



FONDS INTERNATIONAUX
D'INDEMNISATION
POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/OCT09/3/2	
Original: ANGLAIS	28 août 2009	
Assemblée du Fonds de 1992	92A14	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC46	
Assemblée du Fonds complémentaire	SA5	
Conseil d'administration du Fonds de 1971	71AC24	●

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT EU À CONNAÎTRE

FONDS DE 1971: VISTABELLA, AEGEAN SEA, ILIAD, KRITI SEA, NISSOS AMORGOS,
PLATE PRINCESS, EVOIKOS, ALAMBRA ET AL JAZIAH 1

Note de l'Administrateur

Résumé:	Ce document présente les informations les plus récentes sur les sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître: <i>Vistabella</i> , <i>Aegean Sea</i> , <i>Iliad</i> , <i>Kriti Sea</i> , <i>Nissos Amorgos</i> , <i>Plate Princess</i> , <i>Evoikos</i> , <i>Alambra</i> et <i>Al Jaziah 1</i> .
Mesures à prendre:	<u>Conseil d'administration du Fonds de 1971:</u> Noter les renseignements fournis dans le présent document.

1 Vistabella

Résumé du sinistre

1.1	Navire	<i>Vistabella</i>
	Date du sinistre	07/03/1991
	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
	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.

- 1.2 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'assurance 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. 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 (£955 000), 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.

Actions en justice

- 1.5 Pour les actions en justice en Guadeloupe (France) et à Trinité-et-Tobago, se reporter au Rapport annuel de 2008, pages 56 et 57.
- 1.6 Aucun fait nouveau n'est survenu dans cette affaire depuis qu'elle a été rapportée au Conseil d'administration du Fonds de 1971 à sa 23ème session d'octobre 2008.

2 *Aegean Sea*

Résumé du sinistre

2.1	Navire	<i>Aegean Sea</i>
	Date du sinistre	03/12/1992
	Lieu du sinistre	La Corogne, Espagne
	Cause du sinistre	Échouage
	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
	Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	€7,2 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 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, mais elle a été estimée autour de 73 500 tonnes. 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, 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 En ce qui concerne la procédure pénale engagée pour ce sinistre, se reporter au rapport annuel 2008, pages 57 et 59.

Accord de règlement global

- 2.5 En ce qui concerne l'accord signé entre l'État espagnol, le propriétaire du navire et le UK Club pour une solution globale concernant toutes les questions en souffrance dans l'affaire de l'*Aegean Sea*, se reporter au rapport annuel 2008, pages 57 et 58.

Procédure civile

- 2.6 En ce qui concerne la procédure civile engagée par six demandeurs des secteurs de la pêche et de la mariculture qui n'avaient pas pu s'entendre avec le Gouvernement espagnol sur le montant des pertes qu'ils avaient subies, se reporter au rapport annuel de 2008, pages 58 et 59.
- 2.7 Une entreprise de transformation de poissons, un propriétaire de bateau de pêche et un pêcheur en bateau ont sollicité l'autorisation d'interjeter appel auprès de la cour suprême, mais avant juillet 2009, le tribunal avait rejeté la demande d'autorisation d'appel dans les trois affaires. Les jugements de la cour d'appel sont donc devenus définitifs.
- 2.8 En vertu de l'accord conclu avec le Fonds de 1971, l'État espagnol versera toute somme octroyée par les tribunaux.

3 Iliad*Résumé du sinistre*

3.1	Navire	<i>Iliad</i>
	Date du sinistre	09/10/1993
	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 du P&I	North of England Protection and Indemnity Association Limited
	Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	€4,4 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.

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 200 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, 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 de 1971.

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 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 €9 millions, plus un montant de Dr 378 millions, soit €1,1 million 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 €2 125 755, 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 prochaine audience aura lieu en 2010.

4 *Kriti Sea*

Résumé du sinistre

4.1	Navire	<i>Kriti Sea</i>
	Date du sinistre	09/08/1996
	Lieu du sinistre	Agioi Theodoroi, Grèce
	Cause du sinistre	Fausse manœuvre au moment de la livraison de pétrole
	Quantité d'hydrocarbures déversée	20 à 50 tonnes de pétrole brut léger
	État du pavillon du navire	Grèce
	Jauge brute (jb)	62 678 tjb
	Assureur du P&I	United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club)
	Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	€6,6 millions
	Indemnisation	Toutes les demandes ont fait l'objet d'un accord de règlement ou sont assujetties à un jugement définitif des tribunaux, dont les montants totaux attribués seront dans les limites du fonds de limitation établi en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. En conséquence, il ne sera pas demandé au Fonds de 1971 de verser une indemnité quelconque en relation avec ce sinistre.

- 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, en déposant une garantie bancaire.
- 4.4 Trois demandes, à savoir celles de l'État grec, d'une installation piscicole et d'un complexe touristique situé en bord de mer, ont fait l'objet d'actions en justice. Dans des jugements rendus en mars 2006, la Cour suprême a cassé les décisions de la cour d'appel qui avait confirmé les demandes de l'État grec et de l'installation piscicole, au motif que l'argumentation judiciaire n'était pas correcte. Elle a également annulé la décision de la cour d'appel qui avait rejeté la demande du propriétaire du complexe touristique en bord de mer, au motif que la loi avait été mal appliquée. La Cour suprême a renvoyé ces demandes devant la cour d'appel pour qu'elle procède à un nouvel examen sur le fond de ces affaires et règle la question des montants. La cour d'appel a examiné l'affaire en mars 2008. Elle a rendu ses décisions en décembre 2008, réduisant les indemnités initialement accordées aux plaignants. Ces jugements sont maintenant devenus définitifs.

- 4.5 Le montant total attribué à l'ensemble des demandeurs en relation avec ce sinistre est dans les limites du fonds de limitation établi en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. En conséquence, aucune responsabilité du Fonds de 1971 ne sera engagée par rapport à ce sinistre.
- 4.6 Eu égard au fait que l'affaire est close en ce qui concerne le Fonds de 1971, ce dernier a décidé de ne plus suivre de près la procédure avant la clôture officielle.

5 Nissos Amorgos

Résumé du sinistre

5.1	Navire	<i>Nissos Amorgos</i>
	Date du sinistre	28/02/1997
	Lieu du sinistre	Maracaibo, République du Venezuela
	Cause du sinistre	Échouage
	Quantité d'hydrocarbures déversée	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 ^{<1>}
	Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	Bs39 738 millions or \$83 221 800
	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 millions). 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 chacune. Ces demandes se recoupent et sont forcloses. Une demande émanant de trois entreprises de transformation de poissons pour \$30 000 000.

- 5.2 Le navire-citerne grec *Nissos Amorgos* (50 563 GRT), 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 récapitule les demandes ayant fait l'objet d'un règlement et intégralement versées:

<1>

En janvier 2008 le bolivar fort (BsF) a remplacé le bolivar (Bs) au taux de 1 BsF = 1000 Bs.

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 ^{<2>}	Mesures de sauvegarde	Bs61 075 468	
Pêcheurs et entreprises de transformation de crevettes	Manque à gagner		\$16 033 389
Autres demandes d'indemnisation ^{<3>}	Domage aux biens et manque à gagner	Bs289 000 000	
Total		Bs350 075 468 (£69 000)	\$24 397 612 (£13 millions)

Demandes d'indemnisation déposées devant les tribunaux

- 5.4 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		

Demandes de la République du Venezuela

- 5.5 La République du Venezuela a présenté une demande d'indemnisation de US\$60 250 396, 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.
- 5.6 En juillet 2003, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 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).

^{<2>} Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo.

^{<3>} Montants versés intégralement par l'assureur du propriétaire du navire à l'exception de la demande formée par Corpuzulia, organisme de tourisme de la République du Venezuela.

Demandes présentées par des entreprises de transformation de poissons

- 5.7 Trois entreprises de transformation de poissons ont présenté des demandes d'indemnisation s'élevant à US\$30 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.
- 5.8 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 Cabimas 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, 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

- 5.9 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 l'a condamné à un an et quatre mois de prison. Le capitaine a fait appel du jugement.
- 5.10 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.
- 5.11 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.
- 5.12 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 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.
- 5.13 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 tout en 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.
- 5.14 Le propriétaire du navire et son assureur ont fait valoir que le tribunal pénal de première instance était incompétent dans cette affaire et que cette dernière devait être transférée au tribunal maritime.

- 5.15 En mars 2009, le tribunal pénal de première instance s'est prononcé en rejetant l'argument d'incompétence. Cette décision a été notifiée au capitaine, mais pas au propriétaire du navire et à son assureur, non plus qu'au Fonds de 1971. Dans la décision, le tribunal fixe également le début de la présentation des conclusions.
- 5.16 Le Fonds de 1971 a fait valoir pour sa défense que l'absence de notification de la décision au Fonds de 1971 n'avait pas permis au Fonds d'assurer convenablement sa défense. Dans ses conclusions, le Fonds fait également valoir les arguments suivants:
- Les demandes de la République du Venezuela sont frappées de forclusion à l'égard du Fonds de 1971.
 - Toutes les demandes d'indemnisation recevables pour dommage par pollution ont déjà été indemnisées par le Club et le Fonds.
 - La demande de la République du Venezuela n'est pas recevable au titre de la Convention de 1971 sur la responsabilité civile et des Conventions du Fonds. Le dommage n'est pas prouvé.

- 5.17 Le tribunal n'a pas encore rendu sa décision.

Tentatives de régler les questions en souffrance

- 5.18 Pour les tentatives faites au fil du temps par le Fonds de 1971 pour régler les questions en souffrance, se reporter au rapport annuel 2008, pages 64 à 66.
- 5.19 En décembre 2008, une réunion s'est tenue à Caracas entre des représentants du Fonds de 1971, visitant le Venezuela pour d'autres affaires, et des représentants du ministère vénézuélien des Affaires étrangères. Les représentants ont étudié globalement les questions en souffrance.
- 5.20 En ce qui concerne les demandes en souffrance de trois entreprises de transformation de poissons contre le Fonds de 1971 et l'Instituto Nacional de Canalizaciones (INC), les représentants du ministère des Affaires étrangères ont indiqué que le gouvernement ne pouvait pas intervenir, les plaignants étant des sociétés privées.
- 5.21 Au sujet des demandes de la République du Venezuela, les représentants du ministère des Affaires étrangères se sont montrés surpris que la demande de la Procuraduria n'ait pas été retirée. Il a été suggéré que le ministre des Affaires étrangères convoque une réunion avec les parties intéressées, y compris le ministère public, le ministre de la Justice et le ministère de l'Environnement, pour tenter de trouver une solution.
- 5.22 Les représentants du ministère des Affaires étrangères n'ont pas pu convoquer une telle réunion pendant le séjour des représentants du Fonds de 1971 à Caracas, mais une réunion a eu lieu plus tard en décembre 2008, à laquelle n'ont participé que des représentants du ministère des Affaires étrangères. Le Fonds de 1971 était représenté par ses avocats vénézuéliens. À cette réunion, les représentants du ministère des Affaires étrangères ont fait part de leur intention de réactiver l'affaire et de la soumettre à l'attention du ministre des Affaires étrangères. Les représentants du ministère des Affaires étrangères ont indiqué qu'une fois qu'ils auraient reçu des consignes du ministre, ils convoqueraient une réunion de toutes les parties intéressées et que le Fonds de 1971 serait convié à y participer.

6 Plate Princess

Résumé du sinistre

Navire	<i>Plate Princess</i>
Date du sinistre	27/05/1997
Lieu du sinistre	Lac Maracaibo, République du Venezuela
Cause du sinistre	Débordement pendant l'opération de chargement

6.1	Quantité d'hydrocarbures déversée	3,2 tonnes de pétrole brut
	État du pavillon du navire	Malte
	Jauge brute (jb)	30 423 tjb
	Assureur du 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
	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 Lagotreco, 3,2 tonnes se seraient déversées dans le lac en même temps que l'eau de ballastage.

Poursuites en justice

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. 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.

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.

6.5 À sa session de mai 2006, le Conseil d'administration a décidé que les demandes visées aux paragraphes 6.3 et 6.4 étaient frappées de forclusion à l'égard du Fonds de 1971 (voir le Rapport annuel de 2006, pages 67 à 69).

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

Procédure en limitation

6.7 Le montant de limitation applicable au *Plate Princess* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile était estimé en 1998 à 3,6 millions de DTS ou Bs 2 845 millions et, en 1997, une garantie bancaire de ce montant a été apportée au tribunal pénal de Cabimas.

6.8 En décembre 2008, les demandes d'indemnisation présentées par FETRAPESCA et par le Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda auprès du tribunal civil de Caracas ont été transférées au tribunal maritime de Caracas.

6.9 En novembre 2008, le propriétaire et le capitaine du *Plate Princess* ont présenté leurs conclusions au tribunal civil de Caracas et ont demandé la constitution du fonds de limitation pour le montant de la garantie bancaire déposée au tribunal pénal de Cabimas.

6.10 En décembre 2008, le tribunal maritime de Caracas a rejeté la demande de lancement d'une procédure de limitation déposée par le propriétaire et le capitaine du *Plate Princess*. Le propriétaire et le capitaine du navire ont fait appel de cette décision.

Faits nouveaux liés à la demande du FETRAPESCA

- 6.11 En juillet 2008, le propriétaire et le capitaine du *Plate Princess* ont demandé au tribunal maritime de Caracas de déclarer forclosé (perención de instancia) la demande présentée par FETRAPESCA, étant donné que les plaignants n'avaient pas pris les mesures nécessaires à la poursuite de leur action en justice. Dans un jugement rendu plus tard ce mois-là, le tribunal a décidé que la demande n'était pas forclosé. Le propriétaire et le capitaine du navire ont fait appel de cette décision mais, en octobre 2008, la cour d'appel maritime a confirmé le jugement de la cour maritime de Caracas.
- 6.12 Dans un jugement rendu en février 2009, le tribunal a accédé à la demande du FETRAPESCA et ordonné le règlement des dommages subis par le demandeur, à évaluer par un expert auprès des tribunaux. Ce jugement n'a pas été officiellement notifié au Fonds.

Demande modifiée du Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda

- 6.13 En avril 2008, le Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda a présenté une demande modifiée à l'encontre du propriétaire du navire, du capitaine du *Plate Princess* et du Fonds de 1971. La demande modifiée dont le montant total est désormais de BsF 53,5 millions est présentée au titre des dommages qui auraient été causés aux bateaux et aux filets de pêche de quelque 650 pêcheurs, ainsi que du manque à gagner pendant une période de six mois. Le tribunal maritime de Caracas a accepté la demande modifiée.
- 6.14 En juillet 2008, le Fonds de 1971 a déposé ses conclusions en déclarant que la demande était frappée de forclusion, étant donné que le Fonds de 1971:
- n'avait pas été informé de l'action intentée à l'encontre du propriétaire du navire 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 et
 - n'avait pas été cité comme défendeur dans une action dans un délai de six ans suivant la date du sinistre comme également prévu à l'article 6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.
- 6.15 Le Fonds de 1971 a engagé des experts pour examiner la demande et a prié le tribunal de fournir des copies de la documentation soumises par les demandeurs pour démontrer les pertes subies. La documentation contenait des milliers de pages et le tribunal ne disposait pas des ressources nécessaires pour en effectuer la copie. Le tribunal maritime a donc sous-traité cette tâche et ce n'est qu'en août 2008 que le Fonds de 1971 a reçu la documentation.
- 6.16 Les experts du Fonds de 1971 ont publié leur rapport au début d'octobre 2008. Dans ce rapport, les experts concluaient:
- que les demandeurs n'avaient pas apporté la preuve qu'un quelconque dommage qu'auraient subi les pêcheurs était imputable au déversement provenant du *Plate Princess*;
 - que la quantité de pétrole connue pour avoir été déversée était si petite qu'elle ne pouvait pas expliquer les dommages considérables qui auraient été causés;
 - que l'exactitude des rapports d'inspection soumis pour démontrer l'étendue des dommages aux filets et aux bateaux était douteuse; et
 - que les documents soumis pour étayer le manque à gagner avaient, dans de nombreux cas, été falsifiés et produits en vue de demander une indemnisation.
- 6.17 Le rapport des experts du Fonds de 1971 a été présenté au tribunal maritime en novembre 2008, mais le tribunal a décidé que le rapport n'était pas recevable puisqu'il n'avait pas été remis dans les délais prévus par le droit vénézuélien. Le Fonds de 1971 a fait appel de cette décision au motif que les délais impartis n'étaient pas suffisants pour que le tribunal fournisse au Fonds de 1971 des copies de la documentation et que leurs experts les examinent.

- 6.18 En novembre 2008, le Chef du Service des demandes d'indemnisation et un des experts engagés par le Fonds de 1971 se sont rendus à Caracas pour aider les avocats du Fonds de 1971 à se préparer à l'audience principale, qui devait commencer au début de décembre 2008, du tribunal maritime concernant la demande. Des discussions ont eu lieu avec les avocats du Fonds de 1971, ainsi qu'avec les avocats engagés par le capitaine et le propriétaire du navire. L'audience a toutefois été reportée à janvier 2009.
- 6.19 Le tribunal a fait part de sa décision en février 2009. Dans celle-ci, le tribunal accède à la demande du Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda et ordonne au Fonds de 1971 d'indemniser le demandeur pour les dommages subis, à évaluer par un expert auprès des tribunaux, ainsi que les intérêts courus depuis la date du sinistre jusqu'à la date d'exécution du jugement. Dans sa décision, le tribunal rejette également les allégations de fraude présentées par le Fonds.
- 6.20 Le capitaine a déposé des conclusions arguant de l'absence de procédure en bonne et due forme (desorden judicial).
- 6.21 Le capitaine, le propriétaire du navire et le Fonds de 1971 ont fait appel du jugement.

7 **Evoikos***Résumé du sinistre*

7.1	Navire	<i>Evoikos</i>
	Date du sinistre	15/10/1997
	Lieu du sinistre	Détroit de Singapour
	Cause du sinistre	Collision
	Quantité d'hydrocarbures déversée	29 000 tonnes de fuel-oil lourd
	Zone affectée	Singapour, Malaisie et Indonésie
	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
	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.

- 7.2 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.
- 7.3 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.
- 7.4 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.
- 7.5 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 le montant de limitation applicable à l'*Evoikos* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.
- 7.6 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.
- 7.7 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.

- 7.8 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.

8 Alambra

Résumé du sinistre

8.1	Navire	<i>Alambra</i>
	Date du sinistre	17/09/2000
	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 (tjb)	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
	Indemnisation	Toutes les demandes nées de ce sinistre ont fait l'objet d'un accord de règlement et ont été payées dans la limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile.

- 8.2 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.

Demandes d'indemnisation

- 8.3 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. 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.
- 8.4 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 et de EK9,7 millions respectivement, au titre du manque à gagner dû à l'indisponibilité du quai durant les opérations de nettoyage.

Actions en justice

- 8.5 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.

- 8.6 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.
- 8.7 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, 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.
- 8.8 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.
- 8.9 En juin 2009, après négociations entre les deux demandeurs cités plus haut et le propriétaire du navire, un accord de règlement a été conclu entre ces deux demandeurs (désormais fusionnés en une entreprise unique) et le propriétaire du navire. Les demandeurs se sont engagés à retirer leurs demandes après versement par le propriétaire du navire de la somme de US\$ 450 000 d'indemnités. L'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1971 étaient parties à l'accord.
- 8.10 Le montant convenu a été versé aux demandeurs et, conformément aux termes de l'accord, toutes les actions en justice ont été abandonnées. Dans le cadre de l'accord, les demandeurs ont dégagé l'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1971 de toute obligation liée au sinistre.
- 8.11 L'affaire est maintenant close.

9 *Al Jaziah 1**Résumé du sinistre*

9.1	Navire	<i>Al Jaziah 1</i>
	Date du sinistre	24/01/2000
	Lieu du sinistre	Abou Dhabi, Émirats arabes unis
	Cause du sinistre	Naufrage
	Quantité d'hydrocarbures déversée	100-200 tonnes de fuel-oil
	État du pavillon du navire	Honduras
	Jauge brute (jb)	681 tjb
	Assureur du P&I	Aucun
	Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	3 millions de DTS (£2,6 millions)
	Indemnisation	Toutes les demandes d'indemnisation au titre de ce sinistre ont fait l'objet d'un accord de règlement et les versements correspondants ont été effectués pour une somme totale de Dh 6,4 millions (£870 000). Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont chacun contribué pour moitié aux montants versés.
	Actions en justice:	Les Fonds ont engagé une action récursoire contre le propriétaire du navire demandant le remboursement du montant versé à titre d'indemnisation, soit Dh 6,4 millions (£870 000). Le tribunal a rendu un jugement en faveur des Fonds, mais il sera très difficile d'exécuter le jugement puisque le propriétaire du navire n'a pas d'actifs suffisants.

9.2 Le 24 janvier 2000, le navire-citerne *Al Jaziah 1* (681 tjb) chargé de fuel-oil a coulé par environ 10 mètres de fond à cinq milles au nord-est du port de Mina Zayed, Abou Dhabi (Émirats arabes unis). Il a été estimé que de 100 à 200 tonnes d'hydrocarbures environ se sont échappées de l'épave. Les hydrocarbures ont dérivé sous l'effet de vents forts qui soufflaient vers le littoral situé à proximité et ont contaminé un certain nombre de petites îles et de bancs de sable. Plusieurs mangroves ont été souillées elles aussi. Les sauveteurs ont renfloué le navire naufragé et l'ont ramené au port franc d'Abou Dhabi.

9.3 Le navire n'était immatriculé auprès d'aucune société de classification et n'était couvert par aucune assurance en responsabilité.

Applicabilité des Conventions

9.4 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont décidé à leurs sessions d'octobre 2000 qu'étant donné qu'au moment du sinistre de l'*Al Jaziah 1*, les Émirats arabes unis étaient partie aux Conventions de 1969 et de 1971 ainsi qu'à celles de 1992, les deux ensembles de Conventions s'appliquaient au sinistre et que les responsabilités devraient être réparties entre le Fonds de 1992 et celui de 1971 à raison de 50 % pour chacun des deux Fonds.

Demandes d'indemnisation

9.5 Toutes les demandes ont fait l'objet d'un accord de règlement et ont été acquittées à hauteur de Dh 6,4 millions (£870 000). Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ne seront pas tenus de verser d'autres indemnités.

Action récursoire

- 9.6 À leurs sessions d'octobre 2002, les organes directeurs du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 ont décidé que le Fonds de 1992 devait engager une action récursoire contre le propriétaire du navire au motif que le navire n'était pas en état de prendre la mer et que le propriétaire n'était pas en droit de limiter sa responsabilité.
- 9.7 En janvier 2003, les Fonds ont engagé une action en justice devant le tribunal de première instance d'Abou Dhabi contre l'entité qui est le propriétaire immatriculé^{<4>} de l'*Al Jaziah 1* et son propriétaire unique, demandant que les défendeurs versent Dh 6,4 millions (£870 000) aux Fonds, montant à répartir de façon égale entre le Fonds de 1971 et celui de 1992.
- 9.8 Dans un jugement rendu en mars 2008, le tribunal de première instance d'Abou Dhabi a décidé que le propriétaire du navire devrait verser aux Fonds la somme de Dh 6 402 282 (£870 000) et que ce montant serait réparti également entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992.
- 9.9 Le propriétaire du navire n'a pas fait appel de ce jugement, lequel est donc devenu définitif.
- 9.10 Les Fonds ont invité le tribunal à faire exécuter le jugement et lors d'une audience tenue en juillet 2008, l'huissier de justice a informé les avocats des Fonds que le propriétaire du navire avait de graves difficultés financières. Il a été suggéré que les Fonds enquêtent sur la question de savoir si le propriétaire du navire disposait d'autres ressources financières pour régler le montant octroyé par la décision.
- 9.11 Les avocats des Fonds ont été informés par le tribunal que le propriétaire du navire avait une forte dette de quelque Dh 63 millions, y compris le montant octroyé par le jugement en faveur des Fonds, et que du fait de son incapacité à rembourser ses dettes le propriétaire du navire avait été en prison. Il en était sorti récemment après s'être engagé à prélever sur son salaire Dh 4 200 par mois au titre du remboursement de ses dettes.
- 9.12 Les avocats des Fonds ont enquêté sur la question de savoir si le propriétaire du navire disposait d'actifs supplémentaires pour régler le montant fixé par le jugement, mais selon les résultats de l'enquête le propriétaire du navire n'a aucun actif supplémentaire. Les avocats des Fonds ont fait savoir aux Fonds que dans les circonstances actuelles il serait très difficile de recouvrer les montants octroyés par le tribunal de première instance.
- 9.13 À leurs sessions d'octobre 2008, les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 ont donné pour instruction à l'Administrateur de se mettre en relation avec le propriétaire du navire et d'examiner la possibilité d'un accord de règlement prenant en compte sa situation financière.
- 9.14 Par l'intermédiaire de leurs avocats, les Fonds sont entrés en relation avec le propriétaire du navire conformément aux instructions données par leurs organes directeurs.
- 9.15 Les discussions entamées avec le propriétaire du navire n'ont pas permis d'avancer.

^{<4>} Conformément au droit en vigueur dans les Émirats arabes unis, ce type d'entité, propriétaire unique, n'a aucun actif ou passif distincts de ceux de son propriétaire.

10 **Mesures à prendre**

Conseil d'administration du Fonds de 1971

- a) prendre note des informations figurant dans le présent document; et
 - b) donner à l'Administrateur toute autre instruction concernant ce sinistre qu'il pourrait juger appropriée.
-