



SINISTRES DONT LE FONDS DE 1971 A EU À CONNAÎTRE

AUTRES SINISTRES

Note de l'Administrateur

Résumé:	Le présent document examine l'évolution de la situation concernant les sinistres suivants: <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> , <i>Pontoon 300</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 qui s'est déversée 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 (£243 000)^{<1>}. Aucun fonds de limitation n'a été constitué. En l'absence d'une assurance appropriée le propriétaire ne serait probablement pas en mesure de satisfaire à ses obligations. 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.

Procédures juridiques en Guadeloupe (France)

- 1.3 Le Fonds de 1971 a versé au Gouvernement français des indemnités s'élevant à FF8,2 millions, soit €1,3 million (£880 000), au titre des opérations de nettoyage. Un montant total d'environ £14 250 a été versé à des demandeurs privés de Saint-Barthélemy et des îles Vierges britanniques ainsi qu'aux autorités des îles Vierges britanniques.
- 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

<1> Dans le présent document, la conversion des monnaies a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur au 30 août 2007 (€1 = £0,677), 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.

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.

- 1.5 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 a accordé au Fonds le droit de recouvrer la totalité du montant qu'il avait versé pour les dommages causés sur les territoires français. L'assureur a fait appel de cette décision.
- 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 ainsi qu'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 (£880 000), 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 a confirmé 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.

Procédures juridiques à Trinité-et-Tobago

- 1.9 L'Administrateur a engagé des poursuites judiciaires à Trinité-et-Tobago contre l'assureur, pour faire exécuter le jugement rendu par la cour d'appel de la Guadeloupe.
- 1.10 Le Fonds de 1971 a présenté une demande d'exécution sommaire du jugement à la Haute Cour de Trinité-et-Tobago. L'assureur a déposé des conclusions s'opposant à l'exécution du jugement au motif qu'il avait été rendu en application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile à laquelle Trinité-et-Tobago n'était pas partie.
- 1.11 Le Fonds de 1971 a présenté une réponse faisant valoir qu'il ne demandait pas à la Cour d'appliquer la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, mais qu'il souhaitait faire appliquer un jugement étranger en vertu de la 'common law'.
- 1.12 La Cour, après avoir reçu une requête des deux parties, devrait statuer en novembre 2007.

2 Aegean Sea

(Espagne, 3 décembre 1992)

Le sinistre

- 2.1 L'*Aegean Sea* (57 801 tjb) s'est échoué par gros temps alors qu'il s'approchait du port de La Corogne, au nord-ouest de l'Espagne. Le navire, qui transportait environ 80 000 tonnes de brut, s'est brisé en deux et 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 à bord du navire 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 l'*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 (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 l'*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, soit €1 803 (£1 200). Le capitaine, le pilote, l'État espagnol, le Fonds de 1971 et le UK Club ont fait appel du jugement, qui a cependant été confirmé par la cour d'appel en juin 1997.

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, concernant 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 de leurs actions en justice. 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 décidée par la cour d'appel de La Corogne s'élevait à Ptas 9 milliards, soit €4 millions (£36,6 millions). Par suite de la répartition des responsabilités décidée par la cour d'appel de La Corogne, l'État espagnol s'est engagé à indemniser toutes les victimes susceptibles d'obtenir d'un tribunal espagnol un jugement définitif en leur faveur condamnant le propriétaire du navire, le UK Club ou le Fonds de 1971 à verser des indemnités du fait du sinistre.
- 2.8 Le 1er novembre 2002, en application de cet accord, le Fonds de 1971 a payé au Gouvernement espagnol un montant de €3 386 172 correspondant à Ptas 6 386 921 613 (£24 411 208).

Évolution récente de la procédure judiciaire: situation générale

- 2.9 Six demandeurs des secteurs de la pêche et de la mariculture n'ont pas pu s'entendre avec le

Gouvernement espagnol sur le montant des pertes 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 €3,7 millions (£2,5 millions). L'État espagnol a fait valoir qu'il s'opposait aux prétentions des demandeurs à la fois sur le fond et sur la forme. 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 instance et où cet engagement avait été approuvé par un décret-loi royal.

Jugements rendus par le tribunal de première instance de La Corogne

- 2.10 En octobre et décembre 2005, le tribunal s'est prononcé sur trois demandes, à savoir celles d'un pêcheur en bateau, d'une association de mytiliculteurs et du propriétaire d'un étang de pisciculture. Dans ses jugements, le tribunal a rejeté l'argument 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 octobre et novembre 2006, le tribunal a statué sur deux demandes, l'une présentée par une entreprise de transformation de poisson et l'autre par une station de purification de moules. Le tribunal a repris en grande partie la même argumentation que dans les trois jugements mentionnés ci-dessus et a octroyé des montants inférieurs à ceux demandés. L'État espagnol, le Fonds de 1971 et l'un des demandeurs ont fait appel de ces deux jugements.
- 2.12 En mars 2007, le tribunal a statué sur la demande faite par le propriétaire d'un bateau de pêche et un membre de l'équipage. Le tribunal a repris en grande partie la même argumentation que dans les jugements précédents. La demande du membre de l'équipage a été rejetée, et la demande du propriétaire du bateau a été acceptée en partie. Dans son jugement, le tribunal a décidé que le montant des pertes subies serait estimé dans des procédures judiciaires ultérieures (exécution de la décision). Le Gouvernement espagnol et le Fonds de 1971 ont fait appel de ce jugement.

Jugements de la cour d'appel

- 2.13 En septembre 2006, la cour d'appel a rendu deux jugements concernant les demandes du pêcheur en bateau et de l'association de mytiliculteurs (paragraphe 2.10), réduisant les sommes octroyées par le tribunal. Le pêcheur en bateau a sollicité l'autorisation de saisir la Cour suprême.
- 2.14 En janvier 2007, la cour d'appel a rendu un jugement concernant la demande du propriétaire d'un étang de pisciculture (paragraphe 2.10). Dans son jugement, le tribunal a accepté un argument de procédure soulevé par le gouvernement espagnol et a renvoyé l'affaire au tribunal de première instance pour qu'il prenne une décision.
- 2.15 En juin 2007, la cour d'appel a délivré deux jugements concernant les demandes de la station de purification de moules et de l'entreprise de transformation de poisson (paragraphe 2.11). Le tribunal a réduit la somme octroyée concernant la demande émanant de la station de purification de moules mais a confirmé le jugement relatif à l'entreprise de transformation de poisson. Celle-ci a sollicité l'autorisation de saisir la Cour Suprême.
- 2.16 La cour d'appel a ordonné l'exécution provisoire des quatre jugements. Le Gouvernement espagnol versera, en vertu de l'accord conclu avec le Fonds de 1971, toutes sommes octroyées par ces décisions.

Cour suprême

- 2.17 Le propriétaire du bateau de pêche (paragraphe 2.10 et 2.13) et l'entreprise de transformation de poisson (paragraphe 2.11 et 2.15) ont sollicité l'autorisation de saisir la Cour suprême. Aucune décision n'a été prise concernant ces demandes.

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 touché 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 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, Assuranceforeningen Skuld (Skuld Club), £6,2 millions.
- 3.3 Shetland Sea Farms Ltd, une société des îles Shetland, a présenté une demande liée à un contrat d'achat de smolts provenant d'une société située sur le territoire métropolitain. Les tentatives d'accords de règlement à l'amiable ont échoué et 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.
- 3.4 Le tribunal de première instance a rendu sa décision en juillet 2001. Après audition des témoins, il a décidé que les représentants du demandeur avaient sciemment fourni des copies de fausses lettres à l'appui de la demande d'indemnisation de Shetland Sea Farms. Le tribunal a soutenu que ces documents avaient été présentés dans l'intention de faire croire au Bureau des demandes d'indemnisation mis en place par le Fonds de 1971 et le Skuld Club que les prétendus engagements contractuels de Shetland Sea Farms étaient fondés sur une correspondance fixant les modalités des contrats. Le tribunal a soutenu par ailleurs qu'ils l'avaient fait dans le cadre d'un plan visant à soumettre une importante demande d'indemnisation. Néanmoins il a décidé que du fait que 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.
- 3.5 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 et 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. 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 si le sinistre du *Braer* n'avait pas eu lieu.

- 3.6 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.
- 3.7 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.
- 3.8 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 en relation avec cette procédure. La cour a indiqué à la société que l'autorisation de poursuivre la procédure dépendait de l'exécution préalable de ce paiement.
- 3.9 En janvier 2007, un accord de règlement a été conclu entre Shetland Sea Farms, le Skuld Club et le Fonds de 1971, aux termes duquel le demandeur a retiré sa demande et a versé les sommes de £75 000 au Skuld Club et de £20 000 au Fonds de 1971 à titre de contribution aux frais engagés en relation avec la procédure.
- 3.10 Puisque la dernière demande en instance a été réglée, l'affaire est à présent close.

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 national grec d'intervention d'urgence a été déclenché et les hydrocarbures ont été assez rapidement nettoyés.

Poursuites judiciaires

- 4.2 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, soit €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.

Procédure en limitation

- 4.3 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 millions) auprès du tribunal compétent, en déposant une garantie bancaire.
- 4.4 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 € millions (£6 millions), plus un montant de Dr 378 millions, soit €1,1 million (£745 000) au titre du 'préjudice moral'.

- 4.5 En mars 1994, le tribunal a nommé un liquidateur chargé d'examiner les demandes dans le cadre de la procédure en limitation. Le liquidateur a soumis son rapport au tribunal en mars 2006. Dans son rapport, il a évalué les 527 demandes à € 125 755 (£1,4 million) c'est-à-dire un montant inférieur au montant de limitation applicable au propriétaire du navire. Toutefois, 446 de ces demandeurs, y compris le propriétaire du navire et son assureur, ont fait opposition au rapport. Le Fonds a également présenté des conclusions au tribunal, dans lesquelles il abordait les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Dans ses conclusions, le fonds a fait valoir qu'à l'exception de celles visées au paragraphe 4.2 ci-dessus, toutes les demandes étaient frappées de forclusion.
- 4.6 Une audience a eu lieu en mars 2007. Le tribunal devrait rendre sa décision sous peu.

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 un fonds de limitation d'un montant de Dh 2 241 millions, soit €6,6 millions (£ 4,5 millions), en déposant une garantie bancaire.
- 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 avaient 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 devrait examiner l'affaire en mars 2008.
- 5.5 Compte tenu des intérêts qui continuent à courir en ce qui concerne les affaires en instance, et des frais que la Cour pourrait octroyer, il n'est pas certain que le montant total des demandes réglées et les sommes finales attribuées au titre des demandes en instance resteront inférieurs au montant de limitation.

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 Lagoteco, 3,2 tonnes se seraient déversées dans le lac en même temps que l'eau de ballastage.

Poursuites 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 (£2,7 millions)^{<2>}. Le propriétaire du navire a fourni une garantie du Banco Venezolano de Crédito (BVC), d'un montant de Bs2 844 millions (£657 000)^{<3>}.
- 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 total de US\$17 millions (£8,5 millions)^{<4>}. 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 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 (£9,9 millions).
- 6.5 À sa session de mai 2006, le Conseil d'administration a décidé que les demandes visées au paragraphe 6.3 et 6.4 étaient frappés de forclusion à l'égard du Fonds de 1971 (voir le Rapport annuel de 2006, pages 67 à 69).
- 6.6 À la 20ème session du Conseil d'administration, tenue en octobre 2006, la délégation vénézuélienne a déclaré qu'elle avait l'intention de soumettre un document sur le *Plate Princess* à une session à venir du Conseil d'administration et a demandé que le sinistre reste à l'ordre du jour du conseil.
- 6.7 Aucun fait nouveau n'est survenu dans cette affaire depuis octobre 2006.

7 Katja*(France, 7 août 1997)*

- 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 de fuel-oil de soute. Les plages situées au nord et au sud du Havre ainsi que 15 kilomètres de quais et d'autres ouvrages situés dans le port ont été contaminés. Les hydrocarbures ont également 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

<2> La conversion du Droit de tirage spécial (DTS) a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur au 30 août 2007 (1 DTS = 0,7602).

<3> La conversion du bolivar vénézuélien a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur au 30 août 2007 (£1 = Bs 4327).

<4> La conversion du dollar des États-Unis a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur au 30 août 2007 (1 US\$ = £0,4970).

(£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, des dommages matériels et du manque à gagner subi dans le secteur de la pêche pour un montant total de €1,4 million (£948 000).
- 7.5 Seulement trois demandes, d'un montant total de €976 000 (£661 000), 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 €878 000 (£594 000).
- 7.6 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.
- 7.7 Lors d'une audience tenue le 9 mai 2006, le Port autonome du Havre a présenté des conclusions dans lesquelles il rejetait 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. La prochaine audience du tribunal devrait se tenir plus avant en 2007.
- 7.8 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.

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 avérées et 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 de DTS (£6,7 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. Il y a eu désistement de l'action engagée en Indonésie. Les actions engagées à Londres et en Malaisie ont été suspendues par consentement mutuel. Bien qu'en vertu des Conventions, toute demande à venir soit frappée de forclusion, l'assureur a informé le Fonds qu'il n'était pas disposé à retirer les procédures engagées contre le Fonds à Londres et en Malaisie tant qu'il ne serait pas possible d'établir que le propriétaire du navire ne faisait 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 Aucun fait nouveau n'est survenu dans cette affaire depuis 2003.

9 Pontoon 300

(Émirats arabes unis, 7 janvier 1998)

Le sinistre

- 9.1 Le 7 janvier 1998, la barge de mer *Pontoon 300* (4 233 tjb) immatriculée à Saint-Vincent-et-les-Grenadines, qui était tractée par le remorqueur *Falcon 1*, a coulé par 21 mètres de fond au large de Hamriyah, dans l'Émirat de Sharjah (Émirats arabes unis). On estime que quelque 8 000 tonnes de fuel-oil intermédiaire se sont déversées et que la nappe s'est étalée sur 40 kilomètres de littoral, touchant quatre émirats. L'Émirat le plus fortement touché a été celui d'Umm al Quwain.

Demandes d'indemnisation en suspens

- 9.2 Des demandes se chiffrant au total à Dh 7,4 millions (£1 million)^{<5>}, présentées au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde, ont fait l'objet d'un accord de règlement à hauteur d'un montant total de Dh 6,3 millions. Au 30 août 2007, le Fonds de 1971 avait versé au total une somme de Dh 5,5 millions (£933 000).

Niveau des paiements du Fonds de 1971

- 9.3 Pour plus de détails sur la procédure pénale engagée contre le capitaine du remorqueur *Falcon 1*, sur l'action en justice engagée par la municipalité d'Umm al Quwain et sur le désistement de l'action engagée par le Fonds de 1971 contre le propriétaire du remorqueur *Falcon 1*, se reporter au Rapport annuel de 2006, pages 71 à 74.
- 9.4 En avril 2000, le Comité exécutif a décidé qu'au vu des incertitudes qui persistaient quant au montant total des demandes d'indemnisation, il convenait de maintenir le niveau des paiements du Fonds de 1971 à 75 % du montant de la perte ou du dommage effectivement subi par chaque demandeur (voir le Rapport annuel de 2006, page 74).
- 9.5 À sa session d'octobre 2006, le Conseil d'administration a décidé d'autoriser l'Administrateur à relever le niveau des paiements de 75 % à 100 % pour toutes les demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement, si la municipalité d'Umm al Quwain renonçait à la procédure en justice engagée contre le Fonds de 1971.
- 9.6 La demande d'indemnisation de la municipalité d'Umm al Quwain ayant été retirée, le Fonds de 1971 a porté le montant des paiements à 100 % pour toutes les demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement conformément à la décision du Conseil d'administration. Le Fonds de 1971 a payé les 25 % restants au titre de la majorité des demandes approuvées. Deux demandeurs n'ont pas encore répondu aux offres de paiement des montants en souffrance relatifs à leurs demandes d'indemnisation. Ils recevront leurs paiements en temps voulu.

<5> La conversion du Dirham (Dh) a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur au 30 août 2007 (1 Dh = £0,1351).

10 *Alambra*

(Estonie, 17 septembre 2000)

Le sinistre

- 10.1 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

- 10.2 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

- 10.3 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 (£308 000). 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.
- 10.4 Le propriétaire du navire et le London Club ont accepté pour US\$655 000 (£326 000) une demande de EK45,1 millions (£1,9 million)^{<6>} formée par l'État estonien et relevant 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.
- 10.5 L'affrètement 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 (£50 000).
- 10.6 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 (£419 000) respectivement, au titre du manque à gagner dû à l'indisponibilité du quai durant les opérations de nettoyage.

Actions en justice

- 10.7 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.
- 10.8 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.

^{<6>} La conversion de la couronne (EEK) a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur au 30 août 2007 (1 EEK = £0,0432).

Point de droit constitutionnel

- 10.9 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.
- 10.10 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.
- 10.11 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

- 10.12 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

- 10.13 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.

- 10.14 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.
- 10.15 La procédure suit son cours devant le tribunal de première instance. La date de la prochaine audience n'a pas été fixée.

11 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.
