



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

CONSEIL D'ADMINISTRATION
10ème session
Point 4 de l'ordre du jour

71FUND/AC.10/5
7 février 2003
Original: ANGLAIS

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

(tenue les 3, 4 et 7 février 2003)

Président: M. R Malik (Malaisie)

Ouverture de la session

1 Adoption de l'ordre du jour

Le Conseil d'administration a adopté l'ordre du jour paru sous la cote 71FUND/AC.10/1.

2 Participation

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

Algérie
Allemagne
Antigua-et-Barbuda
Bahamas
Barbade
Belgique
Cameroun
Canada
Colombie
Côte d'Ivoire
Danemark
Espagne

Fédération de Russie
Finlande
France
Grèce
Îles Marshall
Irlande
Italie
Japon
Libéria
Malaisie
Malte
Maroc

Mexique
Norvège
Panama
Pays-Bas
Pologne
Portugal
République de Corée
Royaume-Uni
Suède
Tunisie
Venezuela

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

Argentine	Pérou	Singapour
Équateur	Philippines	Turquie
Grenade	République islamique d'Iran	Uruguay

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

Organisations intergouvernementales

Commission européenne

Organisations internationales non gouvernementales:

Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)

Chambre internationale de la marine marchande

Comité maritime international (CMI)

Cristal Limited

Federation of European Tank Storage Associations (FETSA)

International Group of P & I Clubs

International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)

Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

Réseau international des amis de la terre

Union internationale de sauvetage

3 Sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître

3.1 Aegean Sea

Le Conseil d'administration a pris note des renseignements présentés dans le document 71FUND/AC.10/2 relatif à l'affaire de l'*Aegean Sea* (Espagne, 3 décembre 1992).

Principales questions en suspens

- 3.1.1 Le Conseil d'administration a rappelé qu'en 1999, trois grandes questions restaient en suspens dans le cadre de ce sinistre:

- le calcul du montant des demandes, à l'exception de celles pour lesquelles un montant avait été déterminé par les tribunaux;
- la répartition des responsabilités entre l'État espagnol et le propriétaire du navire, le UK Club et le Fonds de 1971; et
- la question de la prescription opposable aux demandeurs ayant intenté une action devant les tribunaux civils.

Accord de règlement global

- 3.1.2 Le Conseil a rappelé qu'à sa 5ème session, tenue en juin 2001, il avait autorisé l'Administrateur à conclure et signer au nom du Fonds de 1971 un accord avec l'État espagnol, le propriétaire de l'*Aegean Sea* et son assureur, le United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club), relatif au règlement global de toutes les questions en suspens dans l'affaire de l'*Aegean Sea*.

- 3.1.3 Il a été rappelé en outre que, en juillet 2001, l'Administrateur avait adressé au Gouvernement espagnol une offre officielle au nom du Fonds de 1971 dans le dessein de conclure un accord entre le Fonds, l'État espagnol, le propriétaire du navire et le UK Club; cette offre comportait les éléments ci-après:

- a) Le montant total dû aux victimes par le propriétaire de l'*Aegean Sea*, le UK Club et le Fonds de 1971 en raison de la répartition des responsabilités telle que décidée par la Cour d'appel de La Corogne s'élevait à Ptas 9 000 millions (€54 millions ou £31 millions).
 - b) Le montant dû à l'État espagnol par le Fonds de 1971, déduction faite de certaines sommes, s'élevait à Ptas 6 386 921 613 (€38 millions ou £24 millions).
 - c) En outre, le Fonds de 1971 s'engageait à verser aux victimes dont les demandes ne figuraient pas parmi celles acceptées par l'État espagnol et dont la liste figurait dans une annexe à l'accord, la différence entre le montant total convenu du préjudice ou dommage subi et le montant réglé à ce jour, soit Ptas 121 512 031 (€730 000 ou £463 000).
 - d) Par suite de la répartition des responsabilités décidée par la Cour d'appel de La Corogne, l'État espagnol s'engageait à indemniser toutes les victimes susceptibles d'obtenir d'un tribunal espagnol un jugement définitif en leur faveur qui condamnerait le propriétaire du navire, le UK Club ou le Fonds de 1971 à verser des indemnités à la suite de l'événement.
- 3.1.4 Il a été rappelé que le Fonds de 1971 avait subordonné la conclusion de l'accord à la communication au Fonds de 1971 par l'État espagnol d'une copie du retrait par les victimes des actions en justice qu'elles avaient intentées, représentant au moins 90 % du principal des pertes ou des dommages objet de la demande, à l'exception de la demande présentée par le UK Club au titre des mesures de sauvegarde. En outre, le propriétaire du navire, le UK Club et le Fonds de 1971 se réservaient expressément le droit de défendre devant les cours et tribunaux espagnols leur position concernant la répartition des responsabilités et le fait que certaines demandes d'indemnisation étaient frappées de prescription.
- 3.1.5 Le Conseil a rappelé que le 4 octobre 2002, le Conseil d'État espagnol avait approuvé la proposition d'accord de règlement. Il a été rappelé également que le 17 octobre 2002, le Parlement espagnol avait adopté un décret ('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 en vue d'accords de règlement à l'amiable avec les demandeurs en échange du retrait des actions en justice de ceux-ci.
- 3.1.6 Le Conseil a noté que le 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, et que les conditions énoncées dans l'offre du Fonds de 1971 étaient donc remplies. Il a été noté également que l'accord conclu entre l'État espagnol, le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et le UK Club avait été signé le 30 octobre 2002 à Madrid.
- 3.1.7 Le Conseil a noté en outre que, conformément à cet accord, le Fonds de 1971 avait versé le 1er novembre 2002 au Gouvernement espagnol la somme de €38 386 172, correspondant à Ptas 6 386 921 613 (£24 411 208). De plus, entre novembre 2002 et janvier 2003, le Fonds de 1971 avait versé €1 006 489 (Ptas 167 465 618 ou £633 108) au titre de 93 des 95 demandes convenues avec les demandeurs dans un premier temps mais non incluses dans l'accord conclu avec l'État espagnol. Il a été noté également que le Fonds de 1971 n'avait pas été en mesure à ce jour d'honorer les deux demandes restantes, d'un montant de €1 819 (Ptas 302 693 ou £1 146) car les demandeurs étaient difficiles à contacter ou n'avaient pas signé les documents nécessaires. Le Conseil a noté que le paiement des indemnités effectué par le Fonds de 1971 au titre de ce sinistre s'élevait au total à £30 222 183.

- 3.1.8 Il a été relevé que le 17 décembre 2002, le Fonds de 1971 avait versé € 672 000, correspondant à Ptas 278 197 307 (£1 068 767), au UK Club au titre de la prise en charge financière du propriétaire du navire en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.
- 3.1.9 La délégation espagnole a déclaré qu'elle était satisfaite que l'on soit parvenu à un accord de règlement et que l'on avait tiré de nombreux enseignements de l'affaire de l'*Aegean Sea*.
- 3.1.10 Le Conseil d'administration s'est félicité du fait que l'affaire de l'*Aegean Sea* avait fait l'objet d'un accord de règlement et que toutes les demandes, à l'exception de quelques unes d'entre elles, avaient été honorées. Le Conseil a en outre remercié toutes les parties en jeu d'avoir contribué au règlement de ce sinistre.

3.2 *Nakhodka*

- 3.2.1 Le Conseil d'administration a pris note des renseignements figurant dans le document 71FUND/AC.10/3 (92FUND/EXC.20/2) au sujet du sinistre du *Nakhodka* (Japon, 2 janvier 1997).
- 3.2.2 Il a été rappelé que le sinistre du *Nakhodka* avait donné lieu à des demandes d'indemnisation de ¥36 045 millions (£188 millions) et que, au vu du montant total des demandes, les organes directeurs avaient décidé de limiter les paiements du Fonds à 80% du montant des dommages effectivement subis par chaque demandeur. Il a été relevé que toutes les demandes avaient finalement été réglées à raison de ¥26 087 879 202 (£136 millions).

Actions en justice auprès des tribunaux japonais

- 3.2.3 Le Conseil d'administration a rappelé que, conformément aux décisions prises par les organes directeurs, les FIPOL avaient introduit des actions en justice devant le tribunal de district de Fukui contre le propriétaire du *Nakhodka* (Prisco Traffic Limited), la société mère de Prisco (Primorsk Shipping Corporation), le United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club) et le Registre maritime russe de la navigation, en vue de recouvrer tous montants versés par les FIPOL pour indemnisation.

Solution globale

- 3.2.4 Il a été rappelé que, à leurs sessions d'avril/mai 2002, les organes directeurs avaient approuvé la proposition de règlement global formulée par le UK Club. Il a été rappelé également que les organes directeurs avaient autorisé l'Administrateur à conclure un accord de règlement pour autant que ce dernier contienne les éléments énoncés au paragraphe 3.1 du document 71FUND/AC.10/3 et à s'entendre avec les autres parties sur les modalités de cet accord (documents 92FUND/EXC.16/6, paragraphe 3.1.36, et 71FUND/AC.7/A/ES.9/14, paragraphe 8.4.36). Il a été rappelé en outre que les organes directeurs avaient décidé que les FIPOL devaient retirer les actions en justice qu'ils avaient engagées contre le Registre maritime russe de la navigation.
- 3.2.5 Le Conseil a noté que l'Accord de règlement conclu entre, d'une part, les FIPOL, et, d'autre part, Prisco Traffic Limited et le UK Club, avait été signé le 28 octobre 2002. De plus, le 31 octobre 2002, en vertu de cet accord, le UK Club avait remboursé aux FIPOL la somme de ¥5 229 812 901 (£27,3 millions) au titre des indemnités versées par les Fonds, et £3,6 millions en ce qui concerne la part des frais communs incombant au Club. Il a été relevé également que le UK Club avait versé le reliquat de 20% de toutes les demandes approuvées, que tous les demandeurs avaient par conséquent été indemnisés intégralement et avaient, de ce fait, renoncé à leurs actions en justice. Le Conseil a noté en outre que les actions que les FIPOL, Prisco Traffic Limited et le UK Club avaient engagées auprès du tribunal de district Fukui, ainsi que celles que les FIPOL avaient engagées contre la Primorsk Shipping Corporation et le Registre maritime russe de la navigation, avaient été retirées le 9 décembre 2002.

- 3.2.6 Il a été noté que la Primorsk Shipping Corporation et le Registre maritime russe de la navigation n'étaient pas parties à l'accord, et qu'ils avaient décidé de ne pas faire valoir de demande au titre des dépens contre les Fonds.

Répartition entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 de tout montant recouvré sur la base du règlement global

- 3.2.7 Il a été rappelé qu'à leurs sessions d'octobre 2002, les organes directeurs avaient décidé que les avantages financiers de l'accord de règlement global devaient être répartis proportionnellement aux responsabilités respectives de chacun des deux Fonds, le Fonds de 1971 recevant 43,268% et le Fonds de 1992, 56,732% de ces montants, et que tous les frais à la charge des deux Fonds devaient être répartis de la même manière (documents 92FUND/EXC.18/14, paragraphe 3.2.23, et 71FUND/AC.9/20, paragraphe 15.6.23). Le Conseil a relevé que la répartition du montant, de ¥5 229 812 901 (£27 288 353), recouvré auprès du UK Club, avait été effectuée en conséquence, et que le Fonds de 1992 avait ainsi recouvré ¥2 966 977 455 (£15 481 228) et le Fonds de 1971, ¥2 262 835 446 (£11 807 125). Il a été relevé également que la contribution du UK Club aux frais communs, de £3 617 526, avait été répartie de la même manière.

Avantages de l'accord de règlement global

- 3.2.8 L'Administrateur a appelé l'attention du Conseil sur le fait que les avantages financiers pour les FIPOL seraient d'environ £42 millions, soit £27,3 millions remboursés par le UK Club au titre des indemnités versées par eux, de £3,6 millions au titre de la part des frais communs incombant au UK Club, et de £11 millions du fait que le Fonds de 1992 n'était pas tenu de verser des indemnités à concurrence de sa limite. Il a estimé que l'accord de règlement global avait trois avantages majeurs: premièrement, tous les demandeurs avaient été indemnisés intégralement; deuxièmement, les FIPOL et autres parties intéressées n'avaient pas à intervenir dans des procédures juridiques très longues; troisièmement, les Fonds de 1971 et de 1992 avaient reçu des sommes importantes.
- 3.2.9 La délégation japonaise s'est déclarée satisfaite de l'accord global de règlement.
- 3.2.10 Le Conseil d'administration s'est félicité de la conclusion de l'accord de règlement et de l'acquittement intégral de la totalité des demandes, et du fait que le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 avaient recouvré une part importante des montants qu'ils avaient versés à titre d'indemnités.

Enseignement à tirer

- 3.2.11 Une délégation a proposé que l'Administrateur soit invité à élaborer un document destiné à être soumis à l'examen du Conseil, concernant l'expérience acquise dans le cadre du traitement des demandes nées du sinistre du *Nakhodka*, de manière à permettre aux Fonds de tirer des enseignements en vue de futurs sinistres.
- 3.2.12 L'Administrateur a appelé l'attention sur le fait que le Conseil d'administration, à sa 9ème session, tenue en octobre 2002, avait fait sienne une proposition de l'Administrateur selon laquelle il devrait présenter un rapport aux organes directeurs, lors de leurs sessions d'octobre 2003, au sujet de certains points soulevés par la délégation japonaise concernant la nécessité d'améliorer le processus de traitement et de règlement des demandes d'après les enseignements tirés du sinistre du *Nakhodka* (document 71FUND/AC.9/20 paragraphe 15.6.33).

3.3 Alambra

- 3.3.1 Le Conseil d'administration a pris note des renseignements figurant dans le document 71FUND/AC.10/4 au sujet du sinistre de l'*Alambra*, survenu en Estonie le 17 septembre 2000.

Demandes d'indemnisation

- 3.3.2 Le Conseil d'administration a rappelé que l'autorité portuaire de Tallinn et l'État estonien (Ministère de l'environnement) avaient soumis au propriétaire de *Alambra* et à son assureur, la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club) des demandes de EK 6,5 millions (£270 800) et de EK 4 millions (£166 700) respectivement, au titre des frais de nettoyage.
- 3.3.3 Le Conseil a rappelé que l'État estonien était en train de faire valoir une demande de EK 45,1 millions (£1,9 million) à l'encontre du propriétaire du navire, et que ce montant, qui relevait plutôt de l'amende ou du droit, semblait avoir été calculé d'après des estimations de la quantité de pétrole déversé; la demande ne pouvait donc être admise en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds.
- 3.3.4 Il a été rappelé que l'affréteur d'un navire qui aurait été retardé en raison des opérations de nettoyage présentait au propriétaire du navire et au London Club une demande se chiffrant à US\$100 000 (£63 000). De plus, 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 avaient formé des demandes d'indemnisation contre le propriétaire du navire et le London Club, d'un montant de EK 29,1 millions (£1,2 million) et de EK 9,7 millions (£404 000) respectivement, au titre du manque à gagner dû à l'indisponibilité du quai durant les opérations de nettoyage.

Actions en justice

- 3.3.5 Il a été rappelé qu'en novembre 2000, le propriétaire du quai de port de Muuga et l'entrepreneur qu'il avait engagé pour effectuer les opérations de chargement avaient entamé une action en justice contre le propriétaire du navire et le London Club et que, en février 2002, le Fonds de 1971 avait été notifié de la procédure, conformément à l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Il a été rappelé également que le Fonds de 1971 était intervenu dans la procédure et que, dans ce contexte, la question se posait de savoir si la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds étaient bien intégrées dans le droit interne de l'Estonie.
- 3.3.6 Il a été noté que le montant total des demandes d'indemnisation déposées auprès du tribunal était nettement inférieur au montant de limitation applicable à l'*Alambra* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et au montant que le Fonds de 1971 pourrait être tenu de verser au titre de la prise en charge du propriétaire du navire.
- 3.3.7 Le Conseil a rappelé que l'Estonie avait déposé ses instruments de ratification de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds le 1er décembre 1992 et que les Conventions étaient entrées en vigueur à l'égard de l'Estonie le 1er mars 1993. Il a été rappelé toutefois que les avocats du propriétaire du navire et du London Club, mais aussi les avocats estoniens du Fonds de 1971, avaient appelé l'attention de leurs clients respectifs sur la Constitution estonienne, d'après laquelle, à leur avis, la ratification des Conventions n'aurait pas dû intervenir avant que le Parlement n'ait donné son accord et n'ait modifié en conséquence la législation nationale. Or, c'est ce qui s'était passé et les avocats estimaient que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile ne faisait pas partie intégrante du droit estonien et, partant, ne pouvait pas être invoquée devant les tribunaux estoniens.
- 3.3.8 Il a été rappelé qu'un projet de loi avait été soumis au Parlement estonien en 2002, qui comportait une proposition visant à une nouvelle loi sur les transports maritimes, et selon lequel la Convention de 1969 sur la responsabilité civile était un traité nécessitant l'approbation du Parlement puisqu'il requérait des modifications de la législation nationale estonienne et que l'adhésion à la Convention allait à l'encontre de la Constitution mais que, sur le plan international, l'Estonie était considérée comme étant partie à la Convention de 1969 sur la

responsabilité civile. Il a été rappelé également qu'il était avancé dans le projet de loi que le même problème se posait concernant la Convention de 1971 portant création du Fonds, qui devait être ratifiée par le Parlement mais ne requérait aucune modification de la législation nationale.

- 3.3.9 Il a été rappelé que le propriétaire du navire et le London Club avaient soulevé cette question dans leur argumentation auprès du tribunal, de même que le Fonds de 1971 l'avait fait dans ses conclusions présentées au tribunal pour protéger sa position en attendant l'examen du Conseil d'administration sur ce point.
- 3.3.10 Il a été rappelé également que lors de la session du Conseil d'administration tenue en juillet 2002, l'Administrateur avait déclaré qu'il semblerait que la procédure de ratification des traités internationaux prévue par la Constitution estonienne n'avait pas été suivie et qu'il était donc fort possible que, pour les tribunaux estoniens, les Conventions de 1969 et de 1971 ne fassent pas partie intégrante du droit interne mais que l'on ne saurait pour autant exclure que les tribunaux puissent estimer que les Conventions étaient applicables. Le Conseil a rappelé que l'Administrateur avait déclaré en outre que la raison d'être du Fonds de 1971 étant l'indemnisation des victimes d'une pollution par les hydrocarbures, le Fonds ne devrait pas adopter une démarche trop formaliste face aux demandes d'indemnisation et que, pour cette raison, si les demandes nées du sinistre de l'*Alambra* étaient réglées à l'amiable, le Fonds ne devrait pas invoquer la non-applicabilité des Conventions. Le Conseil a rappelé également que le propriétaire du navire et le London Club ainsi que le Fonds de 1971 avaient invoqué durant la procédure l'éventuelle non-applicabilité des Conventions, et que si les tribunaux devaient conclure qu'il ne pouvait pas être donné suite aux demandes contre le propriétaire du navire et le Club en invoquant les Conventions, mais qu'il fallait invoquer le droit interne estonien, alors la question se poserait de savoir si le Fonds de 1971 était tenu de verser des indemnités.
- 3.3.11 Il a été rappelé qu'en septembre 2002, le London Club avait déposé des argumentations devant le tribunal, affirmant que le propriétaire du navire avait délibérément omis de procéder aux réparations nécessaires de l'*Alambra*, que, de ce fait le navire n'était pas en état de prendre la mer et que, par conséquent, en vertu du contrat d'assurance ainsi que de la loi sur la marine marchande, le Club n'avait pas à verser d'indemnités au titre des dommages causés par ce sinistre.
- 3.3.12 Le Conseil a noté que l'Administrateur avait examiné les argumentations présentées par le London Club, selon lesquelles l'*Alambra* avait connu des problèmes de corrosion aussi bien avant qu'après son achat par le propriétaire au moment du sinistre survenu en Estonie. De plus, le Club avait déclaré qu'en juin 2000, le capitaine du navire avait signalé un orifice dans une citerne à cargaison du navire du fait de la corrosion du bordé de fond, en dépit duquel - et en violation du règlement de la société de classification - le propriétaire du navire avait donné son aval à un chargement complet. Il a été noté également que le London Club avait affirmé que lors du voyage en charge, le navire avait été dévié en direction de Kalamata (Grèce) pour y être réparé par des plongeurs, ce qui n'avait pas été signalé dans le journal machine ni dans le journal de passerelle du navire. Il a été relevé que le London Club avait précisé en outre qu'à l'arrivée du navire à Mohammédia (Maroc), son port de déchargement, la cargaison fuyait de l'une des citernes à cargaison, et que le navire avait poursuivi sa route en direction d'Algéciras (Espagne) pour de nouvelles réparations sous-marines (ce qui n'avait pas été signalé dans le journal de passerelle) avant de retourner à Mohammédia pour continuer son déchargement. Il a été noté que selon le London Club, le propriétaire du navire devait être informé de l'état de celui-ci et que, comme il n'avait pas signalé à la société de classification les orifices des citernes à cargaison dans le bordé de fond et avait autorisé le navire à poursuivre sa route dans cet état, la pollution survenue en Estonie résultait d'un acte préjudiciable intentionnel du propriétaire, et le London Club n'était donc pas responsable du dommage par pollution.
- 3.3.13 Il a été rappelé que le Conseil d'administration avait examiné l'affaire à sa session d'octobre 2002 mais qu'il n'avait pas donné d'instruction à l'Administrateur concernant la procédure judiciaire.

- 3.3.14 Le Conseil a relevé que l'Administrateur avait examiné, de concert avec les avocats estoniens du Fonds de 1971, les documents soumis par le Club. Il a été noté que l'Administrateur avait étudié les aspects juridiques de la position du Club et que, sur la base de cette analyse, le Fonds de 1971 avait présenté de nouvelles argumentations soutenant qu'en droit estonien la notion de faute intentionnelle devait être interprétée comme étant un acte délibéré s'agissant du sinistre mais aussi de ses effets, et que le propriétaire du navire avait délibérément occasionné le dommage de pollution. Le Conseil a relevé également que le Fonds avait affirmé que les éléments de preuve présentés au sujet de l'état de l'*Alambra* ne permettaient pas d'établir que le propriétaire du navire était coupable de faute intentionnelle, et que par conséquent l'assureur n'était pas exonéré de sa responsabilité pour dommage de pollution. Il a été noté en outre que les jugements du tribunal étaient attendus en mai 2003.
- 3.3.15 Le Conseil d'administration a souscrit aux mesures prises par l'Administrateur visant à protéger les intérêts du Fonds de 1971.
- 3.3.16 Une délégation a déclaré qu'elle n'était pas satisfaite du point de vue du London Club et a instamment demandé à celui-ci de revoir sa position afin de garantir l'indemnisation des victimes.
- 3.3.17 Le représentant de la délégation d'observateurs de l'International Group of P & I Clubs a informé le Conseil que le London Club avait été disposé en principe à conclure des accords de règlement concernant les dommages par pollution dont il est question au paragraphe 3.3.2 mais qu'il contestait les demandes relatives au point mentionné au paragraphe 3.3.3, qui, de l'avis du UK Club, ne relevaient pas de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

3.4 Sea Empress

- 3.4.1 Le Conseil d'administration a rappelé qu'une demande de £645 000, présentée au titre du sinistre du *Sea Empress* (Royaume-Uni, 15 février 1996) par une entreprise de transformation de bulots basée dans le Devon, avait été rejetée par le Fonds 1971 et le Skuld Club faute de proximité raisonnable entre la pollution par les hydrocarbures et les pertes alléguées, et que l'entreprise de transformation avait fait valoir sa demande devant le tribunal. Il a été rappelé également que, en mai 2002, la Haute Cour de justice (tribunal de première instance) avait examiné la question préliminaire consistant à savoir si la demande au titre du manque à gagner portait sur un dommage par pollution au sens de la loi sur la marine marchande de 1995 (portant application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds) en vigueur au Royaume-Uni. Il a été rappelé en outre que la Cour avait estimé que la demande était irrecevable pour essentiellement les mêmes raisons que celles que la Cour d'appel d'Écosse avait données dans le cadre de sa décision sur Landcatch, à savoir que cette demande était secondaire, dérivée, relationnelle et/ou indirecte et, de ce fait, trop éloignée de la pollution. De plus, le Conseil a rappelé que le demandeur avait fait appel de cette décision de la Haute Cour de justice.
- 3.4.2 Il a été noté que la Cour d'appel avait tenu une audience le 17 janvier 2003 et rendu son jugement le 7 février 2003. Le Conseil a relevé que la Cour d'appel, composée de trois juges, avait dans un jugement unanime, débouté l'appel, soutenant la décision de la Haute Cour de justice de rejeter la demande.
- 3.4.3 Il a été noté que la Cour d'appel, dans son jugement relatif à l'affaire Landcatch, avait affirmé que les pertes subies ne relevaient pas de la loi sur la marine marchande de 1995. Il a été relevé que les raisons avancées par la Cour d'appel pouvaient se résumer comme suit:

La Cour a tenu compte du fait que le demandeur ne participait à aucune activité locale dans la zone géographique de la pollution et que les pertes qu'il avait subies étaient dues à son incapacité de procéder à la transformation et au conditionnement des bulots et aux livraisons des bulots traités et conditionnés, en des points situés loin des zones contaminées. Les pertes du demandeur, comme celles du demandeur dans

l'affaire Landcatch, étaient dues au fait que les personnes avec lesquelles il avait (ou avec lesquelles, sans l'interdiction de pêche, il aurait) commercé n'étaient pas en mesure de mener à bien leurs opérations dans la zone désignée. La Cour a déclaré qu'il s'agissait là de préjudices économiques secondaires, ne relevant pas du cadre prévu dans une législation axée sur la contamination géographique et ses conséquences. La Cour a estimé raisonnable de supposer que l'intention des États contractants, parties à la Convention de 1971 portant création du Fonds, était d'indemniser intégralement (pour autant que cela était possible dans les limites du Fonds) les demandeurs ayant établi un lien de causalité entre les préjudices subis et la contamination. La Cour a considéré compatible avec cette intention l'indemnisation intégrale par le Fonds des demandeurs proches de la pollution, excluant ainsi de la participation au fonds commun les demandeurs éloignés. Il fallait certainement établir une ligne de démarcation entre les demandes, de façon à inclure certaines d'entre elles et à exclure les autres. La demande en question se trouvait exclue. Toutefois, la Cour d'appel n'a pas jugé approprié de proposer de ligne directrice sur l'examen du lien éventuel de causalité, applicable par le Fonds dans le cadre de ses décisions futures. Le champ d'action précis des obligations du Fonds en vertu de cette législation serait au mieux déterminé selon chaque cas d'espèce.

4 Questions diverses

Aucune question n'a été soulevée dans le cadre de ce point de l'ordre du jour.

5 Adoption du compte rendu des décisions

Le Conseil d'administration a adopté les parties du compte rendu des décisions figurant dans le document 71FUND/AC.10/WP.1 (paragraphe 1, 2, 3.1 à 3.3.17 et 4), avec certaines modifications. Le Conseil a autorisé l'Administrateur à élaborer la partie restante du compte rendu des décisions (paragraphe 3.4.1 à 3.4.3) en consultation avec le Président.
