



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

CONSEIL D'ADMINISTRATION
20ème session
Point 15 de l'ordre du jour

71FUND/AC.20/13/5
22 septembre 2006
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1971 A EU À CONNAÎTRE

AUTRES SINISTRES

Note de l'Administrateur

Résumé:	Les faits nouveaux intervenus concernant les sinistres ci-après sont examinés dans le présent document: <i>Vistabella</i> , <i>Aegean Sea</i> , <i>Braer</i> , <i>Iliad</i> , <i>Kriti Sea</i> , <i>Plate Princess</i> , <i>Katja</i> , <i>Evoikos</i> et <i>Alambra</i> .
Mesures à prendre:	Noter les renseignements communiqués.

1 *Vistabella*

(*Caraïbes*, 7 mars 1991)

- 1.1 Au cours de son remorquage, la barge de mer *Vistabella* (1 090 tjb), immatriculée à la Trinité-et-Tobago, a coulé par plus de 600 mètres de fond, à 15 milles au sud-est de Nevis. On ne connaît pas la quantité de fuel-oil lourd de cargaison qui s'est déversé par suite de cet événement, ni celle demeurant dans la barge.
- 1.2 Le *Vistabella* n'était couvert par aucun club P & I; il avait toutefois souscrit une assurance au tiers auprès d'une compagnie d'assurances de la Trinité, laquelle a soutenu que l'assurance ne couvrait pas ce sinistre. Le montant de limitation applicable au navire a été estimé à FF2 354 000, soit €359 000 (£243 294)^{<1>}. Aucun fonds de limitation n'a été constitué. Il était peu probable que le propriétaire du navire soit en mesure de satisfaire à ses obligations au titre de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile en l'absence d'une assurance appropriée. Le propriétaire du navire et son assureur n'ont pas répondu à l'invitation qui leur avait été faite de participer au déroulement de la procédure de règlement des demandes.
- 1.3 Le Fonds de 1971 a versé des indemnités s'élevant à FF8,2 millions, soit €1,3 million (£880 000) au Gouvernement français, au titre des opérations de nettoyage. Un montant total d'environ £14 250 a été versé à des demandeurs privés de Saint-Barthélemy et des îles Vierges britanniques, et aux autorités des îles Vierges britanniques.
- 1.4 Le Gouvernement français a intenté une action en justice contre le propriétaire du *Vistabella* et son assureur devant le tribunal de première instance de Basse-Terre (Guadeloupe), afin de se faire indemniser pour les opérations de nettoyage effectuées par la Marine nationale française. Le Fonds de 1971 est intervenu dans la procédure et a acquis par voie de subrogation la créance du Gouvernement français, lequel s'est retiré de la procédure.

<1> Dans le présent document, la conversion des monnaies a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur au 13 septembre 2006 (€1 = £0,6777), sauf en ce qui concerne les paiements effectués par le Fonds de 1992 pour lesquels la conversion a été faite sur la base du taux en vigueur à la date du paiement.

- 1.5 Lors d'un jugement rendu en 1996, le tribunal de première instance a reconnu que, sur la base de la subrogation, le Fonds de 1971 était en droit d'intenter des poursuites contre le propriétaire du navire et d'intenter directement des poursuites contre l'assureur de ce dernier et lui a accordé le droit de recouvrer la totalité du montant qu'il avait versé pour les dommages causés sur les territoires français. L'assureur a fait appel de cette décision.
- 1.6 La cour d'appel a rendu son jugement en mars 1998. Elle a estimé que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile s'appliquait à ce sinistre et que la Convention s'appliquait à l'action directe du Fonds de 1971 contre l'assureur même si, dans ce cas particulier, le propriétaire du navire n'avait pas été obligé de contracter une assurance puisque la barge transportait une cargaison inférieure à 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac. L'affaire a été renvoyée devant le tribunal de première instance.
- 1.7 Dans un jugement prononcé en mars 2000, le tribunal de première instance a ordonné à l'assureur de verser au Fonds de 1971 une somme de FF8,2 millions, soit €1,3 million (£890 000) plus les intérêts. L'assureur a fait appel du jugement.
- 1.8 La cour d'appel a rendu son jugement en février 2004, dans lequel elle confirme la décision prise par le tribunal de première instance en mars 2000. L'assureur ne s'est pas pourvu en appel devant la cour de cassation.
- 1.9 L'Administrateur a engagé, en concertation avec les avocats français du Fonds, des poursuites judiciaires contre l'assureur à Trinité-et-Tobago pour faire exécuter le jugement de la cour d'appel.

2 *Aegean Sea*

(Espagne, 3 décembre 1992)

Le sinistre

- 2.1 Par gros temps, le minéralier-vraquier-pétrolier grec *Aegean Sea* (56 801 tjb) s'est échoué alors qu'il s'approchait du port de La Corogne, au nord-ouest de l'Espagne. Le navire, qui transportait environ 80 000 tonnes de brut, s'est brisé en deux et un incendie a fait rage pendant près de 24 heures. La section avant a coulé à une cinquantaine de mètres de la côte, tandis que la section arrière est restée en grande partie intacte. Des assistants maritimes travaillant à partir du littoral ont récupéré les hydrocarbures restés dans la section arrière. On ne connaît pas la quantité déversée mais il semble que la majeure partie de la cargaison ait été consumée par l'incendie ou se soit dispersée en mer. Les côtes s'étendant à l'est et au nord-est de La Corogne ont été contaminées en divers endroits, comme l'a été l'estuaire abrité de la Ría de Ferrol. De vastes opérations de nettoyage ont été menées en mer et à terre.

Demandes d'indemnisation

- 2.2 Des demandes d'un montant total de Ptas 48 187 millions, soit €289,6 millions (£196 millions) ont été soumises 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.

Procédure pénale

- 2.3 Une procédure pénale a été engagée auprès du tribunal pénal de première instance de La Corogne à l'encontre du capitaine de *Aegean Sea* et du pilote chargé de faire entrer le navire dans le port de La Corogne. Le tribunal a examiné non seulement les aspects pénaux de l'affaire mais aussi les demandes d'indemnisation qui avaient été présentées dans le cadre de la procédure pénale à l'encontre du propriétaire du navire, du capitaine, de l'assureur du propriétaire du navire – la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (le UK Club), du Fonds de 1971, du propriétaire de la cargaison se trouvant à bord de *Aegean Sea* et du pilote.
- 2.4 Dans un jugement rendu en avril 1996, le tribunal pénal a déclaré que le capitaine et le pilote étaient

tous deux coupables de négligence grave. Chacun a été condamné à une amende de Ptas 300 000 (£1 250). Le capitaine, le pilote et l'État espagnol ont fait appel du jugement qui, en juin 1997, a été confirmé par la cour d'appel.

Accord de règlement global

- 2.5 En juin 2001, le Conseil d'administration a autorisé l'Administrateur à conclure et signer au nom du Fonds de 1971 un accord avec l'État espagnol, le propriétaire du navire et le UK Club, sur le règlement global de toutes les questions en suspens dans l'affaire de *l' Aegean Sea*, à condition que ledit accord contienne certains éléments. En juillet 2001, l'Administrateur a adressé une offre officielle aux fins d'un accord de ce type. Selon cette offre, la conclusion de l'accord dépendait du retrait par les demandeurs des actions en justice qu'ils avaient intentées, représentant au moins 90 % du montant total revendiqué en justice.
- 2.6 Le 4 octobre 2002, le Conseil d'État espagnol (Consejo de Estado) a approuvé la proposition d'accord de règlement. Le 17 octobre 2002, le Parlement espagnol a adopté un décret-loi royal ('Decreto-Ley') autorisant le Ministre des finances à signer au nom du Gouvernement espagnol un accord entre l'Espagne, le propriétaire du navire, le UK Club et le Fonds de 1971. Ce décret-loi autorisait en outre le Gouvernement espagnol à conclure des accords de règlement à l'amiable avec les demandeurs en échange du retrait des actions en justice de ceux-ci. Au 30 octobre 2002, le Gouvernement espagnol avait conclu avec les demandeurs des accords de règlement représentant plus de 90 % du principal des pertes ou dommages revendiqués. Les conditions énoncées dans l'offre du Fonds de 1971 étaient donc remplies.
- 2.7 Le 30 octobre 2002, un accord a été conclu entre l'État espagnol, le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et le UK Club, aux termes duquel le montant total dû aux victimes par le propriétaire de *l' Aegean Sea*, le UK Club et le Fonds de 1971 en raison de la répartition des responsabilités telle que décidée par la cour d'appel de La Corogne s'élevait à Ptas 9 milliards (£37 millions). Par suite de la répartition des responsabilités décidée par la cour d'appel de La Corogne, l'État espagnol s'est engagé à indemniser toutes les victimes susceptibles d'obtenir d'un tribunal espagnol un jugement définitif en leur faveur qui condamnait le propriétaire du navire, le UK Club ou le Fonds de 1971 à verser des indemnités du fait du sinistre.
- 2.8 Le 1er novembre 2002, en application de cet accord, le Fonds de 1971 a payé au Gouvernement espagnol un montant de €38 386 172 correspondant à Ptas 6 386 921 613 (£24 411 208).

Faits récents

- 2.9 Six demandeurs n'ont pas pu s'entendre avec le Gouvernement espagnol sur le montant des pertes qu'ils avaient subies et ont engagé des actions devant le tribunal de première instance de La Corogne à l'encontre de l'État espagnol et du Fonds de 1971, pour un montant total de €3 646 000 (£2,5 millions). Dans son argumentation présentée devant le tribunal, le Fonds de 1971 a fait valoir qu'il n'était pas tenu d'indemniser ces demandeurs dans la mesure où le Gouvernement espagnol, en vertu de l'accord susmentionné conclu avec le Fonds de 1971, s'était engagé à indemniser toutes les victimes du sinistre ayant des demandes en souffrance et où cet engagement avait été approuvé par un décret-loi royal.
- 2.10 En décembre 2005, le tribunal s'est prononcé sur trois de ces demandes. Dans ses jugements, le tribunal rejetait les arguments du Fonds de 1971 au motif que le décret-loi royal ne déchargeait pas le Fonds de 1971 de ses responsabilités à l'égard des victimes, dans la mesure où il se rapportait à un contrat conclu entre le Fonds de 1971 et l'État espagnol. Le tribunal a également considéré que l'État espagnol n'avait pas été autorisé par les victimes à conclure un accord au sujet des demandes qu'ils avaient formées auprès de tiers. Le tribunal a considéré que le gouvernement et le Fonds étaient conjointement responsables à l'égard des demandeurs mais il a octroyé des sommes nettement inférieures à celles qui avaient été demandées. Toutes les parties ont fait appel de ces jugements.
- 2.11 En vertu de l'accord conclu avec le Fonds de 1971, le Gouvernement espagnol paiera toutes les sommes octroyées par ces jugements.

- 2.12 En juillet 2006, le tribunal a ordonné l'exécution provisoire du jugement rendu en ce qui concerne l'un des demandeurs dont il est question au paragraphe 2.10.
- 2.13 Aucun fait nouveau n'est intervenu s'agissant des cinq demandes restantes.

3 **Braer**

(Royaume-Uni, 5 janvier 1993)

Le sinistre

- 3.1 Le navire-citerne libérien *Braer* (44 989 tjb) s'est échoué au sud des îles Shetland (Royaume-Uni). Le navire s'est finalement fracturé, déversant la cargaison et les soutes dans la mer. Sous l'action des intempéries, la plupart des hydrocarbures déversés se sont dispersés naturellement et le rivage n'a guère été touché. Des vents forts ont cependant rabattu des embruns d'hydrocarbures sur des terres agricoles et des maisons situées à proximité du littoral. Le Gouvernement du Royaume-Uni a imposé une zone d'interdiction de pêche dans un secteur situé le long de la côte occidentale des îles Shetland, qui avait été touchée par les hydrocarbures, en vue d'interdire la capture, la récolte et la vente de toutes espèces de poissons et de mollusques et crustacés en provenance de cette zone.

Demandes d'indemnisation

- 3.2 Toutes les demandes, à l'exception de l'une d'entre elles, ont fait l'objet d'un accord de règlement; le montant total des indemnités versées s'est élevé à £51,9 millions environ, dont le Fonds de 1971 a payé £45,7 millions et l'assureur du propriétaire du navire, Assurance-föreningen Skuld (Skuld Club), £6,2 millions.
- 3.3 La seule demande restante, présentée par Shetland Sea Farms Ltd, une société des îles Shetland, avait trait à un contrat d'achat de smolts provenant d'une société située sur le territoire métropolitain. Le Comité exécutif a estimé qu'il fallait, pour évaluer la demande, tenir compte de tout avantage dont d'autres sociétés du groupe auraient pu bénéficier. Les tentatives d'accords de règlement à l'amiable ont échoué.
- 3.4 La société a intenté une action en justice contre le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971. La question s'est posée de savoir si certaines des pièces sur lesquelles le demandeur s'appuyait étaient authentiques.
- 3.5 Le tribunal de première instance a rendu sa décision en juillet 2001. Après audition des témoins, il a décidé que les représentants du demandeur avaient sciemment fourni des copies de fausses lettres à l'appui de la demande d'indemnisation de Shetland Sea Farms. Le tribunal a soutenu que ces documents avaient été présentés dans l'intention de tromper le Bureau des demandes d'indemnisation mis en place par le Fonds de 1971 et le Skuld Club en faisant croire que les prétendus engagements contractuels de Shetland Sea Farms étaient fondés sur une correspondance fixant les modalités des contrats. De plus, le tribunal a soutenu qu'ils l'avaient fait dans le cadre d'un plan visant à soumettre une importante demande d'indemnisation.
- 3.6 Le tribunal a ensuite examiné la question de savoir si, à cause de cela, il convenait de rejeter la demande sans autre forme de procès. Le tribunal a reconnu qu'il avait en effet toute l'autorité voulue pour rejeter une demande lorsqu'une partie s'était rendue coupable d'emploi abusif de moyens de procédure, mais il a déclaré qu'il s'agissait d'un pouvoir drastique. Le tribunal a toutefois décidé que, comme la société Shetland Sea Farms n'allait plus fonder sa demande sur de fausses lettres, il faudrait lui donner la possibilité de présenter une nouvelle argumentation ne reposant pas sur ce moyen, et que le refus d'une version révisée de la demande constituerait une sanction excessive.
- 3.7 Le tribunal a décidé qu'il convenait de poursuivre l'affaire dans le cadre d'une audience limitée à la question de savoir si Shetland Sea Farms était en mesure de prouver qu'un contrat avait été conclu avant le sinistre du *Braer* en vue de la fourniture de smolts à Shetland Sea Farms sans référence à de fausses lettres et factures. Des audiences ont eu lieu en avril et en septembre 2002. Le tribunal a

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

- 3.8 Le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont fait appel de cette partie de la décision du tribunal au motif que la revendication d'une perte de bénéfices reposait sur le nombre et le coût des smolts tels qu'indiqués dans la demande fondée sur les prétendus contrats dont il avait été déterminé qu'ils étaient faux.
- 3.9 En janvier 2005, la cour d'appel a prononcé un jugement confirmant la décision du tribunal de première instance, dans lequel elle a soutenu que, même si Shetland Sea Farms ne pouvait invoquer l'existence du prétendu contrat, la société pouvait fonder la demande d'indemnisation sur le fait qu'elle aurait acheté, élevé et vendu des smolts dont elle aurait tiré des bénéfices, même en l'absence d'un contrat préalable. Le demandeur n'a pas encore chiffré la demande d'indemnisation conformément aux critères fixés par le tribunal.
- 3.10 Compte tenu de la conduite de Shetland Sea Farms, en juillet 2006, la cour d'appel a prononcé une injonction provisoire contre cette société, lui ordonnant de payer au propriétaire du navire, au Skuld Club et au Fonds la majeure partie des frais de justice que ceux-ci avaient engagés dans le cadre de cette procédure. La cour a indiqué à la société que l'autorisation de poursuivre la procédure dépendait de l'exécution préalable de ce paiement lequel, à ce jour, n'a pas encore été effectué.
- 3.11 Le Skuld Club s'est engagé à verser tout montant octroyé par une décision de justice finale.

4 *Iliad*

(Grèce, 9 octobre 1993)

- 4.1 Le navire-citerne grec *Iliad* (33 837 tjb) s'est échoué sur des rochers à proximité de l'île de Sfaktiria alors qu'il quittait le port de Pylos (Grèce) et quelque 300 tonnes de brut léger syrien se sont déversées. Le plan d'intervention d'urgence nationale de la Grèce a été déclenché et les hydrocarbures déversés ont été assez rapidement nettoyés.
- 4.2 En mars 1994, l'assureur P & I du propriétaire du navire a constitué un fonds de limitation de Dr 1 497 millions, soit €4,4 millions (£2,9 millions) auprès du tribunal compétent en déposant une garantie bancaire.
- 4.3 Le tribunal a décidé que les demandes devaient être déposées avant le 20 janvier 1995. À cette date, 527 demandes avaient été présentées dans le cadre de la procédure en limitation pour un total de Dr 3 071 millions, soit €9 millions (£6,1 millions), plus un montant de Dr 378 millions, soit €1,1 million (£745 000) au titre du préjudice moral.
- 4.4 En mars 1994, le tribunal a nommé un liquidateur chargé d'examiner les demandes dans le cadre de la procédure en limitation. Il a été signalé à la réunion d'octobre 2004 du Conseil d'administration (document 71FUND/AC.15/14/1) que le liquidateur avait remis son rapport au tribunal, mais que ce rapport n'avait pas encore été communiqué au Fonds de 1971. Toutefois, les avocats du Fonds en Grèce avaient par la suite informé l'Administrateur que le rapport n'avait pas été présenté. Les demandeurs ont déposé officiellement une plainte à l'encontre du liquidateur pour manquement au devoir. Une enquête officielle a été ouverte et le procureur de la République a intimé l'ordre à ce dernier d'expliquer pourquoi il avait anormalement tardé à remettre le rapport.
- 4.5 Le propriétaire du navire et son assureur ont intenté une action en justice contre le Fonds de 1971

pour faire en sorte que ne soient forclos ni leur droit à recouvrer auprès du Fonds tout paiement qu'ils auraient effectué au-delà du montant de limitation du propriétaire, ni leur droit à la prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le propriétaire d'une installation piscicole, dont la demande porte sur une somme de Dr 1 044 millions ou €3 millions (£2 millions), a lui aussi interrompu la période de prescription en intentant une action contre le Fonds de 1971. Toutes les autres demandes d'indemnisation sont désormais frappées de prescription vis-à-vis du Fonds.

- 4.6 Le liquidateur a présenté son rapport au tribunal en mars 2006, dans lequel il a évalué les 527 demandes d'indemnisation à €125 755 (£1,4 million), ce qui est inférieur au montant de limitation applicable au propriétaire du navire. Toutefois, 446 de ces demandeurs, dont le propriétaire du navire et son assureur, ont fait opposition au rapport. Le Fonds a également présenté des conclusions au tribunal concernant le rapport, dans lesquelles il aborde les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Dans ses conclusions, le Fonds a réservé tous les droits découlant de l'article 6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, à savoir l'article concernant la prescription, vis-à-vis de tous les demandeurs autres que le propriétaire du navire, son assureur et le propriétaire de l'installation piscicole.
- 4.7 La prochaine audience au tribunal dans le cadre de la procédure en limitation, devrait avoir lieu en octobre 2006.

5 *Kriti Sea*

(Grèce, 9 août 1996)

- 5.1 Alors qu'il procédait au déchargement d'hydrocarbures dans un terminal pétrolier du port d'Agioi Theodori (Grèce), à une quarantaine de kilomètres à l'ouest du Pirée, le navire-citerne grec *Kriti Sea* (62 678 tjb) a déversé entre 20 et 50 tonnes de brut léger d'Arabie. Des côtes rocheuses et des plages ont été polluées; sept installations piscicoles ont été touchées et les coques de bateaux de plaisance et d'embarcations de pêche dans la zone ont été souillées.
- 5.2 En décembre 1996, le propriétaire du navire a constitué par le biais d'une garantie bancaire, un fonds de limitation d'un montant de Dr 2 241 millions, soit €6,6 millions (£4,5 millions).
- 5.3 La plupart des demandes ont fait l'objet d'un accord de règlement mais trois d'entre elles, à savoir celles de l'État grec, d'une installation piscicole et d'un complexe touristique situé en bord de mer, restent en suspens. Dans un jugement rendu en mars 2006, la Cour suprême a cassé les décisions de la cour d'appel qui avait confirmé les demandes de l'État grec et de l'installation piscicole, au motif que l'argumentation judiciaire n'était pas correcte. Elle a également annulé la décision de la cour d'appel qui avait rejeté la demande du propriétaire du complexe touristique en bord de mer, au motif que la loi avait été mal appliquée. La Cour suprême a renvoyé ces demandes devant la cour d'appel qui procédera à un nouvel examen sur le fond de ces affaires et réglera la question des montants.
- 5.4 La cour d'appel examinera l'affaire le 16 mai 2007.

6 *Plate Princess*

(Venezuela, 27 mai 1997)

Le sinistre

- 6.1 Le 27 mai 1997, alors que le navire-citerne maltais *Plate Princess* (30 423 tjb) se trouvait à quai dans un terminal pétrolier à Puerto Miranda sur le lac Maracaibo (Venezuela) et chargeait 44 250 tonnes de pétrole brut Lagotreco, 3,2 tonnes se seraient déversées dans le lac en même temps que l'eau de ballastage.

Actions en justice

- 6.2 Le montant de limitation applicable au *Plate Princess* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile a été estimé à 3,6 millions de DTS (£2,8 millions)^{<1>}. Le propriétaire du navire a fourni une garantie du Banco Venezolano de Credito (BVC) d'un montant de Bs2 844 millions (£710 000)^{<2>}.
- 6.3 En juin 1997, un syndicat de pêcheurs (FETRAPESCA) a engagé une action au pénal contre le capitaine et le propriétaire du *Plate Princess* au nom de 1 692 propriétaires de bateaux de pêche, pour un montant estimatif de US\$10 060 par embarcation (£5 400), soit un montant total de US\$17 millions (£9 millions)^{<3>}. Cette demande a été présentée au titre des dommages qui auraient été causés aux bateaux et aux filets de pêche, ainsi que du manque à gagner. FETRAPESCA a également intenté une action au titre du manque à gagner subi par les pêcheurs auprès du tribunal civil de Caracas contre le propriétaire du navire et le capitaine du *Plate Princess* pour un montant estimé à US\$10 millions (£5,3 millions).
- 6.4 En juin 1997, un syndicat local de pêcheurs (Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda) a également présenté au tribunal civil de Caracas une demande d'indemnisation contre le propriétaire et le capitaine du *Plate Princess* pour un montant estimé à US\$20 millions (£10,6 millions).

Dispositions concernant la prescription dans la Convention de 1971 portant création du Fonds

- 6.5 Afin d'empêcher qu'une demande ne soit prescrite, le demandeur doit, dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu, soit intenter une action en justice contre le Fonds de 1971, soit notifier le Fonds d'une action contre le propriétaire du navire et/ou son assureur conformément à l'article 7.6 de la Convention (article 6.1, première phrase). Même si le demandeur a informé le Fonds d'une action contre le propriétaire du navire et/ou son assureur dans le délai fixé, la demande est frappée de prescription si le demandeur n'a intenté aucune action en justice contre le Fonds de 1971 dans un délai de six ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement (article 6.1, deuxième phrase).

Examen de la question effectué par le Conseil d'administration à la session d'octobre 2005

- 6.6 À la session d'octobre 2005 du Conseil d'administration, la délégation du Venezuela a indiqué que ses conseillers juridiques estimaient que les demandes d'indemnisation concernant ce sinistre n'étaient pas, contrairement à ce qu'on tenait pour établi, frappées de prescription au titre de l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Évoquant une décision récente de la Cour suprême du Venezuela à ce sujet, la délégation a fait part de son souhait d'inscrire le sinistre du *Plate Princess* à l'ordre du jour de la prochaine session du Conseil d'administration du Fonds de 1971 (document 71FUND/AC.17/20, paragraphe 15.3).

Notification au Fonds de 1971

- 6.7 Peu après la session d'octobre 2005 du Conseil d'administration, le Fonds a appris que les deux syndicats de pêcheurs avaient, en 1997, demandé au tribunal de notifier leurs actions au Fonds de 1971. Or, ce n'est que le 31 octobre 2005 que le Fonds de 1971 a été officiellement informé par voie diplomatique des demandes d'indemnisation formées en juin 1997 devant le tribunal civil de Caracas par FETRAPESCA et le Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda contre le propriétaire du navire et le capitaine du *Plate Princess*.

<1> La conversion du Droit de tirage spécial (DTS) a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur au 13 septembre 2006 (£1 = DTS 1,27349).

<2> La conversion du bolivar vénézuélien a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur au 13 septembre 2006 (£1 = Bs4 025).

<3> La conversion du dollar des États-Unis a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur au 13 septembre 2006 (£1 = US\$0,5341).

Examen de la question effectué par le Conseil d'administration à sa session de février/mars 2006

- 6.8 À la session de février/mars 2006, l'Administrateur a présenté un document dans lequel il indique ce qui suit.

Les demandes d'indemnisation contre le capitaine et le propriétaire du navire ont été présentées devant les tribunaux vénézuéliens en juin 1997. Le Fonds de 1971 n'a pas été désigné en tant que défendeur dans ces actions. Le Fonds de 1971 n'a pas été informé de l'action contre le propriétaire du navire avant le 31 octobre 2005, soit près de sept ans et demi après que le dommage se soit produit. Étant donné que le Fonds n'a pas été informé des demandes d'indemnisation formées contre le propriétaire du navire dans les trois ans qui ont suivi la date à laquelle le dommage est survenu, l'Administrateur pense que ces demandes sont prescrites en vertu de la première phrase de l'article 6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Elles le sont également, d'après lui, en vertu de la deuxième phrase de cet article étant donné qu'aucune action en justice n'a été intentée contre le Fonds dans un délai de six ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement.

L'Administrateur a examiné le jugement de la Cour Suprême évoqué par la délégation du Venezuela à la session d'octobre 2005 du Conseil, et observé que le jugement en question concerne une action intentée par le Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda contre BVC, la banque qui a délivré la garantie fournie par le propriétaire du navire en relation avec le sinistre. Le jugement porte sur la question de savoir s'il convenait de restituer à BVC la garantie que cette banque avait fournie. L'Administrateur estime que le jugement n'a aucun lien avec le Fonds de 1971, puisqu'il concerne une action complètement différente de celles intentées par les syndicats de pêcheurs à l'encontre du propriétaire du navire.

- 6.9 À cette session, la délégation du Venezuela a indiqué qu'elle ne partageait pas le point de vue de l'Administrateur selon lequel la demande d'indemnisation formée par les pêcheurs était frappée de prescription, car une action en justice avait été engagée contre le propriétaire du navire dans les délais fixés aux articles 6 et 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Cette délégation a déclaré également que l'article 6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds se reportait directement à l'article 7.6 de cette même convention, qui disposait qu'une action en réparation devait avoir été intentée contre le propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, ou que le Fonds de 1971 devait avoir été informé d'une telle action. La délégation a en outre indiqué qu'il n'était pas nécessaire que les deux conditions soient remplies; il suffisait de satisfaire à une seule.
- 6.10 La délégation du Venezuela a fait valoir que toute décision de la cour s'imposait au Fonds de 1971 et que ce dernier disposait du temps nécessaire pour présenter ses arguments devant les tribunaux, puisque les conclusions de la défense n'avaient pas encore été soumises. La délégation a invité le Conseil d'administration à donner instruction à l'Administrateur d'intervenir dans la procédure, d'examiner les demandes d'indemnisation qui avaient été présentées et de verser les indemnités dues aux victimes.
- 6.11 Le Conseil d'administration a chargé l'Administrateur de prendre les dispositions nécessaires pour défendre la position du Fonds de 1971 s'agissant de la question de la prescription devant les tribunaux vénézuéliens (document 71FUND/AC.18/6, paragraphe 5.2.21).

Examen de la question effectué par le Conseil d'administration à sa session de mai 2006

- 6.12 Dans un document présenté à la session de mai 2006, l'Administrateur a déclaré, tout en reconnaissant que la décision finale concernant la question de l'éventuelle prescription des demandes envers le Fonds de 1971 relevait de la compétence des tribunaux vénézuéliens, ne pas partager l'analyse que la délégation du Venezuela faisait des dispositions de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

- 6.13 Dans ce document, l'Administrateur a indiqué que les dispositions relatives à la prescription étaient toujours difficiles à mettre en application car les demandeurs perdaient leurs droits à obtenir réparation si ces dispositions n'avaient pas été respectées. Cependant les organes directeurs du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 avaient décidé que les dispositions relatives à la prescription figurant dans les Conventions devaient être rigoureusement respectées. L'Administrateur a également déclaré que le Fonds de 1971 n'avait pas été informé des actions contre le propriétaire du navire selon les modalités requises par le règlement du tribunal saisi et que, d'après lui, les demandes d'indemnisation étaient donc forcloses en vertu de la première phrase de l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Il estimait en outre que ces demandes étaient également prescrites en vertu de la deuxième phrase de l'article 6.1 étant donné qu'aucune action n'avait été engagée contre le Fonds de 1971 dans les six ans à compter de la date à laquelle le sinistre s'était produit.
- 6.14 La délégation du Venezuela a déclaré qu'elle maintenait sa position selon laquelle les demandes d'indemnisation n'étaient pas devenues forcloses puisqu'une action en justice avait été intentée contre le propriétaire du navire en juin 1997, ce qui remplit les conditions énoncées aux articles 6.1 et 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. La délégation a fait valoir qu'il n'était pas nécessaire, en vertu de l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, que les deux conditions soient remplies; il suffisait de satisfaire à une.
- 6.15 Un certain nombre de délégations, tout en exprimant leur sympathie aux victimes du sinistre et en regrettant que les dispositions relatives à la prescription aient joué en leur défaveur, ont déclaré qu'il était nécessaire de se conformer au texte des Conventions en vigueur. Elles ont fait valoir que le fait qu'un sinistre soit connu du Fonds ne constituait pas une notification officielle, conformément à l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Ces délégations ont indiqué qu'elles partageaient l'interprétation que donnait l'Administrateur des articles 6.1 et 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds et que, selon elles, les demandes nées du sinistre étaient forcloses.
- 6.16 Le Conseil d'administration a décidé que les demandes d'indemnisation visées aux paragraphes 6.3 et 6.4 étaient prescrites vis-à-vis du Fonds de 1971 (document 71FUND/AC.19/5, paragraphe 4.2.25).
- 6.17 La délégation du Venezuela a déclaré qu'elle avait l'intention de présenter un document sur le *Plate Princess* lors d'une session ultérieure du Conseil d'administration et a donc demandé que le sinistre reste à l'ordre du jour du Conseil.
- 6.18 Au 22 septembre 2006, le Fonds de 1971 n'avait reçu aucun document de la délégation du Venezuela, ni d'information ou de justificatif concernant les demandes.

7 Katja

(France, 7 août 1997)

Le sinistre

- 7.1 Le *Katja* (52 079 tjb), navire-citerne immatriculé aux Bahamas, a heurté le quai alors qu'il manœuvrait pour gagner un poste à quai dans le port du Havre (France), provoquant le déversement de 190 tonnes d'hydrocarbures de soute. Les plages situées au nord et au sud du Havre, les quais ainsi que d'autres ouvrages situés dans le port ont été contaminés sur une longueur d'environ 15 kilomètres. Les hydrocarbures ont atteint un port de plaisance situé à l'entrée du port, et de nombreux bateaux de plaisance ont été souillés.
- 7.2 Le montant de limitation applicable au *Katja* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est estimé à €7,3 millions (£4,9 millions).
- 7.3 Une demande présentée par le Gouvernement français au titre des opérations de nettoyage a été approuvée pour un montant de €207 000 (£140 000) en juillet 2000. D'autres demandes, au titre des opérations de nettoyage, des dommages matériels et du manque à gagner dans le secteur de la pêche, ont fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant total de €2,3 millions (£1,6 million).

- 7.4 Des actions en justice ont été engagées à l'encontre du propriétaire du navire, de son assureur P & I et du Fonds de 1971 concernant les demandes au titre des frais de nettoyage encourus par les autorités régionales et locales, de dommages matériels et du manque à gagner subi dans le secteur de la pêche pour un montant total de €1,4 million (£950 000).
- 7.5 Seulement trois demandes, d'un montant total de €76 000 (£660 000), demeurent en instance devant les tribunaux; la plus importante d'entre elles, formée par le Port autonome du Havre (PAH) au titre des frais de nettoyage, se chiffre à €78 000 (£595 000).
- 7.6 Il est quasiment certain que toutes les demandes seront réglées pour un montant inférieur au montant de limitation applicable au *Katja* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et que le Fonds de 1971 ne sera pas amené à effectuer de paiement au titre de ce sinistre.
- 7.7 Le propriétaire du navire et son assureur ont engagé une procédure contre le Port autonome du Havre. Cette action est fondée sur les motifs suivants: a) le port avait envoyé le *Katja* vers un poste à quai non approprié et est donc entièrement ou partiellement responsable du sinistre et, b) l'intervention inadéquate du port pour lutter contre la pollution due au sinistre avait accru l'ampleur du dommage par pollution en question. Comme il est peu probable que le Fonds de 1971 soit amené à effectuer des paiements au titre de ce sinistre, ledit Fonds n'est pas partie intervenante dans la procédure.
- 7.8 À une audience le 9 mai 2006, le Port autonome du Havre a présenté des conclusions dans lesquelles il rejette les arguments avancés par le propriétaire du navire, en se reportant au rapport de son propre expert qui démontre que le poste à quai utilisé par le *Katja* n'était pas dangereux et que les autorités portuaires avaient correctement réagi au sinistre.
- 7.9 La prochaine audience au tribunal devrait se tenir le 18 décembre 2006.

8 Evoikos

(Singapour, 15 octobre 1997)

- 8.1 Le navire-citerne chypriote *Evoikos* (80 823 tjb) a abordé le navire-citerne thaïlandais *Orapin Global* (138 037 tjb) alors qu'il empruntait le détroit de Singapour. Trois citernes à cargaison de l'*Evoikos*, lequel transportait environ 130 000 tonnes de fuel-oil lourd, ont subi des dommages, et quelque 29 000 tonnes de combustible se sont déversées. L'*Orapin Global*, qui effectuait un voyage sur ballast, n'a rien déversé. Dans un premier temps, les hydrocarbures déversés ont atteint les eaux de Singapour et quelques îles situées au sud de Singapour mais, par la suite, des nappes d'hydrocarbures ont dérivé et atteint les eaux malaisiennes et indonésiennes du détroit de Malacca. En décembre 1997, les hydrocarbures ont souillé par endroits la côte malaisienne de la province de Selangor, sur 40 kilomètres.
- 8.2 À la date du sinistre, Singapour était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, mais non à la Convention de 1971 portant création du Fonds, alors que la Malaisie et l'Indonésie étaient parties à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds.
- 8.3 Toutes les demandes d'indemnisation recevables soumises en Malaisie, à Singapour et en Indonésie ont été réglées par le propriétaire du navire. Le Fonds de 1971 n'a pas connaissance de demandes en souffrance.
- 8.4 Dans le cadre de la procédure en limitation engagée par le propriétaire du navire à Singapour, le tribunal a établi à 8 846 942 DTS (£6,9 millions) le montant de limitation applicable à l'*Evoikos* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.
- 8.5 Le total des indemnités versées par le propriétaire du navire est inférieur au niveau auquel le Fonds de 1971 serait appelé à effectuer des paiements à titre d'indemnisation ou de prise en charge financière.

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

9 Alambra

(Estonie, 17 septembre 2000)

Le sinistre

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

Limitation de la responsabilité

- 9.2 Le montant de limitation applicable à l'*Alambra* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est estimé à 7,6 millions de DTS (£5,9 millions).

Demandes d'indemnisation

- 9.3 Le propriétaire du navire et son assureur, la London Steam-Ship Owners Mutual Insurance Association Ltd (London Club), ont accepté les demandes au titre du coût des opérations de nettoyage à hauteur de US\$620 000 (£330 000). Le tribunal estonien de première instance a approuvé cet accord de règlement en mars 2004, et toutes les procédures contre le propriétaire du navire et le Club dans le cadre des demandes au titre des opérations de nettoyage sont terminées.
- 9.4 Le propriétaire du navire et le London Club ont accepté pour US\$655 000 (£350 000) une demande de EK45,1 millions (£1,9 million) formée par l'État estonien et qui relève plutôt de l'amende ou du droit. Le tribunal a approuvé cet accord de règlement en mars 2004, et la procédure contre le propriétaire du navire et le Club, dans le cadre de cette demande, est terminée.
- 9.5 L'affréteur d'un navire qui aurait été retardé en raison des opérations de nettoyage a présenté au propriétaire du navire et au London Club une demande se chiffrant à US\$100 000 (£53 000).
- 9.6 Le propriétaire du quai du port de Muuga, où l'*Alambra* chargeait la cargaison quand le sinistre s'est produit, et un entrepreneur engagé par le propriétaire du quai pour mener à bien les activités de chargement pour le compte de celui-ci, ont formé des demandes d'indemnisation contre le propriétaire du navire et le London Club, d'un montant de EK29,1 millions (£1,3 million) et de EK9,7 millions (£420 000) respectivement, au titre du manque à gagner dû à l'indisponibilité du quai durant les opérations de nettoyage.

Actions en justice

- 9.7 En novembre 2000, le propriétaire du quai du port de Muuga et l'entrepreneur qu'il avait engagé pour effectuer les opérations de chargement ont intenté une action en justice auprès du tribunal de première instance de Tallinn contre le propriétaire du navire et le London Club, et ont demandé au tribunal de

notifier le Fonds de 1971 de la procédure, en application de l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Notifié de ces actions en justice, le Fonds de 1971 est intervenu dans la procédure.

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

Point de droit constitutionnel

- 9.9 Le 1er décembre 1992, l'Estonie a déposé ses instruments de ratification de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds auprès de l'Organisation maritime internationale. Les Conventions sont donc entrées en vigueur à l'égard de l'Estonie le 1er mars 1993. Toutefois, les avocats du propriétaire du navire et du London Club, mais aussi les avocats estoniens du Fonds de 1971, ont appelé l'attention de leurs clients respectifs sur la Constitution estonienne, selon laquelle, à leur avis, la ratification des Conventions n'aurait pas dû intervenir avant que le Parlement estonien n'ait donné son approbation et n'ait modifié en conséquence la législation nationale. Or, les Conventions n'ont pas été soumises au Parlement et la législation nationale n'a pas été modifiée. De surcroît, les Conventions n'ont pas été publiées dans le Journal officiel. Pour toutes ces raisons, les avocats ont estimé que les Conventions ne faisaient pas partie intégrante du droit interne estonien et ne pouvaient donc pas être invoquées devant les tribunaux estoniens.
- 9.10 Le propriétaire du navire et le London Club ont soulevé cette question dans leur argumentation auprès du tribunal de première instance, comme le Fonds de 1971 l'avait fait pour protéger sa position.
- 9.11 En décembre 2003, le tribunal de première instance a rendu sa décision sur le point de droit constitutionnel. Le tribunal a déclaré que, puisque le Gouvernement avait ratifié la Convention de 1969 sur la responsabilité civile sans l'accord du Parlement, le processus de ratification n'était pas conforme à la Constitution estonienne. Le tribunal a donc décidé que la Convention était inapplicable en l'espèce et devait être déclarée incompatible avec la Constitution. Le tribunal a par conséquent décidé qu'il faudrait procéder à un examen de constitutionnalité auprès de la Cour suprême.

Examen de constitutionnalité

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

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

Autres questions soulevées dans le cadre de la procédure judiciaire

- 9.13 En septembre 2002, le London Club a déposé auprès du tribunal des argumentations relatives aux demandes présentées par le port de Muuga et l'entrepreneur au titre des opérations de chargement, affirmant que le propriétaire du navire avait délibérément omis de procéder aux réparations nécessaires de l'*Alambra*, que de ce fait le navire n'était pas en état de prendre la mer et que, par conséquent, en vertu du contrat d'assurance ainsi que de la Loi sur la marine marchande, le Club n'avait pas à verser d'indemnités au titre des dommages causés par ce sinistre.
- 9.14 Le Fonds de 1971 a présenté une argumentation soutenant qu'en vertu du droit estonien, la notion de faute intentionnelle devait être interprétée comme étant un acte délibéré, s'agissant du sinistre mais aussi de ses effets, c'est-à-dire que le propriétaire du navire avait délibérément occasionné le dommage par pollution. Le Fonds a affirmé que les éléments de preuve présentés au sujet de l'état de l'*Alambra* ne permettaient pas d'établir que le propriétaire du navire était coupable de faute intentionnelle et que, par conséquent, l'assureur n'était pas exonéré de sa responsabilité pour dommage par pollution.
- 9.15 La procédure suit son cours devant le tribunal de première instance. La date de la prochaine audience n'a pas été fixée.

10 Mesures que le Conseil d'administration est invité à prendre

Le Conseil d'administration est invité à prendre note des informations figurant dans le présent document.
