preuves qu'il avait soumises.
- 3.1.10 Le Conseil a rappelé que dans une décision rendue en septembre 2000, la cour d'appel avait décidé de ne pas examiner l'appel et d'ordonner au tribunal de Cabimas de remettre le dossier à la Cour suprême (Sala Politico-Administrativa) du fait que cette dernière était saisie d'une demande d'avocamiento', cette décision, de l'avis des avocats du Fonds, semblant laisser entendre que le jugement du tribunal pénal de Cabimas était nul et non avenue. Il a été noté que la Cour suprême restait saisie du dossier pénal, que le capitaine avait soumis plusieurs demandes à cette cour pour que le dossier soit renvoyé à la cour d'appel de Maracaibo afin que la procédure se poursuive mais qu'aucune suite n'avait été donnée à ces demandes.
- 3.1.11 Le Conseil a noté que l'avocat du Fonds de 1971 avait informé ce dernier que selon le droit procédural vénézuélien, les poursuites pénales contre le capitaine étaient frappées de forclusion étant donné qu'en droit vénézuélien un jugement définitif aurait dû être rendu dans un délai de quatre ans et demi à compter de la date du délit et que de ce fait la demande d'indemnisation formée contre le capitaine, le propriétaire du navire et le Gard Club, qui était subsidiaire relativement à l'action pénale, n'avait aucun effet.

*Demandes d'indemnisation soumises aux tribunaux*

- 3.1.12 Le Conseil a noté que la situation en ce qui concerne les demandes d'indemnisation importantes en instance devant les tribunaux vénézuéliens était la suivante.

<b>Demandeur</b>	<b>Catégorie</b>	<b>Montant demandé US\$</b>	<b>État de la demande</b>
République du Venezuela	Dommages à l'environnement	\$60 250 396	En instance devant le tribunal pénal
République du Venezuela	Dommages à l'environnement	\$60 250 396	En instance devant le tribunal civil
Trois entreprises de transformation du poisson	Manque à gagner	\$30 000 000	En instance devant le tribunal civil Aucune perte établie
<b>Total</b>		<b>\$150 500 792</b> (£83,3 millions)	

- 3.1.13 Le Conseil a rappelé qu'à sa session de juillet 2003, il avait de nouveau exposé la position du Fonds de 1971 selon laquelle les éléments composant les demandes d'indemnisation déposées par la République du Venezuela ne concernaient pas des dommages dus à la pollution relevant de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile ni de la Convention de 1971 portant création du Fonds et que ces demandes devraient donc être traitées comme irrecevables.

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

- 3.1.14 Le Conseil a noté que les demandes suivantes avaient fait l'objet d'un accord de règlement à l'amiable:

<b>Demandeur</b>	<b>Catégorie</b>	<b>Montant du règlement (Bs)</b>	<b>Montant du règlement (US\$)</b>
Petróleos de Venezuela S.A. (PDVSA)	Nettoyage		\$8 364 223
ICLAM	Mesures de sauvegarde	Bs15 268 867	
Pêcheurs et entreprises de transformation de crevettes	Manque à gagner		\$16 033 389
Autres demandes <2>	Domages aux biens et manque à gagner	Bs289 000 000	
<b>Total</b>		Bs304 268 867 (£85 000)	<b>\$24 397 612</b> <b>(£13,6 millions)</b>

- 3.1.15 Il a été noté que deux demandes soumises par l'ICLAM<3> pour un montant de \$36 000 (£19 000) avaient fait l'objet d'un accord de règlement mais qu'elles n'avaient pas encore été retirées des tribunaux.

*Montant d'indemnisation maximum disponible*

- 3.1.16 Il a été rappelé que le propriétaire du navire avait constitué auprès du tribunal de Cabimas une garantie d'un montant de Bs3 473 millions (£1 million), correspondant au montant de limitation applicable au *Nissos Amorgos* aux termes de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Il a également été rappelé que le 27 juin 1997, le tribunal de Cabimas avait rendu une ordonnance qui disposait que le montant maximum payable en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, à savoir 60 millions de DTS, correspondait à Bs39 738 millions, soit \$83 221 800 (£46 millions).

*Niveau des paiements*

- 3.1.17 Il a été rappelé qu'à sa quatrième session, en mars 2001, le Conseil d'administration avait relevé le niveau des paiements du Fonds de 1971, le portant de 25% à 40% des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur, en autorisant l'Administrateur à porter le niveau des paiements du Fonds de 1971 à 70% dès que le total des risques encourus par le Fonds au titre du sinistre serait inférieur à \$100 millions (document 71FUND/AC.4/ES.7/6, paragraphe 3.3.9).
- 3.1.18 Il a été rappelé qu'à sa onzième session de juillet 2003, le Conseil d'administration, compte tenu des circonstances exceptionnelles de l'affaire du *Nissos Amorgos*, et en particulier du fait que les demandes de la République du Venezuela se chevauchaient, avait décidé de relever le niveau des paiements du Fonds de 1971, en le portant de 40% à 65% des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur. Il a aussi été rappelé que le Conseil avait également déclaré que

<2> Intégralement honorées par le Gard Club.

<3> Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo

dans le cas peu probable où les tribunaux vénézuéliens accepteraient les deux demandes soumises par la République du Venezuela, le Fonds de 1971 ne considérerait cependant que l'une d'entre elles (document 71FUND/AC.11/3, paragraphes 3.25 et 3.26). Il a d'autre part été rappelé que le Conseil avait également décidé que l'autorisation donnée à l'Administrateur à sa quatrième session serait maintenue, c'est-à-dire que celui-ci serait autorisé à relever le niveau des paiements à 70% dès que le total des risques encourus par le Fonds de 1971 au titre du sinistre serait inférieur à US\$100 millions.

- 3.1.19 Il a été rappelé que le Conseil, à ses sessions antérieures, avait déclaré que si les deux demandes formées par la République du Venezuela étaient retirées ou s'il n'y était pas donné suite au détriment d'autres demandeurs, le Fonds de 1971 serait en mesure de relever le niveau des paiements à 100%.
- 3.1.20 Il a été rappelé que, à la session de juillet 2003, un certain nombre de délégations s'étaient déclarées préoccupées du fait que le niveau des paiements demeurerait établi à 65% durant une très longue période si l'on ne parvenait pas à résoudre la question des demandes en suspens. Il a également été rappelé que l'idée avait été émise que le Fonds de 1971 ne pouvait faire davantage pour aider les victimes et qu'il appartenait au Gouvernement du Venezuela de prendre les mesures qui permettraient de résoudre les problèmes. Il a de plus été rappelé que l'idée avait été avancée que le Gouvernement du Venezuela pourrait envisager notamment de ne pas maintenir ses demandes si cela ne portait pas préjudice à d'autres demandeurs, c'est-à-dire de n'être indemnisé qu'en dernier, comme cela avait été le cas d'autres gouvernements dans le cadre de sinistres précédents.
- 3.1.21 Le Conseil a également rappelé qu'à la suite de sa décision de relever le niveau des paiements, le Fonds de 1971 avait versé un montant supplémentaire de \$4 008 347 (£2,1 millions) au titre de la demande relative au manque à gagner des pêcheurs et entreprises de transformation des crevettes dont il est question au paragraphe 3.1.12 et de \$2 091 056 (£1,1 million) à PDVSA.

*Recherche d'une solution globale*

Examen effectué à la session de février 2004 du Conseil d'administration

- 3.1.22 Le Conseil a rappelé que les représentants de quelque 2 000 pêcheurs de crevettes du lac Maracaibo étaient venus à Londres participer à la 13ème session du Conseil d'administration du Fonds de 1971 en février 2004 pour y exprimer à l'Administrateur leur profonde préoccupation face au peu de progrès accompli dans le règlement des questions en suspens qui empêchaient le Fonds de 1971 de relever le niveau de paiement et de payer ainsi la totalité de leur demande qui a fait l'objet d'un accord de règlement.
- 3.1.23 Il a été rappelé que l'Administrateur, conscient des préoccupations exprimées par un certain nombre de délégations et du peu de progrès accomplis pour ce qui est du retrait des demandes par la République du Venezuela, avait proposé à la session de février 2004 que le Fonds fasse une démarche auprès des autorités vénézuéliennes et des autres parties concernées pour trouver une solution globale à toutes les questions importantes en suspens afin de soumettre une proposition au Conseil d'administration le plus rapidement possible.
- 3.1.24 Le Conseil a rappelé qu'il avait noté à cette session une divergence de vues entre les parties quant à la cause du sinistre. Il a été rappelé que le propriétaire du navire et son assureur avaient adopté une position selon laquelle le sinistre et la pollution qui en a découlé avaient été dus au fait que le chenal de Maracaibo se trouvait dans un état dangereux par suite d'un mauvais entretien. Il a été rappelé que le Fonds, dans le cadre de la procédure pénale, avait provisoirement adopté une position selon laquelle les dommages avaient été essentiellement provoqués par une négligence imputable à la République du Venezuela. Il a également été noté que les autorités vénézuéliennes quant à elles avaient déclaré que le chenal de Maracaibo était en bon état et que l'INC, l'organisme de la République du Venezuela chargé de l'entretien du chenal, n'avait commis aucune négligence concurrente.

3.1.25 Le Conseil a rappelé la proposition que l'Administrateur a présentée à la session de février 2004 en vue d'une éventuelle solution globale qui supposerait :

- que l'on trouve une solution à la divergence de vues entre les parties sur la cause du sinistre;
- que l'on trouve une solution à la demande soumise par la République du Venezuela devant le tribunal civil de Caracas;
- que les tribunaux vénézuéliens déclarent que la procédure pénale contre le capitaine est frappée de forclusion et que de ce fait la demande formée contre ce capitaine, le propriétaire du navire et le Gard Club, qui est subsidiaire relativement à l'action pénale, n'a aucun effet;
- que soit payé le solde de toutes les demandes en suspens qui ont fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant de quelque \$8,5 millions (£4,5 millions);
- que soit restituée la garantie versée par le propriétaire du navire au tribunal pénal de Cabimas.

3.1.26 Il a été rappelé qu'une solution globale pourrait ne pas concerner les demandes formées par les trois entreprises de transformation du poisson puisque les demandeurs n'avaient pas fourni la preuve qu'ils avaient subi une perte due au sinistre et qu'il faudrait peut-être s'opposer à ces demandes devant les tribunaux selon la procédure normale.

3.1.27 Le Conseil a également rappelé qu'au cas où une solution globale reprenant les éléments indiqués plus haut ferait l'objet d'un accord, le total des sommes que le Fonds de 1971 risquerait de devoir payer serait de \$54,5 millions (£ 30 millions), calculé comme suit:

<b>Demandeur</b>	<b>Catégorie</b>	<b>US\$</b>	<b>État de la procédure</b>
Trois entreprises de transformation du poisson	Manque à gagner	\$30 000 000	devant les tribunaux
PDVSA	Nettoyage	\$8 364 222	accord de règlement
Pêcheurs et entreprises de transformation	Manque à gagner	\$16 033 389	accord de règlement
Autres demandes	Dommages aux biens et manque à gagner	\$181 000	accord de règlement
<b>Total</b>		<b>\$54 578 611</b>	

3.1.28 Il a été rappelé que le montant d'indemnisation maximum disponible était de Bs39 738 millions, soit \$83 221 800 (£46 millions) et qu'il serait donc possible de procéder au paiement intégral des demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement.

3.1.29 Il a été d'autre part rappelé que le Conseil d'administration avait chargé l'Administrateur de faire en urgence une démarche auprès des autorités vénézuéliennes et des autres parties concernées pour trouver une solution globale dans le cadre des Conventions à toutes les questions importantes en suspens selon l'approche définie au paragraphe 3.1.25 ci-dessus (document 71FUND/AC.13/8, paragraphe 3.5.38).

#### Évolution de la situation depuis la session de février 2004

3.1.30 Le Conseil a noté que, sur les instructions du Conseil d'administration, l'Administrateur avait écrit aux autorités vénézuéliennes pour les informer de la décision prise par le Conseil et qu'en mars 2004, des représentants du Fonds de 1971 se sont rendus à Caracas où ils ont rencontré des hauts responsables du bureau de l'Avocat général, du Ministère public, du Ministère de l'environnement et du Ministère des affaires étrangères.

- 3.1.31 Il a été noté que la représentante du Ministère de l'environnement avait fait savoir qu'elle n'était pas à même d'accepter une solution globale au nom de la République du Venezuela mais qu'elle recommanderait la solution globale décrite au paragraphe 3.1.25 à l'Avocat général, au Procureur général et au Ministre de l'environnement.
- 3.1.32 Le Conseil a noté qu'en avril 2004, une représentante du Ministère de l'environnement avait informé le Fonds de 1971 que, à son avis, les autorités vénézuéliennes pourraient accepter la solution envisagée. Il a été noté que cette représentante avait néanmoins fait observer qu'une telle solution exigeait qu'il soit déclaré que les poursuites pénales engagées contre le capitaine étaient prescrites et que la demande subsidiaire au civil était donc dénuée d'effet et que cette déclaration ne pouvait être faite que par les tribunaux vénézuéliens et non pas par le gouvernement.

*Déclaration de la délégation vénézuélienne*

- 3.1.33 La délégation vénézuélienne a déclaré que compte tenu du retard de plus de sept ans apporté au paiement des indemnités, retard dû à plusieurs divergences entre les parties, cette délégation souhaitait aider le Fonds à trouver une solution rapide et pratique comme suite à la proposition du Fonds énoncée dans le document 71FUND/AC.14/2, paragraphe 6.4, où il était dit que:

Le Conseil d'administration a relevé que si les deux demandes de la République du Venezuela étaient retirées ou s'il n'y était pas donné suite au détriment d'autres demandeurs, le Fonds de 1971 serait en mesure de relever le niveau des paiements en le portant à 100% des préjudices ou dommages subis.

- 3.1.34 La délégation vénézuélienne a déclaré que la République du Venezuela proposait que les demandes que cette dernière avait déposées soient examinées une fois que les victimes auraient été intégralement dédommagées de sorte que les demandes d'indemnisation en suspens contre le Fonds et celles qui avaient fait l'objet d'un accord de règlement donnent lieu à un dédommagement des victimes de manière à ce que la République soit indemnisée « en dernier » et en fonction du montant d'indemnisation disponible au Fonds.
- 3.1.35 Une délégation a d'autre part déclaré que la proposition était faite dans l'esprit des précédents suivis pour des sinistres antérieurs tels que celui du *Braer* et de l'*Erika*, sur l'initiative des gouvernements du Royaume-Uni et de la France respectivement.
- 3.1.36 La délégation vénézuélienne a déclaré que son gouvernement avait réagi très positivement et dans un esprit d'initiative à la possibilité de donner la dernière priorité à la demande d'indemnisation du gouvernement afin de faciliter le dédommagement des victimes en fonction des accords de règlement conclus avec le Fonds. La délégation a également indiqué qu'elle avait été informée qu'une lettre officielle serait rédigée dans ce sens par le Ministère des affaires étrangères du Venezuela qu'il adresserait au Fonds dans les prochains jours.
- 3.1.37 L'Administrateur s'est félicité de l'initiative prise par le Gouvernement vénézuélien mais a fait observer qu'il lui faudrait examiner le texte de la lettre avant de pouvoir exprimer une opinion sur la question de savoir si l'engagement pris par le gouvernement répondait aux exigences du Fonds de 1971.
- 3.1.38 De nombreuses délégations ont manifesté leur appui à l'initiative prise par le Gouvernement vénézuélien. Plusieurs ont estimé, à l'instar de l'Administrateur, qu'il était important que le Conseil examine le texte de la lettre du Ministère des affaires étrangères vénézuélien avant de se prononcer sur un relèvement du niveau des paiements.
- 3.1.39 Prenant note de l'intention manifeste de la délégation vénézuélienne de résoudre la situation des paiements conformément à la pratique suivie antérieurement par le Fonds dans les cas d'application d'un prorata, le Conseil d'administration a décidé qu'un relèvement du niveau des paiements effectués aux victimes ne pourrait être approuvé que si le Conseil était satisfait du libellé de l'engagement pris par le Gouvernement vénézuélien.



- 3.1.40 Le Conseil d'administration a noté que l'Administrateur avait reçu une lettre puis une lettre révisée du Vice-ministre des affaires étrangères du Venezuela en réponse à la lettre qu'il avait adressée au Ministre des affaires étrangères le 20 avril 2004 dans laquelle il avait énoncé les éléments d'une éventuelle solution globale à tous les problèmes importants restant à résoudre (voir le document 71FUND/AC.14/2, paragraphe 7.13).
- 3.1.41 L'Administrateur a attiré l'attention sur une erreur importante commise dans la traduction anglaise d'une lettre du Vice-ministre des affaires étrangères reproduite en annexe au document 71FUND/AC.14/2/Add.3 où, au quatrième paragraphe, le terme 'welcomes' doit être remplacé par 'accepts' qui, de l'avis de l'Administrateur, apportait un éclaircissement significatif sur la position de la République du Venezuela.
- 3.1.42 Le Conseil d'administration a noté que dans sa réponse à la lettre de l'Administrateur, le Vice-ministre s'était félicité du fait que le Fonds de 1971 était disposé à régler l'affaire du *Nissos Amorgos* mais avait déclaré que la République du Venezuela avait estimé que la proposition était irréalisable non pas en raison d'un manque d'intérêt de sa part mais parce que les conditions fixées étaient impossibles à remplir car elles impliquaient des décisions qui relevaient légitimement d'autorités autonomes. Le Conseil a également noté que dans sa lettre, le Vice-ministre avait néanmoins déclaré que la République du Venezuela avait accepté les propositions que le Conseil d'administration avaient formulées dans les documents 71FUND/AC.14/2, paragraphe 6.4, et 71FUND/AC.11/3, paragraphes 3.30 et 3.31, tendant à ce que les demandes de la République Venezuela reçoivent une suite lorsque que le Fonds aurait versé l'intégralité des indemnités aux demandeurs qui auraient déjà été légalement reconnus en vertu d'une décision judiciaire définitive, bien entendu dans les limites du montant maximum disponible arrêté par les Conventions.
- 3.1.43 L'Administrateur a informé le Conseil qu'il avait examiné la lettre du Vice-ministre des affaires étrangères et était très heureux de constater que la République du Venezuela souhaitait prendre des mesures positives pour permettre au Fonds de 1971 de procéder au paiement intégral, dans les meilleurs délais possibles, des demandes soumises par les victimes du sinistre du *Nissos Amorgos*. De l'avis de l'Administrateur, il ressortait manifestement de cette lettre que la République du Venezuela avait l'intention de placer «en dernière position» les demandes soumises par le Venezuela.
- 3.1.44 Le Conseil a noté que le Vice-ministre, dans la lettre révisée, avait fait savoir que la République du Venezuela acceptait certaines propositions figurant dans les documents visés au paragraphe 3.1.42. Il a cependant été noté que ces documents ne contenaient pas de propositions du Conseil mais une suggestion formulée pendant le débat tendant à ce que la République du Venezuela envisage notamment de ne pas maintenir ses demandes si cela ne portait pas préjudice à d'autres demandeurs, c'est-à-dire de n'être indemnisée qu'« en dernière position », comme cela avait été le cas d'autres gouvernements à l'occasion de sinistres précédents; il a également été noté qu'aucune précision n'avait été donnée quant au sens de l'expression « en dernière position ».
- 3.1.45 L'Administrateur a déclaré qu'à son avis, compte-tenu de l'interdépendance existant entre la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds et conformément à une pratique de longue date au sein des Fonds de 1971 et 1992, l'expression «rester en dernière position» signifiait que le gouvernement en cause s'engageait à ne pas maintenir ses demandes d'indemnisation ni à demander qu'elles soient honorées en vertu de ces Conventions ou des textes de sa législation nationale mettant en oeuvre lesdites conventions jusqu'à ce que toutes les autres demandes recevables aient été intégralement payées à hauteur du montant soit fixé par voie extrajudiciaire soit arrêté par un tribunal compétent dans le cadre d'un jugement définitif ou jusqu'à ce que le Fonds accepte que toutes ces demandes soient intégralement payées.
- 3.1.46 L'Administrateur a de plus déclaré que la lettre révisée du Vice-ministre a certes montré que la République du Venezuela était disposée à « rester en dernière position », mais que le texte, si on

s'en tenait à cette lettre, ne donnait pas au Fonds de 1971 une certitude juridique suffisante pour lui permettre de recommander au Conseil d'administration de relever le niveau des paiements.

- 3.1.47 La délégation vénézuélienne a attiré l'attention sur une erreur importante dans la traduction anglaise de la lettre révisée du Vice-ministre des affaires étrangères visée au paragraphe 3.1.41. Elle a déclaré qu'il ne pouvait pas y avoir de malentendu quant à l'intention de la République du Venezuela dans sa position sur le sens de l'expression « rester en dernière position ».
- 3.1.48 Un certain nombre de délégations se sont déclarés satisfaites des efforts accomplis par la délégation vénézuélienne et l'Administrateur pour que le Fonds puisse payer intégralement les demandes ayant fait l'objet d'un accord. Certaines délégations ont déclaré qu'il était important que le Fonds de 1971 obtienne une certitude juridique suffisante mais étaient prêtes à laisser le soin à l'Administrateur de demander des assurances nécessaires dans ce sens à la République du Venezuela. D'autres délégations ont estimé que la lettre révisée du Vice-ministre des affaires étrangères était suffisante pour donner au Fonds la certitude juridique requise.
- 3.1.49 Plusieurs délégations ont souligné l'importance pour le Fonds de montrer de la souplesse dans ce genre de situation dans le souci d'assurer une rapide indemnisation des victimes. D'autres délégations ont fait valoir qu'il était important que les États soient traités sur un pied d'égalité en ce qui concerne la question de la « dernière position ».
- 3.1.50 Certaines délégations ont déclaré qu'il leur était difficile à ce stade d'exprimer un avis sur le sens juridique exact du concept: « rester en dernière position ».
- 3.1.51 La délégation vénézuélienne a exprimé son mécontentement face aux demandes répétées des FIPOL pour que la République du Venezuela apporte d'autres éclaircissements sur sa position car de l'avis de la délégation cela ne contribuait pas à dédommager les victimes au Venezuela.
- 3.1.52 Le Conseil a chargé l'Administrateur d'obtenir de la République du Venezuela les assurances nécessaires garantissant que l'interprétation qu'elle donnait à l'expression « rester en dernière position » correspondait à celle de l'Administrateur.
- 3.1.53 L'Administrateur a indiqué qu'il avait l'intention d'écrire à la République Venezuela pour lui demander si, en acceptant de rester en dernière position, elle acceptait également son interprétation du concept: « rester en dernière position » tel qu'énoncé au paragraphe 3.1.45.
- 3.1.54 Le Conseil a autorisé l'Administrateur à relever le niveau des paiements à 100 % des demandes établies, lorsqu'il aura reçu les assurances nécessaires prévues au paragraphe 3.1.52.

*Éventuelle action récursoire contre l'Instituto Nacional de Canalizaciones (INC)*

- 3.1.55 Le Conseil d'administration a rappelé que la politique des FIPOL concernant les actions récursoires telle qu'énoncée par les organes directeurs peut se résumer comme suit:

Les FIPOL ont pour politique d'engager une action récursoire chaque fois qu'il y a lieu. Les Fonds doivent dans chaque cas étudier la possibilité de recouvrer les sommes qu'ils ont versées aux victimes auprès du propriétaire du navire ou de toute autre partie en application du droit national. Si des questions de principe sont en cause, le problème du coût ne doit pas être le facteur décisif pour les FIPOL au moment de décider d'engager ou non une action en justice. La décision des Fonds quant à l'opportunité de s'engager dans cette voie doit être prise au cas par cas, compte tenu des chances de succès envisageable dans le cadre du régime juridique concerné.

- 3.1.56 Il a été rappelé que dans le cadre des poursuites pénales engagées contre le capitaine du *Nissos Amorgos*, le Fonds de 1971 avait fait valoir, sur la base de la documentation disponible à l'époque, que les dommages causés par la pollution avaient été essentiellement dus à une négligence imputable à la République du Venezuela. Le Conseil a noté que depuis lors, l'Instituto Nacional

de Canalizaciones (INC) avait produit un complément de documentation qui avait permis à l'Administrateur d'étudier la cause du sinistre plus en détail.

- 3.1.57 Le Conseil a noté que l'Administrateur avait été aidé dans son examen par le Capitaine John Maxwell, LDM Consulting Ltd, ancien associé principal de Brookes Bell Jarrett Kirman, ancien capitaine au long cours ayant 13 ans d'expérience de la navigation et 25 ans d'expérience des accidents maritimes et par M. M T Stevens, ancien associé principal de Holman Fenwick & Willan, cabinet d'avocats londonien, où il a eu à s'occuper d'accidents maritimes pendant une trentaine d'années; il s'agit dans ce cas aussi d'un capitaine au long cours ayant 12 ans d'expérience de la navigation.

*Le chenal de navigation du lac de Maracaibo*

- 3.1.58 Le Conseil a noté que le chenal de navigation du lac de Maracaibo comporte plusieurs sections et que le *Nissos Amorgos*, juste avant de s'échouer, naviguait dans la section extérieure d'une longueur de 26,5 km et d'une largeur totale de 300 mètres située dans le golfe du Venezuela.
- 3.1.59 Le Conseil a noté que les renseignements sur les profondeurs moyennes dans le chenal étaient rendus publics périodiquement dans un « Bulletin des fonds » publié par l'INC et que selon un bulletin publié le 28 février 1997 (date de l'échouement du *Nissos Amorgos*), la profondeur moyenne de la section extérieure du chenal était de 12,8 mètres (42 pieds).
- 3.1.60 Le Conseil a également noté que la section extérieure du chenal était balisée par des bouées de navigation numérotées de B1 à l'extrémité nord du côté de la mer à B28 à l'extrémité sud à l'intérieur des terres et que le fond du chenal était recouvert de sédiments en suspension appelés « fluff », notamment vers l'extrémité sud entre les bouées B25/B26 et B11/B12. Il a été noté que l'épaisseur du « fluff » variait d'un endroit à l'autre et était maîtrisée grâce au dragage.
- 3.1.61 Le Conseil a noté que les caractéristiques de cette couche de poudreuse étaient telles que sa densité augmentait au fur et à mesure qu'on s'enfonçait et que lorsque cette poudreuse était d'une densité inférieure à 1,2 g par cm<sup>3</sup>, les experts considéraient qu'elle n'était pas dangereuse pour la navigation tout en reconnaissant qu'elle avait un effet sur la vitesse et la manœuvrabilité. Il a été rappelé que la hauteur d'eau dans le chenal indiquée dans le Bulletin des fonds était la hauteur mesurée à partir de la surface de la mer jusqu'au niveau à l'intérieur de la couche de poudreuse où l'on considérait que l'on pouvait naviguer sans danger (la « limite inférieure du 'fluff' navigable »).
- 3.1.62 Le Conseil a noté que les problèmes créés par le « fluff » dans le chenal de navigation de Maracaibo était bien connus des usagers de ce chenal.

*Récapitulation des événements*

- 3.1.63 Le Conseil a noté que le *Nissos Amorgos* avait quitté Puerto Miranda sur le lac de Maracaibo le soir du 28 février 1997 avec un tirant d'eau de 11,89 mètres (39 pieds) à l'avant et à l'arrière et avec à son bord un pilote qui connaissait bien le chenal de Maracaibo et que le capitaine considérait comme un homme expérimenté et compétent.
- 3.1.64 Le Conseil a d'autre part noté que la traversée du lac de Maracaibo depuis le mouillage s'était faite sans problème mais qu'à 23 heures, le navire, alors qu'il se trouvait dans la section extérieure du chenal, avait, sous l'effet de violents vents d'est de 40 nœuds environ, perdu vitesse et contrôle malgré le recours au gouvernail et s'était échoué à 23h15 juste à l'extérieur de la limite ouest du chenal, au nord de la bouée de balisage du chenal n° B22.
- 3.1.65 Il a été noté que pendant l'échouement, la coque avait été trouée en six endroits lorsque le navire était passé sur un objet métallique non identifié et que quelque 3 600 tonnes de brut Bachaquero s'étaient échappées dans la mer par ces ouvertures.

3.1.66 Le Conseil a noté que les études du chenal effectuées après l'échouement avaient révélé plusieurs anomalies magnétiques qui indiquaient la présence de gros objets métalliques, mais que les recherches menées avaient permis de constater que ces objets étaient enterrés au-dessous du fond du chenal et que le lit de ce dernier ne présentait aucune obstruction.

3.1.67 Le Conseil a noté que, dans les poursuites au pénal engagées contre le capitaine du *Nissos Amorgos*, le procureur général avait soutenu que le navire s'était échoué parce que le capitaine n'avait pas procédé aux manœuvres nécessaires pour maintenir le navire dans le chenal alors que le capitaine avait fait valoir que le mauvais entretien du chenal l'avait rendu dangereux et que c'était là la cause du sinistre. Le Conseil a d'autre part noté que dans son jugement du 3 mai 2000, le tribunal pénal de Cabimas a estimé que le chenal de Maracaibo était en parfait état et que le capitaine était responsable des dommages causés lors du sinistre. Il a été rappelé que le tribunal avait condamné le capitaine à un an et quatre mois de prison et que celui-ci avait fait appel du jugement. Il a également été rappelé que cet appel n'avait pas encore été examiné.

*Positions des parties en ce qui concerne la cause de l'échouement*

3.1.68 Le Conseil d'administration a noté que le capitaine et le propriétaire du *Nissos Amorgos* avaient soutenu que:

- Il s'était produit une perte de vitesse et de contrôle alors que le navire se trouvait au centre de du chenal balisé par suite d'une profondeur insuffisante et c'est cette perte de contrôle qui avait amené le navire à quitter le chenal.
- Le manque de hauteur d'eau était dû à un défaut de dragage du chenal.
- Le navire avait peut-être navigué plus près du bord du chenal qu'il n'était prudent parce que les bouées de navigation n'étaient pas au bon endroit.

3.1.69 Le Conseil a également noté que le capitaine et le propriétaire du navire avaient fait valoir que plusieurs navires s'étaient échoués dans le chenal en 1996 et 1997 et, plus particulièrement, que deux pétroliers s'étaient échoués dans la même partie du chenal peu après le *Nissos Amorgos*, à savoir l'*Olympic Sponsor* le 10 mars 1997, avec un tirant d'eau au poste de chargement de 11,58 mètres (38 pieds) et le *Corellis* le 10 avril 1997, avec un tirant d'eau au poste de chargement de 10,97 mètres (36 pieds).

3.1.70 Il a été noté que l'INC, un organisme public relevant du Ministère des transports et des communications du Venezuela, chargé de l'entretien du chenal de Maracaibo, avait soutenu ce qui suit:

- Les bouées du chenal étaient bien placées.
- La hauteur d'eau dans le chenal était suffisante.
- L'échouement avait été dû à une navigation imprudente ou inappropriée. En particulier, le navire avançait trop lentement, n'avait pas utilisé la carte maritime et n'avait pas tenu suffisamment compte de la force du vent, des courants traversiers, de la marée et des vagues, autant d'éléments qui avaient amené le navire à s'écarter de la section navigable du chenal et à s'échouer en dehors de ses limites.

3.1.71 Le Conseil a noté que l'INC avait fait observer que le pétrolier *Teseo*, avec un tirant d'eau légèrement supérieur à celui du *Nissos Amorgos*, avait descendu sans problème le chenal peu avant le passage du *Nissos Amorgos*.

3.1.72 Le Conseil a noté que l'INC avait soutenu que l'objet métallique qui avait endommagé le *Nissos Amorgos* se trouvait à l'extérieur de la section navigable du chenal.

3.1.73 Le Conseil a également noté que personne n'avait évoqué un mauvais fonctionnement de l'équipement du navire pour expliquer qu'il se soit échoué.

*Point de vue de l'Administrateur*

3.1.74 Le Conseil d'administration a noté que de l'avis de l'Administrateur en cas d'action récursoire engagée par le Fonds de 1971 contre l'INC, le Fonds devrait prouver que c'était les défauts du chenal qui avaient causé ou contribué à causer l'échouement du *Nissos Amorgos* et non pas une négligence de la part du capitaine, du pilote ou de l'équipage. Il a également été noté que c'est le tribunal qui déciderait si, selon l'hypothèse la plus vraisemblable, le Fonds s'était acquitté du fardeau de la preuve.

3.1.75 Le Conseil a noté que de l'avis de l'Administrateur, il était manifeste que l'INC avait connaissance des problèmes que posait le chenal et que des plans d'urgence avaient été établis en octobre 1996 pour résoudre les graves problèmes liés au chenal mais n'avaient pas été mis en oeuvre avant l'échouement du *Nissos Amorgos*. Il a été d'autre part noté que les bulletins publiés par l'INC semblaient avoir indiqué une profondeur moyenne qui garantissait la sécurité de la navigation. Il a également été noté que plusieurs navires dont certains avaient un tirant d'eau égal ou légèrement supérieur à celui du *Nissos Amorgos* avaient eu du mal à traverser la section extérieure du chenal.

3.1.76 Le Conseil a aussi pris note de l'avis de l'Administrateur selon lequel le Fonds de 1971 devrait établir non seulement que le chenal présentait des défauts mais également que ces défauts avaient causé ou contribué à causer l'échouement du *Nissos Amorgos*. Il a été noté que sur ce point, le capitaine Maxwell et M. Stevens reconnaissaient l'un et l'autre qu'on ne disposait pas de preuves concluantes quant à la cause du sinistre. Il a cependant été également noté que, tandis que le capitaine Maxwell avait conclu que les éléments d'appréciation disponibles ne démontraient pas que l'échouement était dû, que ce soit en totalité ou en partie, à l'état du chenal, M. Stevens estimait lui que, selon l'hypothèse la plus vraisemblable, compte tenu de tous les éléments d'appréciation disponibles, le navire s'était échoué parce qu'il avait perdu le contrôle après être arrivé sur des hauts fonds en naviguant dans le chenal.

3.1.77 Le Conseil a noté que de l'avis de l'Administrateur, il existait des faits qui appuyaient l'un ou l'autre point de vue. Il a été noté qu'il était bien connu que de graves problèmes de sécurité de navigation se posaient dans le chenal, qu'un certain nombre de navires avaient rencontré de graves difficultés et que le capitaine et le pilote à bord du *Nissos Amorgos* étaient des hommes très expérimentés qui connaissaient bien le chenal. Il a par ailleurs été noté que d'autres navires ayant le même tirant d'eau ou un tirant d'eau légèrement supérieur à celui du *Nissos Amorgos* avaient franchi sans incident le chenal, que l'un d'entre eux l'avait fait quelques minutes à peine avant le *Nissos Amorgos* et que diverses déclarations et dépositions faites par le capitaine, le premier lieutenant et le pilote semblaient se contredire, notamment lorsqu'on les comparait à la déclaration du capitaine du dragueur qui a vu le *Nissos Amorgos* s'échouer.

3.1.78 Le Conseil a d'autre part noté que le tribunal pénal de Cabimas avait estimé que le capitaine du *Nissos Amorgos* avait la responsabilité du sinistre et que selon les avocats vénézuéliens du Fonds de 1971, les conclusions d'un tribunal pénal avaient un poids considérable dans une affaire civile portant sur les mêmes événements. Il a également été noté que le capitaine avait fait appel du jugement.

3.1.79 Il a été noté que dix jours après l'échouement du *Nissos Amorgos*, le pétrolier en charge *Olympic Sponsor* (dont le tirant d'eau était légèrement inférieur à celui du *Nissos Amorgos*) s'était échoué au même endroit et que le sinistre avait fait l'objet d'un arbitrage à New York entre le propriétaire de l'*Olympic Sponsor* et son affréteur. Il a aussi été noté que bien que cet arbitrage ait porté essentiellement sur la question de savoir si l'affréteur avait respecté l'obligation qui lui

incombait de désigner un port sûr, la sentence arbitrale s'appliquait néanmoins tout à fait, selon l'Administrateur, à l'affaire du *Nissos Amorgos*. Il a aussi été noté que le propriétaire du navire avait soutenu que l'échouement était dû à la hauteur d'eau insuffisante dans le chenal et que les arbitres avaient disposé d'éléments d'appréciation abondants au sujet de l'état du chenal. Le Conseil a noté qu'en novembre 2001, les arbitres avaient estimé que la seule cause directe de l'échouement était l'erreur de navigation commise par le capitaine et le pilote qui n'avaient pas suffisamment tenu compte du vent, de l'état de la mer, des courants et de la marée au moment des faits.

3.1.80 Le Conseil a noté que l'Administrateur avait en conclusion tenu compte plus particulièrement des principaux facteurs suivants:

- a) certains faits militaient en faveur d'une explication du sinistre fondée sur les défauts du chenal et d'autres faits confortaient l'opinion selon laquelle l'échouement avait été dû à une négligence de la part du navire;
- b) il incomberait au Fonds de 1971 d'assumer le fardeau de la preuve et d'établir que ce sont les défauts du chenal qui avaient causé ou contribué à causer le sinistre;
- c) il existait toujours un élément de risque dans toute procédure et en l'occurrence les éléments d'appréciation contradictoires signalés plus haut faisaient qu'il était difficile de prévoir l'issue;
- d) un cas très proche avait été examiné dans le cadre d'un arbitrage à New York et les arbitres avaient conclu que l'échouement était uniquement dû à une erreur de navigation; et
- e) un tribunal pénal vénézuélien avait imputé au capitaine du *Nissos Amorgos* la responsabilité du sinistre même si ce jugement faisait l'objet d'un appel.

3.1.81 Le Conseil a noté que, ayant pris en considération toutes les informations disponibles et plus particulièrement les facteurs énoncés au paragraphe 3.1.80, l'Administrateur estimait, tout bien pesé, qu'il était peu probable qu'une action récursoire engagée par le Fonds de 1971 contre l'INC aboutisse et qu'il proposait donc que le Fonds ne s'engage pas dans cette voie.

3.1.82 Une délégation a fait valoir que la question de savoir s'il fallait engager une action récursoire était une question de principe et non pas de coût. Cette délégation a également déclaré qu'il y avait autant d'arguments pour attribuer la cause du sinistre à l'état du chenal que pour l'attribuer à une erreur de navigation de la part du navire. Cette délégation a soulevé la question de la responsabilité du pilote mais a reconnu qu'il y avait de nombreuses parties en cause et qu'une action récursoire risquerait fort de déboucher sur des procédures sans fin et compliquées. Cette délégation a donc émis l'avis que la bonne décision consistait à ne pas engager d'action récursoire.

3.1.83 Plusieurs délégations ont soulevé des questions semblables mais ont soutenu la recommandation de l'Administrateur pour que le Fonds ne s'engage pas dans une procédure récursoire.

3.1.84 Une délégation a rappelé que le Gard Club avait déjà soulevé la question du rôle que jouaient dans l'échouement les aides à la navigation.. Cette délégation a fait observer que si le propriétaire du navire et le Club P&I Club étaient exemptés de toute responsabilité pour cette raison, c'est le Fonds qui serait tenu de verser le montant total des indemnités et, dans ce cas, le propriétaire du navire et le Club P&I entreraient en conflit avec le Fonds.

3.1.85 L'Administrateur a répondu que, si le Conseil décidait de ne pas engager d'action récursoire, mais que le propriétaire du navire et le Club P&I Club axaient leur défense sur un défaut des aides de navigation, le Fonds devrait, à son avis, s'opposer à la position du propriétaire et du Club.

- 3.1.86 Le représentant du Gard Club a déclaré que les questions portant sur la cause du sinistre concernaient à divers titres le club, le propriétaire du navire et le capitaine et notamment, qu'un recours était introduit par voie d'arbitrage à Londres contre l'affréteur au sujet de la conclusion selon laquelle le port de chargement visé n'était pas sûr. Le représentant a fait valoir que le propriétaire ne pouvait s'attendre à être dédommagé dans le cadre de cette procédure pour des indemnités qu'il n'était pas légalement tenu de payer et il devait donc décider si les faits faisaient apparaître des motifs d'exonération en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Le représentant du Gard Club a aussi déclaré que la cause du sinistre était également au centre de la procédure pénale contre le capitaine.
- 3.1.87 Le représentant du Gard Club a d'autre part indiqué que, du point de vue du club, les questions qui devaient être examinées étaient tout d'abord la validité de l'argument selon lequel le sinistre a été causé par l'état du chenal et deuxièmement la meilleure démarche à suivre pour favoriser un règlement global.
- 3.1.88 Le représentant du Gard Club a d'autre part déclaré que, s'agissant de l'action récursoire contre l'INC, on ne pouvait ignorer que le grand impact de l'affaire sur le public qui se traduisait par un fort ressentiment général à l'encontre du propriétaire du navire et du capitaine et le jugement défavorable en première instance, même s'il ne se justifiait pas, constituaient des éléments qui risquaient d'influer sur le climat dans lequel un procès se déroulerait. Le représentant du Gard Club a d'autre part souligné que malgré ces considérations, le club et le propriétaire du navire estimaient qu'ils disposaient potentiellement de forts arguments contre l'INC et souhaitaient réserver tous leurs droits de recours.
- 3.1.89 Le représentant du Gard Club a conclu que le club n'excluait pas la possibilité du retrait d'une demande contre l'État vénézuélien ou d'un arrangement ultérieur, soit parce que la demande n'aurait plus de raison d'être, les dommages ayant été remboursés par l'affréteur ou bien dans le contexte d'un accord de règlement global. Le représentant a néanmoins déclaré qu'une solution globale impliquerait nécessairement de la part des autorités vénézuéliennes diverses mesures dont le retrait des demandes irrecevables qui se chevauchaient, l'abandon des procédures contre le capitaine et le retour à une garantie bancaire fournie au début de l'affaire. Le représentant a indiqué qu'il convenait que le propriétaire du navire et le club prennent toutes les mesures d'encouragement qui permettent d'aborder ces questions tout en se réservant tous leurs droits.
- 3.1.90 Une délégation a déclaré qu'il y avait des preuves manifestes que le chenal n'était pas sûr et qu'on ne pouvait accepter les arguments contraires simplement parce que certains navires l'avaient franchi sans problème. Cette délégation a également évoqué l'éventuelle responsabilité du pilote et le dilemme face auquel le capitaine s'était trouvé en raison des obligations contradictoires de prendre de la vitesse pour garder le contrôle et d'aller moins vite pour minimiser l'enfoncement. Cette délégation a souligné qu'elle reconnaissait qu'en termes commerciaux, une action récursoire pourrait constituer un gaspillage de fonds mais qu'une question de principe était en jeu. Cette délégation a également déclaré qu'il n'était pas sûr qu'il soit correct de décider à ce stade de ne pas engager d'action récursoire et a recommandé que le Fonds repousse la décision sur cette question.
- 3.1.91 Une autre délégation a fait observer que régler la divergence de vues entre les parties au sujet de la cause du sinistre était un des éléments de l'éventuelle solution globale proposée à la 13ème session du Conseil d'administration (document 71FUND/AC.13/8, paragraphe 3.5.38) et que, puisque la situation n'avait pas évolué sur ce point, il ne serait pas raisonnable de décider s'il fallait ou non que le Fonds engage une action récursoire à ce stade. Plusieurs délégations ont souscrit à ce point de vue.
- 3.1.92 Dans son résumé du débat, le Président a déclaré qu'il était important de réunir un large consensus en faveur d'un renoncement à une action récursoire contre l'INC et que, puisqu'une légère majorité des délégations qui s'étaient exprimées l'avaient fait en faveur du report d'une décision et que même certaines des délégations qui appuyaient la proposition de l'Administrateur s'étaient montrées très hésitantes, ce consensus n'existait pas.

3.1.93 Le Conseil administration a décidé que le Fonds de 1971 devrait remettre à une date ultérieure l'adoption d'une position sur la question de savoir si le Fonds doit engager ou non une action récursoire contre l'INC.

### 3.2 Alambra

3.2.1 Le Conseil d'administration a pris note des renseignements communiqués dans le document 71FUND/AC.14/3 concernant le sinistre de l'*Alambra*.

#### *Demandes d'indemnisation*

3.2.2 Le Conseil a relevé que le propriétaire du navire et son assureur, la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club), avaient accepté les demandes au titre du coût des opérations de nettoyage à hauteur de US\$620 000 (£340 000). Il a été noté que le tribunal estonien de première instance avait approuvé cet accord de règlement en mars 2004, et que toutes les procédures contre le propriétaire du navire et le Club dans le cadre des demandes au titre des opérations de nettoyage étaient terminées.

3.2.3 Le Conseil a noté que le propriétaire du navire et le London Club avaient accepté pour US\$655 000 (£365 000) une demande de l'État estonien pour EK45,1 millions (£2 millions), qui relevait plutôt de l'amende ou du droit. Il a relevé également que le tribunal avait approuvé cet accord de règlement en mars 2004, et que la procédure contre le propriétaire du navire et le Club dans le cadre de cette demande était terminée.

3.2.4 Le Conseil a rappelé que l'affréteur d'un navire qui aurait été retardé en raison des opérations de nettoyage avait présenté au propriétaire du navire et au London Club une demande se chiffrant à US\$100 000 (£55 000).

3.2.5 Le Conseil a rappelé que le propriétaire du quai du port de Muuga où l'*Alambra* chargeait la cargaison quand le sinistre s'était produit et un entrepreneur engagé par le propriétaire du quai pour mener à bien les activités de chargement pour le compte de celui-ci avaient formé des demandes d'indemnisation contre le propriétaire du navire et le London Club, d'un montant de EK29,1 millions (£1,3 million) et de EK9,7 millions (£440 000) respectivement, au titre du manque à gagner dû à l'indisponibilité du quai durant les opérations de nettoyage.

#### *Actions en justice*

3.2.6 Le Conseil a rappelé que les demandeurs dont il est question au paragraphe 3.2.5 avaient entamé une action en justice contre le propriétaire du navire et le London Club et demandé au tribunal de notifier le Fonds de 1971 de la procédure, en application de l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

3.2.7 Le Conseil a rappelé également que le propriétaire du navire, le London Club et le Fonds de 1971 avaient dans leurs argumentations soulevé la question de savoir si la ratification de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et celle de la Convention de 1971 portant création du Fonds avaient été conformes à la Constitution estonienne.

#### *Examen de constitutionnalité*

3.2.8 Le Conseil a rappelé qu'en décembre 2003, le tribunal estonien de première instance avait rendu sa décision sur la question de la conformité juridique de la Convention avec la Constitution en ce qui concerne la procédure engagée par le propriétaire du quai du Port de Muuga. Il a été rappelé que le tribunal avait déclaré que puisque le Gouvernement avait ratifié la Convention de 1969 sur la responsabilité civile sans l'accord du Parlement, le processus de ratification n'était pas conforme à la Constitution estonienne. Il a été rappelé en outre que le tribunal avait donc décidé que la Convention était inapplicable en l'espèce et devait être déclarée incompatible avec la Constitution. Il a été rappelé également que le tribunal de première instance avait par conséquent



décidé qu'il serait nécessaire de procéder à un examen de constitutionnalité auprès de la Cour suprême.

- 3.2.9 Le Conseil a relevé qu'une audience avait eu lieu le 3 mars 2004 devant la Chambre de la Cour suprême chargée de l'examen de constitutionnalité et que, dans une décision rendue le 1er avril 2004, la Cour suprême avait déclaré qu'elle n'effectuerait pas l'examen de constitutionnalité requis par le tribunal de première instance.
- 3.2.10 Le Conseil a noté que les raisons de cette décision de la Cour suprême pouvaient se résumer comme suit:

La Cour suprême a fait référence au fait que le tribunal de première instance avait engagé une procédure d'examen de constitutionnalité sans se prononcer sur le fond de l'affaire. Dans ses décisions précédentes, la Cour suprême avait soutenu que lorsqu'elle avait procédé à un examen de constitutionnalité, elle avait tout d'abord vérifié si la disposition déclarée contraire à la Constitution était pertinente pour permettre de résoudre l'affaire devant les tribunaux car, en vertu du Code d'examen de constitutionnalité, la Cour suprême ne doit se prononcer que sur la constitutionnalité ou la validité d'une disposition. La Cour suprême a affirmé que l'élément décisif pour définir la pertinence consistait à déterminer si la disposition en cause était d'une importance capitale en l'espèce, à savoir si l'on se prononcerait différemment dans le cas où la disposition serait considérée contraire plutôt que conforme à la Constitution. La Cour suprême a noté que le tribunal de première instance avait rendu sa décision sans préciser les faits d'une importance fondamentale dans cette affaire. Elle a déclaré que le tribunal, au moment de rendre sa décision, n'avait pas pu déterminer avec certitude quelle disposition était applicable et d'une importance capitale en l'espèce. Elle a ajouté qu'elle ne pouvait pas évaluer quelle disposition juridique était pertinente pour permettre de résoudre l'affaire ni si la norme était conforme à la Constitution.

*Autres questions soulevées dans le cadre de la procédure judiciaire*

- 3.2.11 Le Conseil a rappelé qu'en septembre 2002, le London Club avait déposé auprès du tribunal des argumentations relatives aux demandes présentées par le port de Muuga et l'entrepreneur au titre des opérations de chargement, affirmant que le propriétaire du navire avait délibérément omis de procéder aux réparations nécessaires de l'*Alambra*, que, de ce fait le navire n'était pas en état de prendre la mer et que, par conséquent, en vertu du contrat d'assurance ainsi que de la Loi sur la marine marchande, le Club n'avait pas à verser d'indemnités au titre des dommages causés par ce sinistre.
- 3.2.12 Le Conseil a relevé que le Fonds de 1971 avait présenté une autre argumentation soutenant qu'en vertu du droit estonien, la notion de faute intentionnelle devait être interprétée comme étant un acte délibéré s'agissant du sinistre mais aussi de ses effets, c'est-à-dire que le propriétaire du navire avait délibérément occasionné le dommage de pollution. Il a également été noté que le Fonds avait affirmé que les éléments de preuve présentés au sujet de l'état de l'*Alambra* ne permettaient pas d'établir que le propriétaire du navire était coupable de faute intentionnelle, et que par conséquent l'assureur n'était pas exonéré de sa responsabilité pour dommage de pollution.
- 3.2.13 Le Conseil a noté qu'étant donné la décision de la Cour suprême, le tribunal de première instance étudierait le fond des actions en justice.
- 3.2.14 Une délégation s'est déclarée déçue du fait que le London Club avait invoqué l'argument de faute intentionnelle du propriétaire du navire afin d'être exonéré de sa responsabilité pour dommage de pollution. Elle a rappelé la déclaration de la délégation d'observateurs du Groupe international des Clubs P&I à la session du Conseil d'administration tenue en février 2004, à savoir que compte tenu des renseignements disponibles, il ne semblait pas s'agir d'un cas de faute intentionnelle

commise par le propriétaire du navire (document 71FUND/AC.13/8, paragraphe 3.4.10). Cette délégation a également fait valoir qu'étant donné cette défense du London Club, le problème serait peut-être plus long à résoudre et les victimes risqueraient d'attendre 10 ans ou davantage avant de pouvoir être indemnisées. Cette même délégation a déclaré en outre que si le London Club n'était pas tenu pour responsable, le Fonds de 1971 aurait à acquitter les demandes pendantes. Elle a souligné que si les Conventions n'étaient pas applicables en Estonie, le Fonds devrait rembourser toutes les contributions qu'il avait reçues de la part des réceptionnaires d'hydrocarbures en Estonie.

- 3.2.15 Le représentant du London Club a déclaré que les Clubs avaient toujours visé à régler les demandes estoniennes à hauteur d'un montant raisonnable mais que celles du Gouvernement estonien comprenaient une demande que l'État estonien avait fait valoir en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et qui relevait de l'amende ou du droit avec un intérêt sur une sanction qui augmentait le montant de la demande, le portant à US\$11 millions (£6,1 millions). Cette délégation a déclaré que le London Club avait utilisé tous les moyens possibles pour contester cette demande, y compris la défense de faute intentionnelle du propriétaire du navire. Elle a ajouté que comme cette demande avait fait l'objet d'un accord de règlement, il lui faudrait réexaminer ses argumentations sur l'inconstitutionnalité de la mise en vigueur des Conventions en Estonie et de faute intentionnelle dans le cadre de ses efforts pour parvenir à un règlement définitif des deux demandes restantes.
- 3.2.16 Résumant les débats, le Président a déclaré que si la responsabilité du London Club n'était pas établie, le Conseil devrait déterminer si le Fonds aurait à verser des indemnités.

#### **4 Divers**

##### *Keumdong N°5*

- 4.1.1 Le Conseil d'administration a rappelé que la coopérative de pêche de Yosu et environ 900 de ses membres avaient engagé une action en justice contre le Fonds de 1971 en mai 1996, pour un montant total de Won 18 803 millions (£8,8 millions). Il a été rappelé que d'après les experts du Fonds de 1971, les demandes étaient exagérées et insuffisamment étayées et que le Fonds de 1971 avait rejeté plusieurs demandes formées par des propriétaires d'embarcations de pêche, du fait que ceux-ci ne possédaient pas d'autorisation de pêche valide au moment du sinistre.
- 4.1.2 Le Conseil a rappelé également que le tribunal de première instance avait prononcé un jugement en janvier 1999 concluant que les demandeurs, y compris ceux qui n'étaient pas immatriculés et n'avaient pas de permis, avaient effectivement subi des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures mais qu'il avait rejeté leur calcul en raison du caractère peu fiable des éléments de preuve fournis, et de l'absence de lien de cause à effet direct entre le sinistre et le manque à gagner allégué. De plus, lorsqu'il avait déterminé le montant des dommages, le tribunal avait accordé une indemnisation au titre du manque à gagner ainsi que du préjudice moral, et le montant total accordé avait été de Won 1 571 millions (£740 000).
- 4.1.3 Le Conseil a rappelé que le Fonds de 1971 avait fait appel de la décision d'attribuer des indemnités aux pêcheurs sans permis, et au titre du préjudice moral au lieu du préjudice économique seulement. Il a été rappelé que la cour d'appel avait renversé le jugement du tribunal de première instance. Il a été rappelé également que la cour d'appel avait estimé qu'il ne devait pas y avoir de différence concernant l'application des Conventions entre les États contractants et que la législation coréenne ne devait prévoir que les pertes au titre du préjudice économique et des dommages aux biens. Le Conseil a rappelé en outre que la cour d'appel avait décidé que les recettes des demandeurs travaillant sans permis ou qui n'étaient pas immatriculés en application de la législation coréenne sur la pêche devraient être considérées comme étant illicites et ne pouvaient donc pas figurer dans le calcul des indemnités.
- 4.1.4 Il a été rappelé que comme la position du Fonds sur les questions de principe avait été acceptée, le Fonds n'avait pas fait appel de la décision de la cour d'appel. Il a été rappelé également que les

membres de la coopérative de pêcheurs n'avaient pas fait appel de la décision à titre individuel mais que 36 associations villageoises de pêche avaient fait appel auprès de la Cour suprême, demandant réparation pour Won 2 756 millions (£1,3 million) au titre du préjudice moral.

- 4.1.5 Le Conseil d'administration a relevé que la Cour suprême avait rejeté l'appel dans le jugement qu'elle avait rendu le 28 avril 2004. Il a relevé également que la Cour suprême avait, dans son jugement, décidé que du point de vue du droit coréen, il fallait considérer que la notion de préjudice moral était incluse dans la notion de dommage par pollution par les hydrocarbures de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds mais qu'en l'espèce les demandes d'indemnisation n'étaient pas acceptables au motif que les demandeurs n'étaient pas des particuliers mais des associations de pêcheurs. Il a été noté que du fait de ce jugement, le Fonds serait en mesure de recouvrer la somme qu'il avait déposée auprès du tribunal, soit Won 1 571 millions (£740 000), et que les contributeurs au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Keumdong N°5* seraient en droit d'obtenir un remboursement d'environ £7,5 millions.

## **5 Adoption du compte rendu des décisions**

Le projet de compte rendu des décisions du Conseil d'administration publié sous la cote 71FUND/AC.14/WP.1, a été adopté, sous réserve de certaines modifications.

---