



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

CONSEIL D'ADMINISTRATION  
5ème session  
ASSEMBLÉE  
8ème session extraordinaire

71FUND/AC.5/A/ES.8/10  
28 juin 2001  
Original: ANGLAIS

## COMPTE RENDU DES DÉCISIONS PRISES LORS DE LA CINQUIÈME SESSION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

AGISSANT AU NOM DE L'ASSEMBLÉE A L'OCCASION DE SA  
HUITIÈME SESSION EXTRAORDINAIRE

(tenu les 25, 26 et 28 juin 2001)

Président: M. R Malik (Malaisie)

### *Ouverture de la session*

- 0.1 Il a été noté que l'Administrateur avait tenté d'ouvrir la 8ème session extraordinaire de l'Assemblée le lundi 25 juin 2001, à 14h30, mais que cette dernière n'avait pu constituer un quorum.
- 0.2 Il a été rappelé qu'à sa 4ème session extraordinaire, l'Assemblée avait adopté la Résolution N°13 du Fonds de 1971 en vertu de laquelle, dès la première session à laquelle l'Assemblée ne parviendrait pas à constituer un quorum, un certain nombre de ses fonctions devraient être déléguées au Comité exécutif, ce qui permettrait à ce dernier de prendre des décisions à la place de l'Assemblée. Il a été noté que cette résolution était reproduite à l'annexe du projet d'ordre du jour annoté de la 8ème session extraordinaire de l'Assemblée (document 71FUND/A/ES.8/1). Si toutefois le Comité exécutif non plus ne parvient pas à constituer un quorum, les fonctions exercées par le Comité exécutif sont alors reprises par l'Assemblée. Dans ce cas, c'est le Conseil d'administration mis en place par la Résolution N°13 qui assume les fonctions de l'Assemblée (et donc celles du Comité exécutif également). Il a été noté que seuls cinq des 15 États élus au Comité exécutif par l'Assemblée à la dernière session ordinaire où un quorum a été atteint (soit sa 4ème session extraordinaire, tenue en avril/mai 1998) restaient membres du Fonds de 1971. Vu que le quorum requis est de 10 États, ce Comité exécutif ne pourrait plus jamais constituer de quorum. Il a été relevé que, de ce fait, à moins que l'Assemblée ne parvienne à constituer un quorum et n'élise de nouveaux membres au Comité exécutif, il était impossible de convoquer de nouvelles sessions du Comité exécutif, et les fonctions assumées par l'Assemblée ne pouvaient pas être déléguées au Comité exécutif.

- 0.3 Par conséquent, si le quorum n'a pas été constitué dans les 30 minutes suivant l'heure indiquée ci-dessus pour l'ouverture de la session de l'Assemblée, les points de l'ordre du jour indiqués ci-dessous seront examinés par le Conseil d'administration créé en vertu de la Résolution N°13, lequel se réunira le 25 juin 2001.
- 0.4 Le lundi 25 juin 2001 à 14h30, l'Administrateur a tenté d'ouvrir la 8ème session extraordinaire de l'Assemblée étant donné que les États des délégations auxquelles appartenaient le Président et le Vice-Président précédents n'étaient plus membres du Fonds de 1971. Seuls étaient alors présents les cinq États Membres du Fonds de 1971 suivants:
- |               |                     |          |
|---------------|---------------------|----------|
| Colombie      | Émirats arabes unis | Portugal |
| Côte d'Ivoire | Malaisie            |          |
- 0.5 Le Président par intérim a ensuite suspendu la réunion pendant 30 minutes et lorsque celle-ci a repris, six États Membres du Fonds de 1971 seulement étaient présents, le nouvel État étant le Cameroun.
- 0.6 Faute de quorum, l'Administrateur a clos la réunion de l'Assemblée.
- 0.7 Conformément à la Résolution N°13, les points qui étaient inscrits à l'ordre du jour de l'Assemblée ont donc été traités par le Conseil d'administration.
- 0.8 La session du Conseil d'administration agissant au nom de l'Assemblée a été ouverte par M. R Malik (Malaisie) en sa qualité de chef de la délégation au sein de laquelle le Vice-Président avait été élu.

*Questions de procédure*

**1 Adoption de l'ordre du jour**

Le Conseil d'administration a adopté l'ordre du jour publié sous la cote 71FUND/A/ES.8/1.

**2 Élection du Président**

Étant donné que la délégation à laquelle appartenait l'ancien Président, M. V Knyazev (Fédération de Russie), ne représentait plus un État Membre du Fonds de 1971, le Conseil d'administration a élu M. R Malik (Malaisie) Président.

**3 Participation**

- 3.1 Les États Membres du Fonds de 1971 ci-après étaient présents:

Cameroun	Côte d'Ivoire	Malaisie
Colombie	Émirats arabes unis	Portugal

- 3.2 Les anciens États Membres du Fonds de 1971 ci-après étaient présents:

Allemagne	Grèce	Panama
Australie	Îles Marshall	Pays-Bas
Belgique	Inde	Pologne
Canada	Irlande	République de Corée
Chypre	Italie	Royaume-Uni
Danemark	Japon	Suède
Espagne	Kenya	Tunisie
Fédération de Russie	Malte	Vanuatu
Finlande	Norvège	Venezuela
France		

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

Argentine	États-Unis	Lettonie
Chili	Iran (République islamique d')	Philippines
Équateur		Singapour

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

*Organisations intergouvernementales:*

Commission européenne

Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

*Organisations internationales non gouvernementales:*

Cristal Limited

International Group of P & I Clubs

International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)

Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

Union internationale de sauvetage

Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources (UICN)

#### **4 Liquidation du Fonds de 1971**

- 4.1 Le Conseil d'administration a pris note de l'information qui figure dans le document 71FUND/A/ES.8/2.
- 4.2 Il a été rappelé qu'une Conférence diplomatique, tenue en septembre 2000 sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI) avait adopté un Protocole modifiant l'article 43.1 de la Convention portant création du Fonds de 1971, lequel article régit l'extinction de la Convention, et que ce Protocole est entré en vigueur le 27 juin 2001. Il a aussi été rappelé qu'aux termes de l'article 43.1 tel que modifié, la Convention portant création du Fonds de 1971 cessera d'être en vigueur à la date à laquelle le nombre des États Membres du Fonds de 1971 devient inférieur à 25 ou 12 mois après la date à laquelle l'Assemblée du Fonds de 1971 (ou tout autre organe agissant en son nom) aura constaté que la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue dans les États Membres restants est devenue inférieure à 100 millions de tonnes, si cette dernière date est la plus rapprochée.
- 4.3 Il a été noté que les Émirats arabes unis avaient déposé le 24 mai 2001 un instrument de dénonciation de la Convention portant création du Fonds de 1971, et que lorsque cette dénonciation prendra effet le 24 mai 2002, le nombre des États Membres du Fonds de 1971 deviendra inférieur à 25 et la Convention cessera d'être en vigueur à cette date. La Convention ne s'appliquera pas aux événements qui se produiront après cette date.
- 4.4 Le Conseil d'administration s'est dit satisfait de cet état des choses.
- 4.5 Le Conseil d'administration a rappelé que le Fonds de 1971 avait contracté une assurance pour couvrir toute responsabilité lui incombant à titre d'indemnisation ou de prise en charge financière, à concurrence de 60 millions de DTS (£53 millions) par événement, déduction faite du montant effectivement payé par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de tous frais de justice et frais d'experts encourus pour tout sinistre survenu au cours de la période allant du 25 octobre 2000 au 31 décembre 2001, avec la possibilité de proroger la police d'assurance jusqu'au 31 décembre 2002. L'Administrateur a

déclaré qu'il avait l'intention de proroger la police d'assurance jusqu'à la date à laquelle la Convention portant création du Fonds de 1971 cesserait d'être en vigueur.

- 4.6 L'Administrateur a fait savoir qu'il avait l'intention de poursuivre son examen de la procédure de liquidation du Fonds de 1971 et de soumettre un document à l'Assemblée à sa session d'octobre 2001.

## 5 Sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître

### 5.1 Aegean Sea

- 5.1.1 Le Conseil d'administration a pris note des faits nouveaux survenus dans l'affaire de l'*Aegean Sea*, tels que consignés dans le document 71FUND/A/ES.8/3, en particulier pour ce qui est des trois principales questions en suspens, à savoir le calcul du montant des pertes, la répartition des responsabilités entre l'État espagnol et le propriétaire du navire/son assureur (la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club))/le Fonds de 1971, et la prescription, s'agissant des demandeurs ayant intenté une action en justice devant les tribunaux civils.

#### *Évaluation du montant des pertes*

- 5.1.2 Le Conseil d'administration a noté qu'un accord provisoire était intervenu entre le Gouvernement espagnol, le propriétaire du navire, le UK Club et le Fonds de 1971 quant au montant recevable de toutes les demandes nées du sinistre, comme indiqué dans le tableau ci-après.

Demandes d'indemnisation	Montant demandé (en millions de pesetas)	Montant accepté (en millions de pesetas)
Pêcheurs et ramasseurs de mollusques et coquillages	14 222,17	3 220,77
Mariculture	20 048,24	5 183,61
Opérations de nettoyage	2 679,67	560,98
Grossistes de poisson, transporteurs & activités connexes	2 120,80	291,62
Tourisme	75,20	13,81
Coûts financiers	2 127,20	371,68
Gouvernement espagnol	1 154,50	460,23
Demande du propriétaire du navire et du UK Club au titre du nettoyage et des mesures de sauvegarde	1 164,65	708,03
Montants accordés par les tribunaux pénaux	4 577,63	893,88
Demandes acquittées par le UK Club et le Fonds de 1971	480,44	252,99
<b>Total (en millions de Ptas)</b>	<b>48 650,51</b>	<b>11 957,60</b>
<b>Total (£)</b>	<b>£184 millions</b>	<b>£45 millions</b>

- 5.1.3 Il a été noté que les avocats représentant la vaste majorité des demandeurs avaient fait savoir que quasiment tous leurs clients accepteraient probablement les évaluations résumées dans le tableau reproduit au paragraphe 5.1.2.
- 5.1.4 S'agissant de la question de savoir si le Fonds de 1971 devait payer des intérêts sur les demandes approuvées, le Conseil d'administration a noté que, selon la tendance générale en droit espagnol, les intérêts sur les demandes non contractuelles devaient seulement être payés à compter de la date à laquelle le montant de l'indemnité est devenu exigible, qui est habituellement la date à laquelle ce montant a été fixé par le tribunal. Il a été noté également que, dans le cas de l'*Aegean Sea*, pour la plupart des demandes, le montant de l'indemnisation n'avait pas été fixé. L'avocat espagnol du Fonds avait également précisé qu'en vertu de la jurisprudence de la Cour suprême espagnole, le montant des pertes ou dommages établi par le tribunal pouvait être relevé compte tenu de la dépréciation de la peseta espagnole.

- 5.1.5 Le Conseil d'administration a noté que l'accord provisoire sur le montant des demandes dépendait d'un accord sur les deux autres questions en souffrance, à savoir la répartition des responsabilités et la prescription.

*Questions juridiques*

- 5.1.6 Le Conseil d'administration a noté qu'il existait des divergences d'opinions entre l'État espagnol et le Fonds de 1971 au sujet de deux questions d'ordre juridique, à savoir la répartition des responsabilités entre l'État espagnol et le propriétaire du navire/le UK Club/le Fonds de 1971 et la question de savoir si les actions en justice engagées par un certain nombre de demandeurs devant des tribunaux civils étaient ou non frappées de prescription.
- 5.1.7 Le Conseil d'administration a rappelé la position des parties en jeu en ce qui concerne la répartition des responsabilités, qui pouvait se récapituler comme suit:

Le tribunal pénal de première instance et la cour d'appel ont jugé que le capitaine de l'*Aegean Sea* et le pilote étaient directement responsables du sinistre et qu'ils étaient conjointement et solidairement tenus, à raison de 50% chacun, d'indemniser les victimes du sinistre. Il a également été considéré que le UK Club et le Fonds de 1971 étaient directement responsables des dommages nés du sinistre et que cette responsabilité était conjointe et solidaire. Le tribunal et la cour d'appel ont en outre déclaré que le propriétaire de l'*Aegean Sea* et l'État espagnol avaient une responsabilité subsidiaire.

Il y a des divergences d'opinions entre l'État espagnol et le Fonds de 1971 quant à l'interprétation des jugements. Le Gouvernement espagnol affirme que le UK Club et le Fonds de 1971 devraient effectuer des versements à concurrence du montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1971 (soit 60 millions de DTS) et que l'État espagnol ne devrait verser d'indemnités qu'au cas et dans la mesure où la somme totale des demandes établies dépasserait ce montant. Le Fonds, quant à lui, soutient que la répartition finale des versements émanant des diverses parties déclarées civilement responsables devrait être la suivante: le UK Club et le Fonds de 1971 verseraient 50% du montant total des indemnités pour dommages (compte tenu des limites respectivement fixées pour chacun d'eux par les Conventions), l'État payant les 50% restants. Le propriétaire du navire et le UK Club partagent l'interprétation du jugement retenue par le Fonds de 1971.

- 5.1.8 Il a été rappelé qu'un certain nombre de demandeurs des secteurs de la pêche et de l'aquaculture avaient intenté des actions au pénal contre quatre personnes. Ces derniers n'ont pas présenté de demande d'indemnisation dans le cadre de cette procédure mais se sont seulement réservé le droit de demander réparation lors de poursuites ultérieures (c'est-à-dire des procédures civiles renvoyées à une date ultérieure une fois la procédure pénale menée à son terme) sans indiquer les montants en cause. Ils n'ont pas intenté d'action en justice contre le Fonds de 1971 dans les délais prescrits, ni informé le Fonds d'une action en indemnisation à l'encontre du propriétaire du navire et du UK Club. En décembre 1995, rappelant qu'il avait précédemment décidé qu'il conviendrait d'appliquer strictement dans chaque cas les dispositions relatives à la prescription qui figuraient dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et dans la Convention portant création du Fonds de 1971, le Comité exécutif avait estimé que ces demandes devraient être considérées comme étant frappées de prescription vis-à-vis du Fonds de 1971.
- 5.1.9 Il a été rappelé que le Gouvernement espagnol et le Fonds de 1971 avaient procédé à un échange d'avis juridiques sur la question de savoir si les demandes dont il est question au paragraphe 5.1.8 étaient ou non frappées de prescription. Il a été rappelé également que selon les avis présentés par le Gouvernement espagnol, les demandes en cause n'étaient pas frappées de prescription, alors que d'après les avis présentés par le Fonds de 1971, elles l'étaient.

5.1.10 Il a été noté que lors d'une réunion tenue à Madrid le 18 juin 2001, les représentants du Gouvernement espagnol, l'Administrateur et les représentants du propriétaire du navire et du UK Club avaient estimé qu'une solution globale comportant les éléments ci-après pourrait être acceptable:

1. Compte tenu des jugements prononcés par la cour d'appel au sujet de la répartition des responsabilités et de l'évaluation des pertes indiquée au paragraphe 5.1.2 ci-dessus, le montant total exigible du propriétaire du navire, du UK Club et du Fonds de 1971 s'élèverait à Ptas 9 000 millions (£34 millions).
2. Le montant à payer à l'État espagnol serait calculé comme suit:

Total du montant exigible	Ptas 9 000 000 000
---------------------------	--------------------

Moins les montants déjà réglés par le propriétaire du navire, le UK Club et le Fonds de 1971 au titre de demandes d'indemnisation pour lesquelles un accord sur les montants approuvés a déjà été conclu avec le Gouvernement espagnol	Ptas 1 773 559 545
--	--------------------

Moins les versements effectués par le biais du Bureau conjoint des demandes d'indemnisation à La Corogne pour un nombre de demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement	Ptas 131 486 228
---	------------------

Moins les montants versés au UK Club par le Fonds de 1971 au titre de mesures de sauvegarde	Ptas 708 032 614
---	------------------

Montant dû à l'État espagnol par le Fonds de 1971	Ptas 6 386 921 613
	(£24 millions)

3. En outre, le Fonds de 1971 verserait aux demandeurs qui ont reçu 40% des demandes d'indemnisation acceptées par le biais du Bureau conjoint des demandes d'indemnisation le solde de Ptas 121 512 031 (£460 000).
4. L'une des conditions de l'accord serait que les demandeurs représentant au moins 90% du total des demandes d'indemnisation dont les tribunaux ont été saisis (la demande du UK Club exceptée) acceptent le montant de leurs pertes tel que convenu entre le Gouvernement espagnol, le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et le UK Club et dessaisissent les tribunaux de leurs demandes d'indemnisation.
5. Sur la base du jugement rendu par la cour d'appel en ce qui concerne la répartition des responsabilités, le Gouvernement espagnol s'engagerait à régler les demandes d'indemnisation émanant des demandeurs qui n'acceptent pas le règlement global pour ce qui est des montants fixés par les tribunaux et à mettre hors de cause le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et le UK Club au cas où ces demandes d'indemnisation seraient dirigées contre eux.

- 5.1.11 L'Administrateur a fait savoir que le détail technique de l'accord proposé n'était pas encore au point, et que ces questions seraient examinées par les parties en jeu, à supposer que le Conseil d'administration approuve la solution d'ensemble.
- 5.1.12 Le Conseil d'administration a noté que, pour l'Administrateur, la position adoptée par le Fonds de 1971 en ce qui concernait la répartition des responsabilités et la prescription était justifiée, mais qu'il fallait bien admettre que l'issue de toute action en justice portant sur des questions complexes comportait toujours un élément d'incertitude et que ces actions étaient toujours longues et coûteuses.
- 5.1.13 Étant donné que la raison d'être du Fonds de 1971 était d'indemniser les victimes d'une pollution par les hydrocarbures, le Conseil d'administration a estimé qu'il serait de l'intérêt de toutes les parties en jeu de parvenir à un règlement global, dans lequel figureraient les éléments énumérés au paragraphe 5.1.10.
- 5.1.14 Le Conseil d'administration a noté que l'État espagnol était tenu de soumettre l'accord proposé d'abord au Conseil d'État (Consejo del Estado), aux fins d'obtenir un avis juridique, puis au Conseil des ministres, pour approbation, et qu'il fallait obtenir l'approbation du propriétaire du navire et du UK Club.
- 5.1.15 Il a été noté qu'en application de l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds de 1971, le Fonds de 1971 verserait une prise en charge financière de Ptas 278 197 307 (£1 million) au propriétaire du navire/UK Club.
- 5.1.16 Le Conseil d'administration a décidé d'autoriser l'Administrateur, d'une part, à conclure et signer au nom du Fonds de 1971 un accord avec l'État espagnol, le propriétaire du navire et le UK Club relatif au règlement global de toutes les questions en suspens dans l'affaire de l'*Aegean Sea*, à condition que ledit accord contienne les éléments énumérés au paragraphe 5.1.10 et, d'autre part, à procéder aux paiements en application dudit accord.
- 5.1.17 Le Conseil d'administration a souligné que la proposition du Fonds de 1971 de conclure un accord global faisant intervenir les éléments énumérés au paragraphe 5.1.10 se faisait sous réserve de la position du Fonds de 1971 quant aux questions de la répartition de la responsabilité et de la prescription.
- 5.1.18 La délégation espagnole a remercié l'Administrateur, le Secrétariat et le UK Club des efforts qu'ils avaient déployés pour parvenir à une solution globale. Elle s'est félicitée de l'évolution de la situation, et ce malgré la période de huit ans et demi qui s'était écoulée depuis la date du sinistre, le nombre considérable des difficultés tant techniques que juridiques et les procédures en cours devant les tribunaux espagnols. Elle a assuré le Conseil d'administration que le Gouvernement espagnol ferait tout son possible pour remplir les conditions requises par l'accord, à savoir l'acceptation par des demandeurs représentant 90% du montant total des demandes dont sont saisis les tribunaux. Elle a fait savoir au Conseil d'administration que le Gouvernement espagnol avait l'intention de lancer une série de consultations avec les demandeurs dans les délais les plus brefs et qu'elle le tiendrait informé de l'issue de ces consultations le moment venu.
- 5.1.19 Le Conseil d'administration a instamment prié tous les demandeurs d'accepter l'accord proposé s'agissant de leurs propres demandes et de dessaisir les tribunaux desdites demandes.

## 5.2 Keumdong N°5

- 5.2.1 Le Conseil d'administration a pris note des événements intervenus concernant le sinistre du *Keumdong N°5* exposés dans le document 71FUND/A/ES.8/4.

*Demands d'indemnisation*

- 5.2.2 Le Conseil d'administration a rappelé qu'à l'exception des demandes formées par la coopérative de pêche de Yosu, soumises à une procédure judiciaire, toutes les demandes d'indemnisation avaient fait l'objet d'un accord de règlement à raison d'un montant total de Won 12 175 millions (£7 millions).

*Action en justice intenté par la coopérative de pêche de Yosu*

- 5.2.3 Le Conseil d'administration a rappelé que, suivant les instructions données par le Comité exécutif à sa 61<sup>ème</sup> session, le Fonds de 1971 avait fait appel du jugement rendu par le tribunal de district de Séoul au sujet des demandes formées par la coopérative de pêche de Yosu concernant la décision d'autoriser les indemnités au titre du préjudice moral, les méthodes qui auraient été utilisées de manière arbitraire pour déterminer le montant des indemnités et la décision d'attribuer des indemnités aux pêcheurs opérant sans permis ou sans immatriculation.
- 5.2.4 Le Conseil a relevé qu'en mai 2001, la cour d'appel avait rendu son jugement et renversé le jugement du tribunal du district au sujet des pertes au titre du préjudice moral et des pertes subies dans le cadre d'activités de pêche effectuées sans permis de pêche et dans des bateaux non immatriculés.
- 5.2.5 Le Conseil d'administration a relevé que lorsqu'elle a examiné la question de la recevabilité des demandes au titre du préjudice moral, la cour d'appel avait tout d'abord considéré la définition des dommages par pollution énoncée dans le Korean Oil Pollution Guarantee Act et dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le Conseil a noté que la cour avait déclaré que les conventions internationales ne comportaient aucune norme concrète au sujet de la définition des dommages par pollution et que par conséquent la *lex fori* (droit en vigueur dans l'État du tribunal saisi) serait appliquée. Il a été noté également que la cour avait ensuite examiné la législation de plusieurs États et avait relevé que la législation nationale où le champ d'application de la responsabilité était le plus étendu, à savoir les États-Unis (Oil Pollution Act 1990), ne mentionnait pas les dommages au titre du préjudice moral. Il a été noté en outre que la cour avait également déclaré que les directives du Comité maritime international (CMI) limitaient l'indemnisation aux préjudices ou dommages économiques avérés.
- 5.2.6 Le Conseil a relevé que, se référant au fait que, concernant l'indemnisation au titre du préjudice moral, il n'y avait pas de principe généralement accepté dans le système du droit coutumier et dans celui du droit continental, ni de norme internationale, la cour d'appel avait décidé qu'il ne devrait pas y avoir de différence parmi les États contractants pour ce qui est de l'application des Conventions. Le Conseil a noté en outre que de ce fait et en raison du caractère spécifiquement international du Fonds de 1971, la cour avait déclaré qu'en droit coréen les dommages par pollution devraient comprendre seulement les dommages pour préjudice économique et les dommages causés à des biens, et que, pour cette raison, la cour d'appel avait soutenu que les demandes au titre du préjudice moral n'étaient pas recevables.
- 5.2.7 Le Conseil d'administration a noté que, pour ce qui est des demandes au titre des activités de pêche menées sans permis de pêche et sans immatriculation, la cour d'appel avait déclaré qu'il ne fallait pas se baser sur les 'recettes illicites' provenant d'activités prosrites continues pour déterminer les indemnités mais que certains revenus ne devaient pas être considérés comme étant illicites du seul fait que le droit interdisait les activités en question. Il a été relevé que la cour d'appel s'était référée à un jugement rendu par la Cour suprême coréenne, en vertu duquel la question de l'illégalité de certaines recettes devrait être déterminée selon la raison d'être initiale de la législation en question, le degré du tort du demandeur et en particulier le degré d'illégalité de l'activité dans chaque cas d'espèce. Il a été relevé en outre que la cour d'appel avait affirmé que, vu la position spécifique du Fonds de 1971 et de la Convention portant création du Fonds de 1971, et du fait qu'une interprétation restrictive de la notion de 'dommage par pollution' serait plus proche des normes internationales, il faudrait considérer comme étant des recettes illicites, ne



pouvant être comprises dans le calcul du montant des indemnités, les revenus des demandeurs qui ne détenaient pas le permis et l'immatriculation requis aux termes du Korean Fisheries Act sur ces activités de pêche. Le Conseil d'administration a noté que la cour d'appel avait donc rejeté ces demandes. Il a relevé en outre que la cour avait déclaré également qu'il n'existait aucun élément de preuve établissant que les demandeurs sans permis et sans immatriculation avaient subi les pertes de revenu alléguées à cause du sinistre et qu'il existait un lien de cause à effet entre le sinistre et le manque à gagner allégué.

- 5.2.8 Le Conseil d'administration a relevé que la cour d'appel a soutenu la décision du tribunal de district concernant le manque à gagner dû à l'interruption des activités à la suite du nettoyage des lieux de pêche communs autorisés et des exploitations piscicoles intertidales. Le Conseil a noté également que dans son jugement, la cour d'appel avait ordonné au Fonds de 1971 de verser une somme de Won 142 millions (£79 000), plus un intérêt calculé à 5% par an du 27 septembre 1993 au 8 mai 2001 et à 25% par an du 9 mai 2001 jusqu'à la date du paiement. Il a été relevé en outre que, étant donné que la position du Fonds de 1971 sur les questions de principe avait été acceptée, à savoir qu'il ne serait pas versé d'indemnité au titre du préjudice moral et des pertes dans le cadre des activités de pêche effectuées sans autorisation et sans immatriculation, l'Administrateur avait décidé que le Fonds ne devait pas faire appel de la décision rendue par la cour d'appel concernant les demandes présentées par la coopérative de Yosu.
- 5.2.9 Le Conseil d'administration a noté que tous les demandeurs avaient initialement fait appel auprès de la Cour suprême de Corée, mais que les membres de la coopérative avaient ensuite retiré leur appel. Il a été relevé que les seuls demandeurs qui avaient décidé de faire valoir leurs appels étaient 36 associations de pêcheurs et que le montant réclamé en appel était de Won 2 756 millions (£1,5 million).

### 5.3 Nissos Amorgos

- 5.3.1 Le Conseil d'administration a pris note de l'évolution de la situation relative à l'affaire du *Nissos Amorgos* exposée dans le document 71FUND/A/ES.8/5.

#### *Poursuites judiciaires*

- 5.3.2 Le Conseil a relevé qu'après le retrait d'un certain nombre d'actions en justice, les demandes d'indemnisation ci-après étaient en attente devant les tribunaux:
- a) République du Venezuela;
    - i) Tribunal pénal de Cabimas, pour un montant de US\$60 millions (£42 millions);
    - ii) Tribunal civil de Caracas, pour le même montant;
  - b) trois entreprises de transformation du poisson et de coquillages et crustacés, auprès de la Cour suprême, pour US\$27 millions (£19 millions);
  - c) quatre experts engagés par FETRAPESCA auprès de la Cour suprême, pour des honoraires de Bs100 millions (£100 000);
  - d) trois avocats contre la République du Venezuela pour des honoraires de Bs440 millions (£435 000);
  - e) Petroleos de Venezuela (PDVSA), tribunal civil de Maracaibo, pour un montant de Bs3 314 millions (£3,3 millions);
  - f) Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo (ICLAM);

- i) Tribunal pénal de Cabimas, pour un montant de Bs57,7 millions (£57 000);
  - ii) Tribunal civil de Maracaibo, pour le même montant;
- g) le propriétaire du navire et son assureur, pour un montant de Bs1 219 millions (£1,2 million) et Bs3 473 millions (£3,4 millions).

*Voyage de l'Administrateur au Venezuela*

- 5.3.3 Le Conseil d'administration a relevé que l'Administrateur et le Responsable des demandes d'indemnisation pour le sinistre du *Nissos Amorgos* s'étaient rendus au Venezuela en avril 2001 pour faire avancer le règlement des demandes. Il a été relevé en outre qu'au cours de leur voyage ils avaient rencontré le Ministre des affaires étrangères, le Ministre de l'environnement et des ressources naturelles, le Procureur général, le Ministère public de la République du Venezuela, le Commandant de la marine vénézuélienne et l'Instituto Nacional de Canalizaciones (INC). Il a été noté également qu'au cours de ces réunions l'Administrateur avait proposé qu'étant donné que les deux demandes présentées par la République du Venezuela (toutes deux pour un montant de US\$60 millions) se recoupaient, l'une de ces demandes devrait être retirée afin de permettre au Fonds de 1971 de relever le niveau des paiements. Le Conseil d'administration a noté en outre que l'Administrateur avait également fait valoir que, de l'avis du Fonds de 1971, les demandes présentées par la République du Venezuela n'étaient pas en principe recevables puisqu'elles se rapportaient à un dommage causé à l'environnement en soi.
- 5.3.4 Le Conseil a relevé que les pourparlers avaient aussi porté sur la cause du sinistre. Il a été rappelé que, selon le propriétaire du navire et son assureur, le sinistre et la pollution qui en était résultée avaient été causés par l'état du chenal de Maracaibo que le manque d'entretien rendait dangereux, que les autorités vénézuéliennes étaient au courant de cet état de fait, mais que l'ampleur du danger avait été dissimulée et que les dispositions qui avaient été prises pour mettre en garde les navigateurs laissaient à désirer. Le Conseil a rappelé également qu'en octobre 1999, le Comité exécutif avait chargé l'Administrateur de continuer d'enquêter sur ces questions en collaboration avec le propriétaire du navire et son assureur dans la mesure où il n'existait pas de conflit d'intérêts entre ces derniers et le Fonds. Il a été relevé en outre que les autorités vénézuéliennes avaient fait savoir au cours des réunions qu'elles disposaient de preuves documentaires concluantes qui établissaient que le chenal de Maracaibo était en bon état et qu'il n'y avait pas eu de négligence secondaire de la part de l'Instituto Nacional de Canalizaciones. Il a été noté également que l'Administrateur avait invité les autorités vénézuéliennes à communiquer ces documents afin de permettre aux experts du Fonds de 1971 de les étudier et au Fonds de 1971 de se prononcer sur la base de tous les faits pertinents. Il a de plus été relevé qu'à ce jour aucun document n'avait été reçu.
- 5.3.5 La délégation vénézuélienne a déclaré qu'elle appréciait les efforts déployés par l'Administrateur et le Secrétariat du Fonds pour faire avancer le règlement des demandes nées du sinistre du *Nissos Amorgos*. Un représentant de l'INC a affirmé qu'à la suite du sinistre du *Nissos Amorgos*, l'INC avait mené un examen interne de l'état du chenal, selon lequel les conditions constatées étaient favorables à la navigation. Il a été mentionné que la République du Venezuela avait également procédé à des recherches sur les circonstances du sinistre et que les résultats de cette enquête confirmaient les conclusions de l'étude menée par l'INC, à savoir que l'état du chenal était en parfait état pour la navigation. Le représentant de l'INC a souligné que l'INC n'était pas défendeur concernant la question de l'état du chenal du point de vue de la navigation, mais qu'il mettrait à la disposition du Fonds de 1971 l'étude technique sur l'état du chenal qui avait été présentée devant la Cour suprême, pour permettre au Fonds de se prononcer sur la base des faits en l'espèce.

*Niveau des paiements*

- 5.3.6 Le Conseil d'administration a rappelé qu'à sa 4ème session, tenue en mars 2001, le Conseil d'administration avait décidé de relever le niveau des paiements en le portant à 40% des préjudices ou dommages effectivement subis par chaque demandeur, et d'autoriser

l'Administrateur à le porter à 70% dès que le total des risques encourus par le Fonds au titre du sinistre du *Nissos Amorgos* serait inférieur à US\$100 millions. Le Conseil a rappelé également qu'il avait autorisé l'Administrateur à augmenter le niveau des paiements de manière à ce qu'il se situe entre 40 et 70% dans le cas et dans la mesure où les actions en justice retirées des tribunaux le permettraient (document 71FUND/AC.4/ES.7/6, paragraphe 3.3.9).

- 5.3.7 Le Conseil a noté qu'il n'y avait pas eu de nouveau retrait de demandes d'indemnisation depuis sa 4<sup>ème</sup> session et que deux demandes d'indemnisation supplémentaires avaient été déposées devant les tribunaux contre le Fonds de 1971. Il a été relevé également que plusieurs actions en attente se recoupaient puisque des demandes relatives à ce qui semble être le même dommage avaient été présentées devant deux et parfois trois tribunaux.
- 5.3.8 Le Conseil d'administration a relevé que les demandes d'indemnisation en attente devant les tribunaux se chiffraient actuellement à US\$147 millions (£104 millions) et Bs3 529 millions (US\$4,9 millions ou £3,5 millions). Il a relevé également que d'autres demandes avaient été réglées à l'amiable, à hauteur de US\$21,5 millions (£15,2 millions). De plus, il a été noté que le total des risques encourus par le Fonds de 1971 s'élevait par conséquent à quelque US\$180 millions (£129 millions), alors que le montant total disponible pour indemnisation au titre de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1971 est de 60 millions de DTS (US\$74,3 millions ou £52,9 millions).
- 5.3.9 La délégation vénézuélienne a déclaré que la République du Venezuela avait décidé de retirer l'une des demandes de la République, celle qui avait été présentée devant le tribunal civil de Caracas pour un montant de \$60 millions, et que ce retrait aurait lieu dès la signature des documents nécessaires par le propriétaire et son assureur. Il a été déclaré que le retrait de cette demande avait été décidé pour aider à résoudre l'affaire du *Nissos Amorgos* et venir en aide aux victimes, en particulier les pêcheurs qui avaient souffert et continuaient de souffrir des conséquences économiques du sinistre. La délégation a ajouté que la République du Venezuela espérait que, avec le retrait de cette demande, le niveau des paiements serait considérablement relevé, conformément à la décision prise par le Conseil en mars 2001, preuve supplémentaire de la bonne volonté visant à conclure l'affaire. La délégation vénézuélienne a déclaré que, pour ces raisons, elle considérait approprié de demander un relèvement du niveau des paiements.
- 5.3.10 Comme l'on est toujours dans l'incertitude quant au niveau des demandes nées du sinistre du *Nissos Amorgos*, le Conseil d'administration a décidé de s'en tenir à la décision qu'il avait prise à sa 4<sup>ème</sup> session concernant le niveau des paiements. Il a été convenu que le niveau des paiements serait réexaminé à la prochaine session du Conseil.
- 5.3.11 L'Administrateur a déclaré que, si les demandes de la République du Venezuela visées au paragraphe 5.3.9 étaient retirées, il avait l'intention d'utiliser l'autorisation qui lui était accordée par le Conseil de relever le niveau des paiements, de manière à ce qu'il se situe entre 50% et 60%.

#### 5.4 Nakhodka

- 5.4.1 Le Conseil d'administration a pris note des changements intervenus dans le cadre du sinistre du *Nakhodka*, tels que figurant dans le document 71FUND/A/ES.8/6.

#### *Demandes d'indemnisation*

- 5.4.2 Le Conseil d'administration a relevé que des demandes s'élevant au total à ¥25 445 millions (£149 millions) avaient fait l'objet d'un accord de règlement à raison d'un montant total de ¥17 914 millions (£105 millions). Il a relevé en outre que les sommes versées aux demandeurs se chiffraient au total à ¥16 495 millions (£88 millions), y compris les paiements effectués par le propriétaire du navire et son assureur. Le Conseil a également pris acte de la situation pour ce qui est de l'évaluation des demandes restantes, d'un montant total de ¥9 695 millions (£57 millions),

notant en particulier que l'évaluation de la plupart des demandes encore en souffrance serait achevée d'ici octobre 2001.

*Demandes relatives à la voie d'accès*

- 5.4.3 Le Conseil d'administration a pris note des renseignements relatifs aux demandes au titre de la construction et du démantèlement d'une voie d'accès menant du rivage à la section avant du *Nakhodka* qui s'était retournée, construite pour permettre aux camions-citernes de s'approcher suffisamment près de l'épave, facilitant ainsi l'enlèvement des hydrocarbures, comme cela est exposé au paragraphe 3 du document 71FUND/A/ES.8/6. Il a été relevé que ces demandes étaient examinées en fonction des critères de recevabilité établis par les Assemblées des Fonds de 1971 et de 1992, à savoir le caractère raisonnable de l'opération de construction de la voie d'accès d'un point de vue technique objectif.
- 5.4.4 La délégation japonaise a déclaré que les FIPOL, l'assureur du propriétaire du navire et le Gouvernement japonais étaient en train d'examiner les demandes relatives à la voie d'accès, et que, sans souhaiter entrer dans les détails, elle soulignait que le Service des garde-côtes japonais avait pris la décision de construire la voie d'accès compte tenu des conditions météorologiques imprévisibles et défavorables en hiver dans la mer du Japon et des autres difficultés rencontrées alors.
- 5.4.5 Plusieurs délégations ont avancé que l'assureur du propriétaire du navire et les FIPOL devraient s'efforcer de régler ces demandes, et ont souligné qu'il importait que les FIPOL demeurent objectifs quant à ce type de demandes. Quelques délégations ont en outre fait valoir que le montant élevé de ces demandes ne devrait pas avoir d'influence sur la manière dont elles étaient traitées par les FIPOL, bien que, s'agissant de l'évaluation de demandes de cette ampleur, ceux-ci aient à faire preuve d'une grande prudence.
- 5.4.6 Plusieurs délégations ont affirmé que les FIPOL ne devraient pas considérer la construction de la voie d'accès comme n'étant pas raisonnable rétrospectivement car cela découragerait les autorités nationales de prendre des mesures de sauvegarde novatrices à l'avenir.

*Actions en justice*

- 5.4.7 Le Conseil d'administration a pris note de l'évolution de la situation concernant les procédures judiciaires énoncées aux paragraphes 4.1 à 4.13 du document 71FUND/A/ES.8/6.
- 5.4.8 De l'avis de certaines délégations, les FIPOL devraient résolument envisager d'intenter une action en recours contre le propriétaire du navire, l'assureur P & I, la société mère du propriétaire du navire et le Registre maritime russe de navigation. Il a été proposé en outre que les Fonds envisagent la possibilité d'intenter une action récursoire dans des pays autres que le Japon, ainsi que les problèmes liés à la nécessité de lever le voile sur les sociétés et les difficultés concrètes pour ce qui est de saisir un navire de la société mère au Japon.

*Solution globale*

- 5.4.9 Le Conseil d'administration a chargé l'Administrateur de poursuivre le dialogue avec le Gouvernement japonais, le propriétaire et son assureur concernant les demandes en suspens et d'examiner les possibilités de parvenir à un accord global sur toutes les questions encore en suspens.
- 5.4.10 La délégation japonaise a déclaré que, s'il était possible de conclure un accord pour toutes les demandes en souffrance, et ce à la satisfaction de toutes les parties intéressées, cela permettrait de parvenir rapidement à un règlement global.

## 5.5 Pontoon 300

- 5.5.1 Le Conseil d'administration a pris acte des faits nouveaux intervenus dans le sinistre du *Pontoon 300* exposés dans le document 71FUND/A/ES.8/7.

### *Demandes d'indemnisation*

- 5.5.2 Le Conseil d'administration a noté que des demandes se chiffrant à Dh 7,4 millions (£1,4 million) présentées au titre des opérations de nettoyage avaient fait l'objet d'un accord de règlement d'un montant total de Dh 6,3 millions (£1,2 million). Il a noté en outre que le Fonds de 1971 avait versé au total une somme de Dh 4,8 millions (£900 000), correspondant à 75% des montants approuvés.
- 5.5.3 Le Conseil d'administration a relevé qu'en mai 2000, les autorités municipales d'Umm al Quwain avaient présenté des demandes à raison de Dh 199 millions (£39 millions) à l'encontre du Fonds de 1971 pour le compte de pêcheurs, de propriétaires d'hôtels, de propriétaires de biens privés, d'un centre de recherche sur les ressources marines et de la municipalité elle-même.

### *Actions en justice*

- 5.5.4 Le Conseil a rappelé qu'aux termes de l'article 6 de la Convention portant création du Fonds de 1971, les droits à indemnisation de la part du Fonds de 1971 s'éteignaient à défaut d'action en justice intentée contre le Fonds en application de la Convention, ou de notification adressée au Fonds conformément à l'article 7.6 de la Convention d'une action engagée à l'encontre du propriétaire du navire ou de son assureur en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile dans les trois ans à compter de la date à laquelle le dommage était survenu.
- 5.5.5 Le Conseil d'administration a relevé qu'en septembre 2000, c'est-à-dire bien avant l'expiration du délai de prescription de trois ans, la municipalité d'Umm al Quwain avait intenté une action en justice devant le tribunal de cette même localité à l'encontre du propriétaire du remorqueur *Falcon 1* qui remorquait le *Pontoon 300* au moment du sinistre et du propriétaire de la cargaison se trouvant à bord du *Pontoon 300*. Il a noté également que le montant total demandé dans le cadre de cette action en justice était de Dh 199 millions (£39 millions), et que ces demandes correspondaient à celles qui sont visées au paragraphe 5.5.3 ci-dessus. Le Conseil a relevé que le Fonds de 1971 n'avait pas été contacté en tant que défendeur dans la procédure et n'avait pas été officiellement notifié de cette action. Il a relevé en outre que les demandeurs avaient demandé au tribunal de notifier le Fonds par voie diplomatique conformément à l'article 7.6 de la Convention portant création du Fonds de 1971 et par l'intermédiaire du sous-secrétaire du Ministère de la Justice en vertu du paragraphe 7 de l'article 9 de la loi sur la procédure civile en vigueur dans les Émirats arabes unis. Il a été rappelé toutefois que la notification prévue par l'article 7.6 n'était envisageable que dans le cas d'actions à l'encontre du propriétaire du navire responsable en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, ou de son assureur. Il a été noté que des actions intentées contre toute autre partie ne relèveraient pas de cette Convention. Il a été noté en outre qu'étant donné qu'aucun des défendeurs dans l'assignation émanant de la municipalité n'était le propriétaire du navire ou son assureur, cette action en justice ne pouvait se fonder sur la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, et l'article 7.6 de la Convention portant création du Fonds de 1971 n'était pas applicable.
- 5.5.6 Le Conseil a relevé qu'en décembre 2000, le Ministère de l'agriculture et des pêches s'était associé à l'action de la municipalité d'Umm al Quwain en tant que codemandeur pour un montant de Dh 6,4 millions (£1,2 million), correspondant à la demande présentée par le Centre de recherche sur les ressources marines, visée au paragraphe 5.5.3 ci-dessus. Il a été relevé également que le Ministère de l'agriculture et des pêches s'était associé à l'action du Fonds de 1971 en tant que codemandeur.

- 5.5.7 Le Conseil d'administration a noté que les demandes formées contre le Fonds de 1971 avaient été frappées de prescription le 8 janvier 2001 ou autour de cette date. Le Conseil a relevé que la question s'était posée de savoir si les demandes faisant l'objet de l'action en justice émanant de la municipalité d'Umm al Quwain étaient ou non frappées de prescription. Le Conseil a noté que ladite municipalité n'avait pas pris les mesures énoncées dans la Convention portant création du Fonds de 1971, s'agissant d'empêcher que les demandes ne soient frappées de prescription puisque l'action intentée par la municipalité ne visait pas le propriétaire immatriculé du *Pontoon 300* ou son assureur et la municipalité n'avait pas intenté d'action en justice contre le Fonds de 1971.
- 5.5.8 Le Conseil a noté cependant que les avocats des Émirats arabes unis engagés par le Fonds de 1971 avaient appelé l'attention sur le fait que, selon le droit en vigueur dans les Émirats arabes unis, il n'était pas fait de distinction juridique entre un défendeur et une partie notifiée, et le tribunal pouvait identifier et confirmer le Fonds de 1971 plutôt qu'une partie notifiée comme défendeur pour contourner le problème. Il a été relevé en outre que, l'assignation ayant été déposée auprès du tribunal avant la date d'expiration du délai de trois ans, les avocats du Fonds estimaient que les tribunaux pourraient considérer que cela était suffisant pour empêcher que les demandes présentées par la municipalité ne soient frappées de prescription.
- 5.5.9 Une délégation a déclaré que l'article 7.6 de la Convention portant création du Fonds se référait spécifiquement aux actions intentées à l'encontre du propriétaire du navire et qu'étant donné que le propriétaire du *Pontoon 300* n'était pas associé à l'action de la municipalité, le Fonds de 1971 n'avait pas été notifié en bonne et due forme. Cette délégation a fait valoir, cependant, que la question de savoir qui était partie devait être tranchée selon la législation nationale, et que le demandeur pourrait être autorisé à rectifier ses argumentations sur ce point.
- 5.5.10 Plusieurs délégations ont déclaré que la question de la prescription était importante et que le Fonds de 1971 devait conserver sa politique selon laquelle les dispositions sur la prescription énoncées dans la Convention portant création du Fonds de 1971 devaient être strictement appliquées.
- 5.5.11 La délégation des Émirats arabes unis a déclaré qu'en vertu du droit en vigueur dans les Émirats arabes unis, les traités internationaux l'emportaient sur le droit national, et que la question de la prescription devait être décidée conformément aux Conventions.
- 5.5.12 Le Conseil d'administration a noté que, bien que l'action en justice formée par le Ministère de l'agriculture et des pêches n'ait pas encore été notifiée au Fonds de 1971, l'Administrateur estimait que cette demande n'était pas frappée de prescription puisque le Fonds de 1971 avait été introduit dans cette action avant que le délai de trois ans n'arrive à expiration. Le Conseil d'administration a dit partager l'avis de l'Administrateur sur cette demande.
- 5.5.13 Le Conseil a relevé que la question de la possibilité pour le Ministère de l'agriculture et des pêches et la municipalité d'Umm al Quwain d'intenter une action en justice au titre des dommages allégués dans le cadre de ces demandes se posait également, puisque ni le ministère ni la municipalité n'étaient en droit de former une demande contre le Fonds de 1971 ou contre toute autre personne pour le compte d'une autre partie à moins qu'un pouvoir émanant d'un mandataire ou d'une autre autorité juridique ne soit fourni par le particulier ou l'entité ayant subi les pertes alléguées. Il a été noté que le ministère et la municipalité avaient toujours la possibilité de présenter des documents indiquant qu'ils avaient le pouvoir de représenter les victimes en question.

#### *Niveau des paiements du Fonds de 1971*

- 5.5.14 Le Conseil d'administration a rappelé que, comme l'on ne savait toujours pas si le montant total des demandes dépasserait le montant total disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1971 (60 millions de DTS, soit environ £52,5 millions), le Comité exécutif avait décidé à sa 57<sup>ème</sup> session de limiter les

paiements du Fonds à 50% des pertes ou des dommages effectivement subis par chaque demandeur, tels qu'évalués par les experts du Fonds de 1971 au moment du paiement (document 71FUND/EXC.57/15, paragraphe 3.11.9). Il a été rappelé également qu'à sa 58ème session, le Comité avait relevé le niveau de ces paiements, le portant à 75% (document 71FUND/EXC.58/15, paragraphe 3.9.5). Le Conseil d'administration a rappelé en outre qu'à ses 1ère et 2ème sessions, le Conseil d'administration avait décidé de maintenir à 75% le niveau de ces paiements (documents 71FUND/AC.1/EXC.63/11, paragraphe 3.7.4 et 71FUND/AC.2/A.23/22, paragraphe 17.11.5).

- 5.5.15 Il a été noté que le montant total réclamé contre le Fonds de 1971 dans le cadre de la procédure judiciaire était de Dh 206 millions (£40 millions) au 31 mai 2001, mais que le montant réclamé à la fois par la municipalité et le ministère au titre des mêmes dommages allégués était de Dh 6,4 millions (£1,2 million). Il a été rappelé que l'Administrateur avait estimé que les demandes émanant de la municipalité d'Umm al Quwain, d'un montant de Dh 195 millions (£39 millions), étaient frappées de prescription, mais que les avocats des Émirats arabes unis engagés par le Fonds de 1971 avaient appelé l'attention sur le fait que les tribunaux des Émirats arabes unis pourraient ne pas être d'accord avec l'Administrateur sur ce point. Il a été noté que les avocats du Fonds avaient déclaré en outre que le droit en vigueur dans les Émirats arabes unis n'indiquait pas de façon précise si les demandeurs pouvaient ou non augmenter le montant des demandes qu'ils avaient présentées auprès des tribunaux, mais qu'en tout cas, si les demandeurs obtenaient satisfaction, ils seraient autorisés à percevoir un intérêt de 9% par an sur les montants accordés, soit à compter de la date du dépôt de leurs demandes respectives auprès des tribunaux, soit à compter de la date du jugement. C'est pourquoi, comme il demeurait un risque, à savoir que le montant total des demandes recevables dépasse le montant maximal disponible pour indemnisation, le Conseil a décidé de maintenir le niveau des paiements du Fonds de 1971 à 75% des pertes ou des dommages subis par chaque demandeur.

#### *Enquête sur la cause du sinistre*

- 5.5.16 Le Conseil d'administration a noté que les conseillers juridiques du Fonds de 1971 dans les Émirats arabes unis qui avaient mené une enquête sur la cause du sinistre avaient signalé que, du fait que la police de Sharjah et d'Ajman n'avait pas recueilli d'éléments de preuve auprès du capitaine et de l'équipage à la date du sinistre et que le Fonds de 1971 n'avait pas directement le droit d'en recueillir, le Fonds de 1971 ne pouvait disposer que de preuves très limitées concernant la cause du sinistre. Il a été relevé en outre que la cause présumée du sinistre était l'état de non-navigabilité du navire remorqué, le *Pontoon 300*, et que, selon les principes du remorquage, il y avait eu défaut de vérification par le propriétaire et le capitaine du remorqueur *Falcon 1* de l'état de navigabilité du navire remorqué.

#### *Procédure pénale*

- 5.5.17 Le Conseil a rappelé qu'en novembre 1999, le tribunal pénal d'Ajman avait déclaré que le capitaine du remorqueur *Falcon 1*, le propriétaire du remorqueur et le propriétaire présumé de la cargaison, ainsi que leurs directeurs généraux respectifs, étaient coupables de mauvaise utilisation de la barge *Pontoon 300*, laquelle n'était pas en état de naviguer et était donc en infraction par rapport à la législation en vigueur dans les Émirats arabes unis, et d'avoir causé des torts à des personnes et à l'environnement pour avoir utilisé une barge qui n'était pas en état de naviguer. Il a été rappelé que le capitaine du *Falcon 1*, le propriétaire du remorqueur et son directeur général avaient fait appel du jugement, contrairement au propriétaire présumé de la cargaison et à son directeur.
- 5.5.18 Le Conseil a rappelé en outre qu'en février 2000, la cour d'appel d'Ajman avait déclaré le propriétaire du remorqueur et son directeur général non coupables mais avait confirmé le verdict de culpabilité prononcé à l'encontre du capitaine du *Falcon 1*, du propriétaire présumé de la cargaison et de son directeur général, au motif qu'ils étaient responsables de la mauvaise utilisation du *Pontoon 300*, qui n'était pas en état de naviguer, et qu'ils avaient causé des

dommages à des personnes et à l'environnement pour avoir utilisé une barge inapte à prendre la mer.

- 5.5.19 Le Conseil a relevé que le capitaine du remorqueur *Falcon I* avait fait appel auprès de la Cour de cassation, qui a renvoyé l'affaire devant la cour d'appel d'Ajman pour que celle-ci examine les questions de la navigabilité du *Pontoon 300* et de la défense du capitaine, selon laquelle le sinistre relevait de la force majeure. Il a été relevé également que les avocats du Fonds suivaient cette procédure.

*Action récursoire contre le Fonds de 1971*

- 5.5.20 Le Conseil d'administration a rappelé que le Fonds de 1971 avait intenté une action en recours à l'encontre du propriétaire du remorqueur *Falcon I*, soutenant que, puisque le naufrage du *Pontoon 300* était dû au fait qu'il n'était pas en état de naviguer et à la négligence du capitaine et du propriétaire du *Falcon I* au cours du remorquage, le propriétaire du remorqueur était responsable du dommage qui s'en est suivi. Le Conseil a rappelé également que le Fonds avait réclamé un montant de Dh 4,5 millions (£840 000), correspondant à la majeure partie des indemnités qu'il avait versées au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde (paragraphe 5.5.2).
- 5.5.21 Le Conseil a noté qu'en décembre 2000, le tribunal de Doubaï avait prononcé un jugement rejetant la demande du Fonds de 1971 à l'encontre du propriétaire du remorqueur *Falcon I*, mais qu'il avait ordonné au propriétaire de la cargaison se trouvant à bord du *Pontoon 300*, qui aurait affrété le remorqueur *Falcon I*, de verser au Fonds une somme de Dh 4,5 millions (£840 000). Le Conseil a relevé en outre que les demandes formées à l'encontre du propriétaire du *Falcon I* avaient été rejetées essentiellement parce que, aux termes de la charte-partie, le capitaine du remorqueur était sous l'autorité de l'affréteur. Le Conseil a relevé que le Fonds de 1971 avait fait appel du jugement, contestant la validité de la charte-partie et soutenant qu'en tout cas celle-ci n'était obligatoire que pour les parties à la charte et non pas pour le Fonds. Il a été noté également qu'il avait été présenté une requête pour que la procédure d'appel soit suspendue en attendant la décision qui sera prise lors de l'audience qui aura lieu devant la cour d'appel d'Ajman.
- 5.5.22 Le Conseil a noté que les avocats du Fonds de 1971 avaient déclaré que le propriétaire du remorqueur pourrait être en droit de limiter sa responsabilité en vertu du Code maritime, à moins que le sinistre ne résulte d'une faute personnelle du propriétaire. Le Conseil a relevé que le *Falcon I* avait, semble-t-il, un tonnage de 254 tjb et que par conséquent, en vertu du droit des Émirats arabes unis, le montant de limitation serait de Dh 75 000 (£20 436).

5.6 *Zeinab*

- 5.6.1 Le Conseil d'administration a pris note de l'évolution de ce sinistre, telle que figurant dans le document 71FUND/A/ES.8/8.
- 5.6.2 Le Conseil d'administration a noté que, le 14 avril 2001, le *Zeinab*, immatriculé en Géorgie, soupçonné de faire sortir clandestinement du pétrole d'Irak, avait été saisi par les forces d'intervention multinationales. Il a noté en outre que, escorté jusqu'à une zone de détention dans les eaux internationales, le navire s'était trouvé déstabilisé à environ 16 milles du littoral de Doubaï et avait sombré par 25 mètres de fond. Il a été relevé en outre que le navire aurait transporté 1 500 tonnes de fuel-oil, dont il est estimé que quelque 400 tonnes se sont déversées au moment du sinistre. De plus, il a été noté qu'environ 1 100 tonnes de cargaison étaient restées dans les citernes demeurées intactes et que cette cargaison avait pu être enlevée avec succès du navire, sans autre déversement important d'hydrocarbures. Le Conseil d'administration a relevé que le *Zeinab* n'aurait été inscrit auprès d'aucune société de classification et n'aurait été couvert par aucune assurance en responsabilité.



- 5.6.3 Le Conseil d'administration a relevé que les hydrocarbures avaient touché des plages d'agrément de Doubaï et Sharjah et avaient touché le littoral d'Ajman, et que les digues de plusieurs villas situées en bordure de plage avaient été souillées. Il a noté en outre que les hydrocarbures avaient également touché les usines de dessalement d'eau de mer situées à Sharjah et à Ajman, et que celle de Sharjah avait dû fermer provisoirement à plusieurs reprises, ce qui avait privé la ville d'approvisionnement en eau. Il a été relevé également qu'un certain nombre de plages d'agrément avaient été mazoutées et que du pétrole avait pénétré dans la zone portuaire de Port Rashid, souillant digues et navires. Le Conseil d'administration a relevé en outre que les hydrocarbures avaient peut-être touché l'industrie touristique de Doubaï, bien que la rapidité du nettoyage des rivages d'agrément ait pu contribuer à limiter les pertes. De plus, les activités de pêche et les marchés de poisson auraient été épargnés.

*Définition du terme 'navire'*

- 5.6.4 Le Conseil d'administration a relevé que le *Zeinab* aurait été construit en 1967 en Italie comme navire pour marchandises diverses, à deux panneaux, de quelque 4 354 tpl. Il a noté en outre qu'à une certaine époque, vers 1998, le navire avait été transformé de façon à transporter des hydrocarbures dans 12 citernes installées dans les cales à marchandises, bien que, lors de cette transformation, les hiloires de panneau aient été laissées en place et les citernes bâchées, pour conserver au *Zeinab* son apparence de navire pour marchandises diverses.
- 5.6.5 Le Conseil d'administration a rappelé que les définitions du terme 'navire' figurant à l'article I.1 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, telles qu'incorporées dans les Conventions portant création des Fonds de 1971 et de 1992, étaient libellées comme suit:

*Convention de 1969 sur la responsabilité civile*

'Navire' signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

*Convention de 1992 sur la responsabilité civile*

'Navire' signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac.

- 5.6.6 Le Conseil d'administration a noté que puisque le *Zeinab* transportait effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison lorsque le sinistre s'est produit, il devait par conséquent être considéré comme un navire aux fins de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1971. Il a été noté en outre que le *Zeinab* était manifestement capable de transporter des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et avait été fréquemment utilisé pour le transport d'hydrocarbures dans la région. Le Conseil d'administration a estimé qu'il serait difficile de soutenir que ce n'était pas un navire aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1992. C'est pourquoi, de l'avis du Conseil d'administration, le *Zeinab* relève bien des définitions du terme 'navire' figurant dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

*Applicabilité des Conventions*

- 5.6.7 Le Conseil d'administration a rappelé qu'à l'époque du sinistre, les Émirats arabes unis étaient partie à la fois à la Convention portant création du Fonds de 1971 et à la Convention portant création du Fonds de 1992, car ils n'ont pas dénoncé la Convention de 1971 quand ils ont adhéré à celle de 1992. Le Conseil d'administration a rappelé également qu'à sa 2<sup>ème</sup> session, il avait examiné la question de l'applicabilité des deux Conventions dans le contexte du sinistre de l'*Al Jaziah 1*, survenu le 27 janvier 2000 dans les Émirats arabes unis (document 71FUND/A.23/14/11, paragraphes 3.1 à 3.10). Le Conseil a rappelé en outre que le Comité exécutif du Fonds de 1992 avait également examiné la question à sa 8<sup>ème</sup> session (document, 92FUND/EXC.8/4, paragraphes 3.1 à 3.10). Il a été rappelé que le Conseil d'administration du Fonds de 1971 et le Comité exécutif du Fonds de 1992 avaient décidé que la Convention portant création du Fonds de 1971 et la Convention portant création du Fonds de 1992 s'appliquaient l'une et l'autre à ce sinistre (documents 71FUND/AC.2/A.23/22, paragraphe 17.12 et 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 4.2.11).
- 5.6.8 Le Conseil d'administration a décidé que, étant donné que, lors du sinistre du *Zeinab*, les Émirats arabes unis étaient partie aux Conventions de 1969/1971 mais aussi aux Conventions de 1992, qui avaient été incorporées dans la législation nationale, les deux ensembles de Conventions s'appliquaient à ce sinistre.
- 5.6.9 Il a été noté que le *Zeinab* aurait été immatriculé en Géorgie, qui, à l'époque du sinistre, était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile mais non à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que les Émirats arabes unis étaient également partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Il a été relevé que les Émirats arabes unis étaient par conséquent tenus en vertu d'une obligation contractuelle d'appliquer la Convention de 1969 sur la responsabilité civile pour ce qui est de la responsabilité du propriétaire du navire (voir l'article 30.4b) de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités).

*Répartition des responsabilités entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992*

- 5.6.10 Le Conseil d'administration a rappelé que la question de la répartition des responsabilités entre le Fonds de 1971 et celui de 1992 correspondait à une situation examinée par lui à sa 2<sup>ème</sup> session (document 71FUND/A.23/14/11, paragraphes 4.1 à 4.6) et par le Comité exécutif du Fonds de 1992 à sa 9<sup>ème</sup> session (document 92FUND/EXC.9/11, paragraphes 4.1 à 4.6) dans le contexte du sinistre de l'*Al Jaziah 1*. Le Conseil d'administration a rappelé que les deux organes avaient conclu que, comme l'application simultanée des deux séries de Conventions n'était régie ni par une disposition des Conventions portant création des Fonds ni par une règle de droit contractuel, il serait souhaitable que les deux Fonds conviennent d'une solution concrète et équitable. Il a été rappelé en outre que les deux organes avaient décidé que les responsabilités au titre du sinistre de l'*Al Jaziah 1* devraient être réparties entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 à raison de 50% pour chaque Fonds (documents 71FUND/AC.2/A.23/22, paragraphes 17.12.7 à 17.12.15, et 92FUND/EXC.9/12, paragraphes 3.8.7 à 3.8.15).
- 5.6.11 Le Conseil d'administration a décidé que les responsabilités relatives au sinistre du *Zeinab* devaient être réparties entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 à raison de 50% pour chaque Fonds.
- 5.6.12 Il a été noté que chaque demandeur avait le droit de faire valoir sa demande soit contre le Fonds de 1971, soit contre le Fonds de 1992, que le Fonds contre lequel la demande était formée était responsable du montant total du dommage à hauteur du montant de la limite de sa responsabilité en vertu des Conventions respectives, et que la répartition des responsabilités entre les deux Fonds devrait être négociée entre eux.

*Demandes d'indemnisation*

- 5.6.13 Le Conseil d'administration a relevé que le *Zeinab* n'aurait été couvert par aucune assurance en responsabilité et que le propriétaire du navire n'était probablement pas en mesure de verser des indemnités.
- 5.6.14 Il a été relevé que l'Administrateur avait demandé au Conseil d'administration s'il était disposé à l'autoriser à effectuer le règlement définitif pour le compte du Fonds de 1971 de toutes les demandes nées du sinistre du *Zeinab* pour autant que les demandes ne soulèvent pas de question de principe sur laquelle les organes directeurs du Fonds de 1971 ou du Fonds de 1992 ne se seraient pas préalablement prononcés.
- 5.6.15 Une délégation s'est déclarée préoccupée du fait que le *Zeinab* aurait fait de la contrebande de pétrole et n'aurait été inscrit auprès d'aucune société de classification ni été autorisé à transporter des hydrocarbures. De l'avis de cette délégation, si le Fonds de 1971 devait envisager de donner suite aux demandes d'indemnisation nées de ce sinistre, cela pourrait être interprété comme un encouragement pour les navires sous-normes alors que l'amélioration de la qualité de la navigation faisait l'objet d'efforts concertés. De plus, l'attention a été appelée sur les obligations incombant aux États contractants en vertu de l'article VII.10 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 5.6.16 Se référant à l'article 4.2a) en vertu duquel le Fonds est exonéré de l'obligation de verser des indemnités au titre de dommages par pollution résultant notamment d'un acte de guerre ou d'hostilités, une délégation a été d'avis qu'il conviendrait d'examiner soigneusement cet argument.
- 5.6.17 Plusieurs délégations ont estimé que les forces d'intervention multinationales ne faisaient que remplir des fonctions de police garantissant le respect des sanctions du Conseil de sécurité des Nations Unies. Ces délégations ont ajouté que même si le naufrage du *Zeinab* était voulu, une action récursoire du Fonds pourrait être envisagée plutôt qu'une défense invoquant l'article 4.2 a).
- 5.6.18 La délégation d'observateurs des Émirats arabes unis a déclaré que la zone en question n'était plus en état de guerre et que la question du respect des résolutions de l'Organisation des Nations Unies n'avait rien à voir avec le droit à indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
- 5.6.19 Un certain nombre de délégations ont fait part de leurs préoccupations quant à la possibilité d'autoriser l'Administrateur à régler les demandes avant que les circonstances exactes du naufrage du *Zeinab* ne soient connues.
- 5.6.20 Le Conseil d'administration a décidé qu'en raison des réserves exprimées par plusieurs délégations, il était trop tôt pour autoriser l'Administrateur à régler les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre, et qu'il faudrait examiner cette question plus avant lors de la session suivante du Conseil.

5.7 *Singapura Timur*

- 5.7.1 Le Conseil d'administration a pris note de l'évolution de ce sinistre, telle que figurant dans le document 71FUND/A/ES.8/9.
- 5.7.2 Le Conseil d'administration a noté que le 28 mai 2001, alors qu'il transportait 1 550 tonnes d'asphalte, le chimiquier *Singapura Timur* (1 369 tjb), immatriculé au Panama, avait abordé le navire-citerne *Rowan* (24 731 tjb) voyageant à l'état lège et immatriculé aux Bahamas, non loin de l'île d'Undan, dans le détroit de Malacca (Malaisie). Le jour même, le navire avait coulé par environ 47 mètres de fond. Le Conseil a noté en outre que le *Singapura Timur* était inscrit auprès de la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (Japan P & I Club).

- 5.7.3 Le Conseil d'administration a noté qu'étant donné que l'asphalte est un hydrocarbure persistant, le *Singapura Timur* transportait effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et relève donc de la définition du terme 'navire', telle que figurant à l'article I.1 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le Conseil d'administration a noté que la Malaisie est partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds de 1971 et que le montant de limitation applicable au *Singapura Timur* est estimé à 102 000 DTS (£90 000).
- 5.7.4 Le Conseil d'administration a noté qu'il n'était pas encore possible de faire une évaluation du montant total des demandes d'indemnisation, mais qu'il était prévu que le montant des demandes au titre du nettoyage dépasserait le montant de limitation applicable au navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.
- 5.7.5 Le Conseil d'administration a autorisé l'Administrateur à conclure des règlements définitifs pour le compte du Fonds de 1971 pour toutes les demandes nées du sinistre du *Singapura Timur*, pour autant que les demandes ne donnent pas lieu à des questions de principe sur lesquelles les organes directeurs du Fonds de 1971 ou du Fonds de 1992 ne s'étaient jamais prononcés.
- 5.7.6 La délégation malaisienne a fait savoir que le Gouvernement malaisien avait demandé au propriétaire du navire de procéder à l'enlèvement de la cargaison et de l'épave, lesquelles étaient perçues comme étant une menace tant pour la navigation que pour l'environnement.
- 5.8 Braer
- 5.8.1 La délégation du Royaume-Uni a évoqué la situation des demandes d'indemnisation dans l'affaire du *Braer*, faisant observer que l'exposition du Fonds de 1971 avait, depuis peu, considérablement diminué. Elle a appelé l'attention sur le fait que bon nombre de demandeurs ayant conclu un accord plus de cinq ans auparavant n'avaient toujours pas été intégralement indemnisés et ne pouvaient s'attendre à toucher des intérêts. La délégation a évoqué un jugement rendu par le Tribunal de session d'Edinburgh en février 2001, dans six affaires faisant jurisprudence, dans lesquelles les demandes à l'encontre du propriétaire du navire, de son assureur et du Fonds de 1971 relatives à des dommages qui auraient été provoqués à des toits en amiante de divers bâtiments situés dans le sud des îles Shetland avaient été rejetées. La délégation du Royaume-Uni a fait savoir que 43 autres demandes relatives aux dommages à des toits en amiante qui n'avaient pas été examinées par le Tribunal de session n'avaient pas encore été retirées de la procédure. Cette délégation croyait comprendre que l'un des obstacles à ce que les demandeurs dessaisissent le tribunal de leurs demandes résidait dans le fait que l'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1971 demandaient à chaque demandeur de contribuer aux frais juridiques de l'assureur et du Fonds de 1971. La délégation du Royaume-Uni a fait valoir que bien qu'il s'agisse là d'une pratique habituelle des FIPOL, les demandeurs n'étaient pas des entreprises mais tous des particuliers, dont certains étaient retraités, et que nombreux d'entre eux s'estimaient être victimes d'un mauvais traitement. La délégation du Royaume-Uni a demandé au Conseil d'administration d'accorder à l'Administrateur la souplesse qui permettrait à ce dernier de ne pas chercher à recouvrer les frais juridiques dans ce cas d'espèce, et ce en vue de parvenir à un accord de règlement global du sinistre du *Braer*.
- 5.8.2 L'Administrateur a informé le Conseil d'administration que le Fonds de 1971 et l'assureur, début avril 2001, avaient fait une proposition écrite sur la contribution des demandeurs aux frais juridiques du Fonds et de l'assureur, que les avocats des demandeurs n'avaient pas réagi à cette offre et que le Fonds de 1971, par l'intermédiaire de ses avocats, avait tenté à maintes reprises, mais sans succès, de contacter les avocats des demandeurs en vue d'examiner la situation.
- 5.8.3 Plusieurs délégations se sont inquiétées à l'idée que les FIPOL puissent créer un précédent en s'abstenant de recouvrer ses frais juridiques, tout en admettant que dans les circonstances décrites par la délégation du Royaume-Uni, le Fonds de 1971 devrait faire preuve d'une certaine souplesse dans les accords conclus avec les demandeurs au sujet des frais juridiques.

- 5.8.4 Le Conseil d'administration a chargé l'Administrateur de faire preuve de souplesse sur ce point afin de parvenir à un accord avec les demandeurs quant aux montants que ceux-ci devraient verser en vue des frais juridiques du Fonds de 1971 et a lancé un appel aux demandeurs ou à leurs représentants pour que ceux-ci se mettent en rapport avec le Secrétariat du Fonds de 1971 en vue de faciliter le règlement de cette question.

**6 Divers**

- 6.1 Aucune question n'a été soulevée au titre de ce point de l'ordre du jour.

6.2 Session suivante

Le Conseil d'administration a noté que les organes directeurs tiendraient leurs sessions suivantes la semaine du 15 octobre 2001.

**7 Adoption du compte rendu des décisions**

Le projet de compte rendu des décisions du Conseil d'administration, tel qu'il figure dans le document 71FUND/AC.5/A/ES.8/WP.1, a été adopté, sous réserve de certaines modifications.

---