



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>Iliad</i> , <i>Kriti Sea</i> , <i>Nissos Amorgos</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

Résumé du sinistre à ce jour

1.1

Navire	<i>Vistabella</i>
Date du sinistre	7/03/91
Lieu du sinistre	Guadeloupe, France
Cause du sinistre	Naufrage
Quantité d'hydrocarbures déversée	Inconnue
État du pavillon du navire	Trinité-et-Tobago
Jauge brute (jb)	1 090 tjb
Assureur du propriétaire du navire	Maritime General Insurance Company Limited
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	€359 000 (£286 230) ^{<1>}
Indemnisation	£969 250 versées par le Fonds de 1971
Actions en justice	Le Fonds a engagé une action récursoire à l'encontre de l'assureur du propriétaire du navire. La cour d'appel de la Guadeloupe a rendu un jugement en faveur du Fonds pour un montant de €1 289 483 plus intérêts et coûts.

<1>

Dans le présent document, la conversion des monnaies a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur au 22 août 2008 (€1 = £0,7973, 1 DTS= £0,8473, 1\$ = £0,5381, 1 EEK = £0,0510), sauf en ce qui concerne les paiements effectués par le Fonds de 1971 pour lesquels la conversion a été faite sur la base du taux en vigueur à la date du paiement.

- 1.2 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.
- 1.3 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 (£286 230). Aucun fonds de limitation n'a été constitué. En l'absence d'une assurance appropriée le propriétaire ne serait probablement pas en mesure de satisfaire à ses obligations au titre de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le propriétaire du navire et son assureur n'ont pas répondu à l'invitation qui leur avait été faite de participer au déroulement de la procédure de règlement des demandes.

Demandes d'indemnisation

- 1.4 Le Fonds de 1971 a versé au Gouvernement français des indemnités s'élevant à FF8,2 millions, soit €1,3 million (£995 000), 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.

Procédures judiciaires en Guadeloupe (France)

- 1.5 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 par la suite retiré de la procédure.
- 1.6 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.
- 1.7 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.
- 1.8 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 (£1 million), plus les intérêts. L'assureur a fait appel du jugement.
- 1.9 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 judiciaires à Trinité-et-Tobago

- 1.10 En consultation avec les avocats trinidiens du Fonds, le Fonds a engagé une procédure en référé à Trinité-et-Tobago contre l'assureur, pour faire exécuter le jugement rendu par la cour d'appel de la Guadeloupe (France) le 9 février 2004.
- 1.11 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.

- 1.12 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'.
- 1.13 En mars 2008, la cour a rendu un jugement sommaire en faveur du Fonds de 1971. L'assureur a fait appel de ce jugement devant la cour d'appel de Trinité-et-Tobago..

2 Aegean Sea

Résumé du sinistre

2.1

Navire	<i>Aegean Sea</i>
Date du sinistre	3/12/92
Lieu du sinistre	La Corogne, Espagne
Cause du sinistre	Echouage
Quantité d'hydrocarbures déversée	73 500 tonnes de pétrole brut
État du pavillon du navire	Grèce
Jauge brute (jb)	57 801 tjb
Assureur du P&I	United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	€6,7 millions (£5,3 millions)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	€57,2 millions (£45,6 millions)
Indemnisation	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 par le propriétaire de l' <i>Aegean Sea</i> , le UK Club et le Fonds de 1971 aux victimes s'élevaient à 9 000 millions de Ptas soit €4 millions (£43 millions) et l'État espagnol s'est engagé à indemniser toutes les victimes qui avaient obtenu 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.

- 2.2 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

- 2.3 Des demandes d'un montant total de Ptas 48 187 millions, soit €289,6 millions (£231 millions), ont été introduites devant les tribunaux pénal et civil. De nombreuses demandes ont été réglées à l'amiable mais beaucoup de demandeurs ont engagé des actions en justice.

Procédure pénale

- 2.4 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.
- 2.5 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 (£1 440). 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

- 2.6 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.
- 2.7 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.
- 2.8 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 (£43 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.
- 2.9 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).

Évolution récente de la procédure civile

- 2.10 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 (£3 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 des demandes. 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

- 2.11 Entre octobre 2005 et mars 2007, le tribunal s'est prononcé sur les six demandes mentionnées ci-dessus. 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. L'État espagnol, le Fonds de 1971 et certains demandeurs ont fait appel de ces jugements.

Jugements rendus par la cour d'appel

- 2.12 Le tableau suivant offre un résumé de la situation concernant les demandes sur la base de la décision de la cour d'appel:

Demandeur	Montant demandé	Montant octroyé (cour d'appel)
Propriétaire d'un bateau de pêche	€122 334	Rejeté
Association de mytiliculteurs	€35 036	€135 000
Propriétaire d'un étang de pisciculture	€799 921	Dossier renvoyé au tribunal de première instance
Entreprise de transformation de poisson (oursins)	€1 182 394	€13 453 ^{<2>}
Station de purification de moules	€97 570	€5 640
Pêcheur en bateau (oursins et poulpes)	€503 538	€16 128
Total	€3 640 793 (£2,9 millions)	€250 221 (£200 000)

- 2.13 Le Gouvernement espagnol s'est engagé à verser, en vertu de l'accord conclu avec le Fonds de 1971, toutes sommes octroyées par ces décisions.

Cour suprême

- 2.14 L'entreprise de transformation de poissons et le propriétaire du bateau de pêche ont sollicité l'autorisation de saisir la Cour suprême. Aucune décision n'a été prise concernant ces deux demandes.

Évolution récente de la procédure judiciaire

^{<2>} L'État espagnol, en vertu de l'accord conclu avec le Fonds de 1971, a versé les sommes octroyées.

- 2.15 Cinq demandeurs supplémentaires n'ont pas pu s'entendre avec le Gouvernement espagnol et ont poursuivi leurs actions devant le tribunal pénal de La Corogne pour de très petits montants.
- 2.16 En novembre 2007, le tribunal pénal de La Corogne a décidé de faire exécuter le jugement en ce qui concerne deux des demandeurs qui avaient poursuivi leurs demandes d'indemnisation devant le tribunal pénal; pour un montant total de € 709 (£3 000), plus intérêts. De même que pour la procédure civile, l'État espagnol versera, en vertu de l'accord conclu avec le Fonds de 1971, toutes sommes octroyées par le tribunal pénal.

3 Iliad

Résumé du sinistre

3.1

Navire	<i>Iliad</i>
Date du sinistre	3/10/93
Lieu du sinistre	Pylos, Grèce
Cause du sinistre	Échouage
Quantité d'hydrocarbures déversée	200 tonnes de pétrole brut léger
État du pavillon du navire	Grèce
Jauge brute (jb)	33 837 tjb
Assureur P & I	North of England Protection and Indemnity Association Limited
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	€4,4 millions (£3,5 millions)
Indemnisation	Toutes les demandes d'indemnisation dans le cadre de la procédure en limitation sont frappées de forclusion vis-à-vis du Fonds, à l'exception de deux demandes: 1) une demande du propriétaire du navire et de son assureur en ce qui concerne le remboursement de tous paiements qu'ils auraient effectués au-delà du montant de limitation du propriétaire, ainsi qu'en ce qui concerne la prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds; et 2) une demande du propriétaire d'une installation piscicole pour une somme de €3 millions (£2,4 millions),

- 3.2 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.
- 3.3 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 (£2,4 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

- 3.4 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 (£3,5 millions) auprès du tribunal de Nafplion, en déposant une garantie bancaire.

- 3.5 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 (£7,2 millions), plus un montant de Dr 378 millions, soit €1,1 million (£877 000) au titre du 'préjudice moral'.
- 3.6 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 (£1,7 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 déposé des conclusions devant le tribunal, dans lesquelles il abordait les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Dans ses conclusions, le Fonds a fait valoir qu'à l'exception de celles visées au paragraphe 3.3 ci-dessus, toutes les demandes étaient frappées de forclusion.
- 3.7 En octobre 2007, le tribunal de Nafplion a décidé qu'il n'avait pas compétence pour statuer en matière de procédure de limitation et a renvoyé l'affaire au tribunal de Kalamata, tribunal le plus proche de la zone où s'est produit le sinistre. Un certain nombre de demandeurs ont fait appel de la décision. Le Fonds de 1971, suite aux conseils reçus de son avocat grec, s'est associé à cet appel. La cour d'appel devrait rendre sa décision en 2009.

4 Kriti Sea

Résumé du sinistre

4.1

Navire	<i>Kriti Sea</i>
Date du sinistre	9/08/96
Lieu du sinistre	Agioi Theodori, Grèce
Cause du sinistre	Fausse manœuvre au moment de la livraison de pétrole
Quantité d'hydrocarbures déversée	30 tonnes de pétrole brut léger
État du pavillon du navire	Grèce
Jauge brute (jb)	62 678 tjb
Assureur P&I	United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	€6,6 millions (£5,3 millions)
Indemnisation	Toutes les demandes ayant fait l'objet d'un règlement ont été payées par l'assureur du propriétaire du navire. Trois demandes pour un montant total de €3,4 millions (£2,7 millions) sont en instance devant les tribunaux. Ces demandes émanent de l'État grec, d'une installation piscicole et du propriétaire du complexe touristique.

- 4.2 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.
- 4.3 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 (£ 5,3 millions), en déposant une garantie bancaire.

- 4.4 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.
- 4.5 La cour d'appel a examiné l'affaire en mars 2008. Le tribunal devrait statuer dans un proche avenir.
- 4.6 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 applicable aux navires dans le cadre de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

5 Nissos Amorgos

Résumé du sinistre

5.1

Navire	<i>Nissos Amorgos</i>
Date du sinistre	28/02/97
Lieu du sinistre	Maracaibo, République du Venezuela
Cause du sinistre	Échouage
Quantité d'hydrocarbures déversés	3 600 tonnes de pétrole brut
État du pavillon du navire	Grèce
Jauge brute (jb)	50 563 tjb
Assureur du P&I	Assuranceföreningen Gard (Gard Club)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	Bs3 473 millions or BsF 3,5 millions (£870 300 millions) <3>
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	Bs39 738 millions or \$83 221 800 (£44,8 millions)
Indemnisation	Les demandes ont fait l'objet d'un accord de règlement pour des montants de Bs350 075 468 (£69 000) et \$24 397 612 (£13 million). Toutes les demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement ont été payées.
Actions en justice	Il reste trois demandes non résolues: Deux demandes de la part de la République du Venezuela, pour \$60 250 396 (£32,4 millions) chacune. Ces demandes se recourent et sont forcloses. Une demande émanant de trois entreprises de transformation de poissons pour \$30 000 000 (£16,1 millions).

<3>

En janvier 2008 le bolivar fort a remplacé le bolivar au taux de 1 BsF = 1000 Bs. La conversion du bolivar fort vénézuélien s'est faite sur la base du taux de change au 22 août 2008 (£1 = BsF 3,9905).

- 5.2 Le navire-citerne grec *Nissos Amorgos* (50 563 tjb), qui transportait quelque 75 000 tonnes de brut vénézuélien, s'est échoué alors qu'il empruntait le chenal de Maracaibo dans le golfe du Venezuela, le 28 février 1997. Selon les autorités vénézuéliennes, le navire se serait en fait échoué en dehors du canal proprement dit. On estime à 3 600 tonnes la quantité de brut déversée.

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

- 5.3 Ce sinistre a donné lieu à un certain nombre de demandes d'indemnisation. Le tableau ci-dessous offre un aperçu des demandes ayant fait l'objet d'un règlement:

Demandeur	Catégorie	Montant des paiements au titre des demandes approuvées Bs	Montant des paiements au titre des demandes approuvées US\$
Petroleos de Venezuela S.A. (PDVSA)	Opérations de nettoyage		\$8 364 223
ICLAM ^{<4>}	Mesures de sauvegarde	Bs61 075 468	
Pêcheurs et entreprises de transformation de crevettes	Manque à gagner		\$16 033 389
Autres demandes d'indemnisation ^{<5>}	Domage aux biens et manque à gagner	Bs289 000 000	
Total		Bs350 075 468 (£69 000)	\$24 397 612 (£13 millions)

- 5.4 Toutes les demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement ont été réglées intégralement.

Demandes d'indemnisation déposées devant les tribunaux

- 5.5 La situation en ce qui concerne les demandes d'indemnisation en instance devant les tribunaux vénézuéliens est la suivante:

Demandeur	Catégorie	Montant demandé US\$	Tribunal	Position du Fonds
République du Venezuela	Domage à l'environnement	\$60 250 396	Tribunal pénal	Demande prescrite
République du Venezuela	Domage à l'environnement	\$60 250 396	Tribunal civil	Demande prescrite
Trois entreprises de transformation de poissons	Manque à gagner	\$30 000 000	Tribunal civil	Aucune perte établie
Total		\$150 500 792 (£81 millions)		

^{<4>} Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo.

^{<5>} Montants versés intégralement par l'assureur du propriétaire du navire à l'exception de la demande formée par Corpozulia, organisme de tourisme de la République du Venezuela.

Demands de la République du Venezuela

- 5.6 La République du Venezuela a présenté une demande d'indemnisation de US\$60 250 396 (£32,4 millions), au titre de dommages à l'environnement, contre le capitaine, le propriétaire du navire et son assureur, le Gard Club, devant le tribunal pénal de Cabimas. La République du Venezuela a également présenté la même demande devant le tribunal civil de Caracas.
- 5.7 En juillet 2003, le Conseil d'administration a décidé que les éléments des demandes présentées par la République du Venezuela ne se rapportaient pas à des dommages par pollution relevant du champ d'application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, que ces demandes devraient être considérées comme étant irrecevables et qu'elles se recoupaient, puisqu'elles se rapportaient aux mêmes rubriques de dommages (document 71FUND/AC.11/3). En octobre 2005, le Conseil d'administration a décidé que les demandes formées par la République du Venezuela étaient également frappées de prescription par rapport au Fonds de 1971 (document 71FUND/AC.17/20).

Demands présentées par des entreprises de transformation de poissons

- 5.8 Trois entreprises de transformation de poissons ont présenté des demandes d'indemnisation s'élevant à US\$30 millions (£16,1 millions) devant la Cour suprême, contre le Fonds de 1971 et l'Instituto Nacional de Canalizaciones (INC). Ces demandes ont été portées devant la Cour suprême non en raison d'un 'avocamiento', mais parce que l'un des défendeurs est une administration de la République du Venezuela et que, selon le droit vénézuélien, les demandes contre l'État doivent être portées devant la Cour suprême. Dans ce cas, la Cour suprême agirait en tant que tribunal de première et de dernière instance. À sa session de juillet 2003, le Conseil d'administration a noté qu'aucune pièce justificative n'avait été fournie à l'appui des demandes d'indemnisation et qu'il fallait par conséquent considérer ces demandes comme étant irrecevables.
- 5.9 En août 2003, le Fonds de 1971 a remis des conclusions à la Cour suprême dans lesquelles il fait valoir que les demandeurs ayant présenté des demandes d'indemnisation au tribunal pénal de Cabinas et au tribunal civil de Caracas contre le capitaine, le propriétaire du navire et le Gard Club pour un seul et même dommage, et les ayant abandonnées par la suite, ils avaient renoncé implicitement à toute réclamation contre le Fonds de 1971. Ce dernier a également soutenu que, non seulement les demandeurs n'avaient pas démontré l'étendue des pertes qu'ils avaient subies mais également que les éléments de preuve qu'ils avaient fournis indiquaient que les pertes n'étaient pas imputables à la pollution. Aucun fait nouveau n'est intervenu en ce qui concerne ces demandes.

Procédure pénale

- 5.10 Une procédure pénale a été engagée à l'encontre du capitaine. Dans un jugement prononcé en mai 2000, le tribunal pénal a déclaré celui-ci responsable du dommage dû au sinistre et le condamnant à un an et quatre mois de prison. Le capitaine a fait appel du jugement.
- 5.11 Dans un jugement prononcé en février 2005, la cour d'appel a établi que la responsabilité pénale du capitaine était engagée du fait d'une négligence ayant causé des dommages par pollution à l'environnement, mais qu'étant donné que plus de quatre ans et demi s'étaient écoulés depuis la date de l'infraction, les procédures pénales contre le capitaine étaient frappées de forclusion. Dans son jugement, la cour a indiqué que cette décision était sans préjudice des responsabilités civiles susceptibles de naître de l'infraction pénale sur laquelle elle s'était prononcée et qui avait été déclarée frappée de prescription.
- 5.12 En octobre 2006, le procureur a demandé à la Cour suprême (chambre constitutionnelle) de réviser le jugement de la cour d'appel au motif que cette dernière ne s'était pas prononcée sur la demande d'indemnisation présentée par le procureur au nom de la République du Venezuela.

- 5.13 Dans un jugement rendu en mars 2007, la Cour suprême (chambre constitutionnelle) a décidé de casser le jugement de la cour d'appel et de renvoyer l'affaire devant la cour d'appel où une chambre différente prononcerait un nouveau jugement. Dans son jugement, la Cour suprême a indiqué que la décision de la cour d'appel était contraire à la Constitution vénézuélienne étant donné qu'elle ne s'était pas prononcée sur la demande d'indemnisation soumise par la République du Venezuela, et qui avait été présentée afin d'obtenir réparation pour les dommages causés à l'État vénézuélien. Le dossier pénal a été renvoyé à la cour d'appel.
- 5.14 Une chambre différente de la cour d'appel a prononcé un nouveau jugement en février 2008, confirmant que la procédure pénale engagée à l'encontre du capitaine était frappée de prescription mais maintenant la procédure civile liée à l'infraction pénale. Dans son jugement la cour d'appel a décidé de renvoyer le dossier à une cour pénale de première instance, où la question serait tranchée dans le cadre de la procédure civile engagée par la République du Venezuela. A la date de publication du présent document, aucune décision n'avait été prise par ce nouveau tribunal.

Tentatives de régler les questions en souffrance

- 5.15 En octobre 2005, le Conseil d'administration, suite à une demande de la délégation vénézuélienne, a invité l'Administrateur à se mettre en relation avec le Gard Club, le procureur général et le ministère public de la République du Venezuela afin de leur prêter son concours pour régler les questions en souffrance.
- 5.16 Depuis octobre 2005, plusieurs réunions et débats ont eu lieu entre la délégation vénézuélienne et le Fonds de 1971. En février 2006, le Fonds de 1971 a écrit aux autorités vénézuéliennes pour leur présenter des solutions possibles aux questions en suspens. En mai 2006, une réunion s'est tenue à Caracas entre les diverses parties intéressées, y compris des représentants du Gouvernement vénézuélien. Le Fonds de 1971 était représenté à la réunion par ses avocats vénézuéliens. Cette réunion avait pour but d'informer les diverses parties de la situation actuelle concernant les demandes d'indemnisation non réglées.
- 5.17 En juin 2006 s'est tenue à Londres une réunion entre la délégation vénézuélienne et le Fonds de 1971. Le Fonds a alors été informé que les autorités vénézuéliennes avaient bien progressé dans leurs discussions internes. En octobre 2006, une réunion s'est tenue à Caracas au ministère des affaires étrangères avec la participation de représentants du ministère des affaires étrangères, du ministère de l'environnement, du ministère public, du bureau du procureur général et de l'Instituto nacional de los espacios acuaticos (Institut national des espaces aquatiques). À la réunion, les participants ont indiqué qu'ils souhaitaient régler les questions en souffrance sans porter les demandes devant la justice. Le règlement de ces questions n'a pas avancé depuis lors.
- 5.18 L'Administrateur a rencontré des représentants du propriétaire du navire et de l'Assuranceforeningen Gard (Gard Club) afin d'examiner les conséquences du jugement prononcé par la Cour suprême.
- 5.19 Aucun fait nouveau n'est survenu dans cette affaire.

6 Plate Princess

Résumé du sinistre

6.1

Navire	<i>Plate Princess</i>
Date du sinistre	27/05/97
Lieu du sinistre	Lac Maracaibo, République du Venezuela
Cause du sinistre	Débordement pendant l'opération de chargement
Quantité d'hydrocarbures déversée	3,2 tonnes de pétrole brut
État du pavillon du navire	Malte
Jauge brute (jb)	30 423 tjb
Assureur P&I	The Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Bermuda) Limited (Standard Club)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	BsF 2,8 millions (£712 700)
Indemnisation	Les demandes engagées à l'encontre du Fonds de 1971 sont forcloses

6.2 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

6.3 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 (£3 millions). Le propriétaire du navire a fourni une garantie du Banco Venezolano de Crédito (BVC), d'un montant de Bs2 844 millions, soit BsF 2,8 millions (£712 700).

6.4 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 (£9,2 millions). 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 (£5,4 millions).

6.5 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 (£10,8 millions).

6.6 À sa session de mai 2006, le Conseil d'administration a décidé que les demandes visées au paragraphe 6.4 et 6.5 étaient frappés de forclusion à l'égard du Fonds de 1971 (voir le Rapport annuel de 2006, pages 67 à 69).

6.7 En décembre 2006, les demandes mentionnées ci-dessus ont été transférées au tribunal maritime de première instance.

6.8 En juin 2008, le propriétaire du bateau est intervenu dans la procédure faisant valoir que la demande formée par FETRAPESCA était forclose (perención de la instancia) selon la loi vénézuélienne. Le tribunal a rejeté cette requête, indiquant que cette demande n'était pas forclose.

Le propriétaire du navire a fait appel de ce jugement devant le tribunal maritime de haute instance.

- 6.9 En avril 2008, le Sindicato Unico de Pescadores de Puerto Miranda (voir paragraphe 6.5) est intervenu dans la procédure pour modifier la demande et a présenté des pièces justificatives à l'appui de sa demande. Celle-ci s'élève maintenant à BsF 2 millions (£500 000) en ce qui concerne les dommages matériels et à BsF 51,5 millions (£12,9 millions) en ce qui concerne le manque à gagner. Dans les nouvelles conclusions, les requérants invitent le tribunal à informer officiellement le Fonds de 1971 d'une action en réparation du manque à gagner intentée à l'encontre du propriétaire du navire au titre de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds.
- 6.10 Le Fonds de 1971 est intervenu en réitérant que cette demande était frappée de forclusion puisque l'action était intentée à l'encontre du propriétaire du navire et non à l'encontre du Fonds et que le Fonds n'avait pas été informé de l'action dans les trois ans suivant la date à laquelle le dommage était survenu, comme prévu à l'article 6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds et conformément à la décision prise par le conseil d'administration à sa session de mai 2006 (voir le paragraphe 6.6). Sans préjuger de sa position sur la question de la forclusion, le Fonds de 1971 a engagé des experts pour examiner la demande. Le propriétaire de navire a également déposé des conclusions s'opposant à l'exécution du jugement faisant valoir que la demande était frappée de forclusion selon la loi vénézuélienne.
- 6.11 Le tribunal n'a pas encore fixé la date de l'audience.

7 Katja

Résumé du sinistre

7.1

Navire	<i>Katja</i>
Date du sinistre	7/08/97
Lieu du sinistre	Le Havre, France
Cause du sinistre	Heurt d'un quai
Quantité d'hydrocarbures déversée	190 tonnes de pétrole brut lourd
État du pavillon du navire	Bahamas
Jauge brute (jb)	52 079 tjb
Assureur P&I	Assuranceföreningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	€7,3 millions (£5,8 millions)
Indemnisation	L'affaire est maintenant close et le Fonds de 1971 n'aura aucun versement à faire.

- 7.2 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.
- 7.3 Une demande présentée par le Gouvernement français au titre des opérations de nettoyage a été approuvée pour un montant de €207 000 (£165 000) 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 (£1,8 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 (£1,1 million). Ces actions incluaient une demande formée par le Port autonome du Havre (PAH) au titre des frais de nettoyage pour un montant de €78 000 (£700 000).
- 7.5 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 était 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.
- 7.6 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.
- 7.7 En avril 2008 un accord de règlement a été conclu entre le propriétaire du navire, son assureur et le PAH, au titre duquel le propriétaire du navire et son assureur versaient €70 000 (£55 800) et toutes les parties à l'accord retiraient leurs actions.
- 7.8 Cette affaire est maintenant close.

8 Evoikos

Résumé du sinistre

8.1

Navire	<i>Evoikos</i>
Date du sinistre	15/10/97
Lieu du sinistre	Détroit de Singapour
Cause du sinistre	Collision
Quantité d'hydrocarbures déversés	29 000 tonnes de fuel-oil lourd
État du pavillon du navire	Chypre
Jauge brute (jb)	80 823 tjb
Assureur du P&I	United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	8 846 942 de DTS (£7,5 millions)
Indemnisation	Le montant total de l'indemnisation payée par le propriétaire du navire est inférieur au montant de limitation applicable au navire au titre de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile

- 8.2 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.

- 8.3 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.
- 8.4 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.
- 8.5 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 (£7,5 millions) le montant de limitation applicable à l'*Evoikos* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.
- 8.6 Le montant total des indemnités versées par le propriétaire du navire est inférieur au montant de limitation applicable au navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.
- 8.7 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.
- 8.8 Aucun fait nouveau n'est survenu dans cette affaire depuis 2003. Cette affaire ne peut être close tant qu'il n'aura pas été mis fin aux litiges en souffrance.

9 Pontoon 300

Résumé du sinistre

9.1

Navire	<i>Pontoon 300</i>
Date du sinistre	7/01/98
Lieu du sinistre	Hamriyah, Sharjah, Émirats arabes unis
Cause du sinistre	Naufrage
Quantité d'hydrocarbures déversés	8 000 tonnes de fuel-oil intermédiaire
État du pavillon du navire	Saint-Vincent-et-les-Grenadines
Jauge brute (jb)	4 233 tjb
Assureur du P&I	Maritime General Insurance Company Limited
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	Aucune
Indemnisation	Aucune
Actions en justice	Toutes les demandes concernant ce sinistre ont été réglées pour un montant total de Dh 7,9 millions (£1 million).

- 9.2 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

- 9.3 Toutes les demandes concernant ce sinistre ont été réglées pour un montant total de Dh 7,9 millions (£1 million).

Actions en justice

- 9.4 Pour plus de détails sur la procédure pénale engagée contre le capitaine du remorqueur *Falcon 1*, sur l'action en justice civile engagée par la municipalité d'Umm al Quwain et sur l'abandon 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.

Niveau des paiements du Fonds de 1971

- 9.5 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).
- 9.6 À sa session d'octobre 2006, le Conseil d'administration a décidé de 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. Lorsque la demande d'indemnisation de la municipalité d'Umm al Quwain a été retirée en novembre 2006, 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.
- 9.7 Depuis lors, le Fonds de 1971 a payé les 25 % restants au titre de toutes les demandes approuvées. Cette affaire est maintenant close.

10 Alambra*Résumé du sinistre*

10.1

Navire	<i>Alambra</i>
Date du sinistre	17/09/00
Lieu du sinistre	Tallinn, Estonie
Cause du sinistre	Corrosion
Quantité d'hydrocarbures déversée	300 tonnes de fuel-oil lourd
État du pavillon du navire	Malte
Jauge brute (jb)	75 366 tjb
Assureur du P&I	London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	7,6 millions de DTS (£6,4 millions)
Indemnisation	Les demandes nées de ce sinistre sont inférieures à la limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile.

- 10.2 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

- 1.03 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 (£6,4 millions).

Demandes d'indemnisation

- 10.4 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 (£333 600). 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.
- 10.5 Le propriétaire du navire et le London Club ont accepté pour US\$655 000 (£352 500) une demande de EK45,1 millions (£2,3 millions) formée par l'État estonien et relevant plutôt de l'amende ou de l'imposition. Le tribunal a approuvé cet accord de règlement en mars 2004, et il a été mis fin à la procédure contre le propriétaire du navire et le Club concernant cette demande.
- 10.6 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 (£53 800).
- 10.7 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 (£1,5 million) et de EK9,7 millions (£494 700) respectivement, au titre du manque à gagner dû à l'indisponibilité du quai durant les opérations de nettoyage.

Actions en justice

- 10.8 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.
- 10.9 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. Pour plus de détails sur cette question, se reporter au Rapport annuel de 2007, pages 72 et 73.

Autres questions soulevées dans le cadre de la procédure judiciaire

- 10.10 En septembre 2002, le London Club a déposé auprès du tribunal des argumentations relatives aux demandes présentées par le propriétaire du quai du port de Muuga et l'entrepreneur engagé par le propriétaire du quai (voir le paragraphe 10.7), 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.
- 10.11 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.

10.12 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.
