



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

CONSEIL D'ADMINISTRATION
8ème session
Point 4 de l'ordre du jour

71FUND/AC.8/6
3 juillet 2002
Original: ANGLAIS

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

(tenue les 2 et 3 juillet 2002)

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 publié sous la cote 71FUND/AC.8/1.

2 Participation

2.1 Les États ci-après ayant été Membres du Fonds de 1971 à un moment quelconque étaient présents:

Algérie	Fidji	Mexique
Allemagne	Finlande	Norvège
Antigua-et-Barbuda	France	Oman
Australie	Grèce	Panama
Belgique	Îles Marshall	Pays-Bas
Canada	Irlande	Pologne
Chypre	Italie	Qatar
Colombie	Japon	République de Corée
Danemark	Libéria	Royaume-Uni
Émirats arabes unis	Malaisie	Suède
Espagne	Malte	Tunisie
Fédération de Russie	Maroc	Vanuatu

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

Argentine	Géorgie	République islamique d'Iran
Chili	Grenade	Singapour
Congo	Philippines	Turquie
Équateur		

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

Organisations intergouvernementales:

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

Organisations internationales non gouvernementales:

Conférence des régions périphériques maritimes d'Europe (CRPM)
International Group of P & I Clubs
Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources

3 Sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître

3.1 Aegean Sea

- 3.1.1 Le Conseil d'administration a rappelé qu'à sa 5^{ème} session, tenue en juin 2001, il avait décidé d'autoriser l'Administrateur à conclure et signer au nom du Fonds de 1971 un accord avec l'État espagnol, le propriétaire du navire et son assureur, the United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (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 5.1.16 du document 71FUND/AC.5/A/ES.8/10.

- 3.1.2 Le Conseil a rappelé en outre que dans une lettre datée du 27 juillet 2001, l'Administrateur avait adressé une offre officielle au nom du Fonds de 1971 au Gouvernement espagnol 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:

- 1 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'élève à Ptas 9 000 millions (£33 millions).
- 2 Le montant exigible du Fonds de 1971 par l'État espagnol, déduction faite de certaines sommes, s'élève à Ptas 6 386 921 613 (£23 millions).
- 3 En outre, le Fonds de 1971 s'engagerait à verser aux victimes dont les demandes ne figurent pas parmi celles acceptées par l'État espagnol et dont la liste figure 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 (£450 000).
- 4 Par suite de la répartition des responsabilités décidée par la cour d'appel de La Corogne, l'État espagnol s'engagerait 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'évènement.

- 3.1.3 Il a été rappelé qu'en application de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, le Fonds de 1971 verserait une prise en charge financière de Ptas 278 197 307 (£1 million) au propriétaire du navire/UK Club.
- 3.1.4 Il a été rappelé également que dans sa lettre, l'Administrateur 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 sous forme de procédure civile ou de procédure d'exécution de la procédure pénale, représentant au moins 90% du principal des pertes ou des dommages revendiqués, à l'exception de la demande présentée par le UK Club au titre des mesures de sauvegarde.
- 3.1.5 Il a été relevé que la lettre de l'Administrateur et le texte de l'accord proposé avaient obtenu l'approbation du propriétaire du navire et du UK Club.
- 3.1.6 Le Conseil a rappelé que le Fonds de 1971 avait décidé de maintenir l'offre jusqu'au 30 novembre 2001. Il a été relevé qu'au vu de la complexité des négociations avec les demandeurs, le Fonds de 1971 avait ensuite prorogé à trois reprises, jusqu'au 28 février 2002, 31 mai 2002 puis jusqu'au 31 octobre 2002 le délai d'acceptation de l'offre.
- 3.1.7 La délégation espagnole a remercié le Fonds de 1971 et toutes les délégations du soutien qu'ils lui avaient témoigné en vue d'une solution globale concernant le sinistre de l'*Aegean Sea*. La délégation a remercié notamment le Fonds de 1971 de l'offre de règlement global qu'il avait faite une année auparavant, et des trois prorogations successives accordées pour l'acceptation de l'offre.
- 3.1.8 La délégation espagnole s'est dite confiante dans la possibilité de parvenir à un accord entre le Gouvernement espagnol et les demandeurs en dépit de la complexité de l'affaire et des difficultés en jeu. Cette délégation a informé le Conseil que le Gouvernement espagnol était parvenu à des accords avec les demandeurs pour ce qui était 85% du principal des pertes ou dommages revendiqués et qu'ils espéraient atteindre 90 % au cours des semaines à venir. La délégation espagnole a ajouté que le gouvernement espagnol allait présenter au Parlement, d'ici la fin septembre 2002, un projet de loi qui permettrait de conclure le règlement global. La délégation espagnole a déclaré que le gouvernement espagnol avait l'intention de voir les demandeurs indemnisés avant la fin 2002.

3.2 Sea Empress

- 3.2.1 Le Conseil d'administration a pris note des renseignements fournis dans le document 71FUND/AC.8/2 concernant le sinistre du *Sea Empress*.
- 3.2.2 Le Conseil a relevé qu'il restait cinq demandes d'indemnisation, d'un montant total de £1,4 million, faisant l'objet d'actions en justice, que le Fonds de 1971 et l'assureur du propriétaire du navire (Assuranceforeningen Skuld (Skuld Club)) avaient rejeté trois de ces demandes, que le Fonds de 1971 et le Skuld Club avaient évalué à £240 000 les deux demandes restantes et que le Fonds de 1971 avait effectué des paiements provisoires à l'intention des demandeurs.
- 3.2.3 Le Conseil a relevé en outre que le Fonds de 1971 et le Skuld Club s'étaient adressés au tribunal maritime pour lui demander de procéder à des jugements en référé ou au renvoi de trois des demandes susmentionnées car l'une des demandes à leur encontre n'était pas fondée et les deux autres demandes ne reposaient pas sur des motifs raisonnables justifiant de porter celles-ci devant les tribunaux, outre que les demandeurs ne s'étaient jamais conformés aux ordonnances du tribunal. Le Conseil a relevé que deux de ces demandeurs avaient ultérieurement décidé de retirer leurs demandes.

- 3.2.4 Le Conseil a noté qu'une demande de £645 000 présentée 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. De plus, en avril 2002, une audience a eu lieu devant le tribunal maritime en vue de se prononcer sur la question de principe 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).
- 3.2.5 Le Conseil a noté également que le 29 mai 2002, la Haute Cour de justice (tribunal de première instance) s'était prononcée en faveur du Fonds de 1971 sur la question préliminaire et a 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 dans le cadre du sinistre du *Braer*. Le Conseil a noté en outre que la Haute Cour avait accédé à la requête du demandeur de faire appel auprès de la cour d'appel, l'affaire posant des questions de principe d'une importance générale quant à l'évolution du droit positif, et que l'appel serait entendu dans les six à neuf mois.

Action en recours

- 3.2.6 Le Conseil d'administration a rappelé qu'à sa 62^{ème} session, tenue en octobre 1999, le Comité exécutif avait chargé l'Administrateur d'engager une action en recours au nom du Fonds de 1971 contre l'autorité portuaire de Milford Haven (MHPA) (document 71FUND/EXC.62/14, paragraphe 3.6.23) et que le 14 février 2002, le Fonds de 1971 et le Skuld Club avaient engagé des actions contre l'autorité portuaire de Milford Haven devant le tribunal maritime. De plus, ils avaient entamé cette action en leur propre nom ainsi que de la part - et au nom - de demandeurs à qui des indemnités avaient été versées, et de la part - et au nom - de demandeurs qui continuaient alors de faire valoir leurs demandes contre le Fonds de 1971 et le Skuld Club et avaient expressément autorisé ces derniers à engager ces actions.
- 3.2.7 Le Conseil a rappelé qu'au 14 février 2002, le montant total versé aux demandeurs était de £34 millions alors que pour ce qui est des demandes n'ayant pas fait l'objet d'un accord de règlement, cette somme était de £3,9 millions (hors les intérêts et les dépens). Le Conseil a noté que depuis lors, il avait été versé une somme supplémentaire de £1,9 million aux demandeurs. Le Fonds de 1971 et le Skuld Club avaient également présenté des demandes au titre des frais administratifs et juridiques encourus du fait du sinistre; ces frais avoisinaient les £2,6 millions.
- 3.2.8 Le Conseil a rappelé que le Fonds de 1971 avait soutenu que l'autorité portuaire n'avait pas pris les mesures raisonnables voulues pour éviter le risque d'échouement du navire-citerne chargé et le déversement des hydrocarbures, et, plus particulièrement, qu'elle n'avait pas étudié comme il l'aurait fallu le risque d'échouement du navire-citerne chargé et de grave pollution par les hydrocarbures susceptible d'en résulter; de plus, elle n'avait pas mis en place de procédure visant à lutter contre le risque ou à minimiser celui-ci. Le Conseil a rappelé en outre que le Fonds de 1971 avait présenté contre l'autorité portuaire de Milford Haven une demande détaillée comportant des allégations de négligence et/ou d'infraction à ses obligations (document 71FUND/AC.8/2, paragraphe 4.5).
- 3.2.9 Le Conseil a noté que le 5 juin 2002, l'autorité portuaire avait présenté pour sa défense une argumentation, longue et détaillée, niant toute responsabilité en ce qui concerne le sinistre et la pollution par les hydrocarbures qui en est résultée. L'autorité portuaire avait soutenu qu'elle n'avait aucune obligation de prudence et/ou aucun devoir légal envers les demandeurs pour ce qui est des pertes subies et elle avait également nié avoir la moindre obligation de prudence envers le Fonds de 1971. Elle avait affirmé en outre qu'en vertu de la loi de 1987 sur le pilotage, elle n'était pas responsable des pertes ou dommages dus à la négligence d'un pilote autorisé par l'autorité portuaire de Milford Haven, du seul fait de cette autorisation, et qu'en tout état de cause le pilote en question n'était pas employé par l'autorité portuaire de Milford Haven mais par une entreprise indépendante, dont les actes ne relevaient pas de la responsabilité de l'autorité portuaire. Le

Conseil a noté également que l'autorité portuaire de Milford Haven a également invoqué dans sa défense la section 22 de la loi sur le pilotage, qui, à son avis, l'autoriserait à limiter sa responsabilité à £12 000 pour le sinistre du *Sea Empress*.

- 3.2.10 Il a été noté en outre que l'autorité portuaire de Milford Haven avait également invoqué dans sa défense les dispositions de la loi sur la marine marchande (Merchant Shipping (Oil Pollution) Act) sur la canalisation de la responsabilité, et celles de la loi de 1983 sur la préservation de Milford Haven concernant les opérations d'assistance, et qu'elle avait soutenu qu'en vertu de ces lois elle n'était responsable d'aucun dommage par pollution dû au sinistre du *Sea Empress*.
- 3.2.11 Le Conseil a relevé que l'autorité portuaire n'avait pas reconnu que les pertes ou dommages visés par les demandes du Fonds de 1971 et du Skuld Club étaient dus à l'échouement du *Sea Empress*, et qu'il n'avait rien été reconnu quant à la nature des pertes ou dommages allégués ni concernant la question de savoir si les pertes ou dommages allégués (ou une partie de ceux-ci) étaient suffisamment proches pour que l'autorité portuaire puisse obtenir réparation.
- 3.2.12 Le Conseil a noté que l'Administrateur examinait, en consultation avec les conseillers juridiques du Fonds de 1971, les moyens de défense, et que le Fonds soumettrait sa réponse en temps utile.
- 3.2.13 Le Conseil a rappelé que le Skuld Club avait autorisé le Fonds de 1971 à faire valoir son action en recours au nom du Club et, après consultation, à prendre toutes les décisions relatives à la conduite de la procédure. De plus, le Fonds de 1971 et le Skuld Club avaient conclu un accord sur la manière dont ils se répartiraient tout montant recouvré du fait de l'action en recours.
- 3.2.14 Le Conseil a relevé qu'en avril 2002, le Fonds de 1971 avait versé au Skuld Club le montant de 2 189 832 DTS ou £1 835 035 qui lui était dû pour la prise en charge du propriétaire en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, moins une déduction au titre de la part du Skuld Club aux frais communs.
- 3.2.15 Le Conseil d'administration a chargé l'Administrateur de le tenir informé de tout fait nouveau relatif à l'action en recours.

3.3 Nakhodka

- 3.3.1 Le Conseil d'administration a pris note des faits nouveaux intervenus dans l'affaire du *Nakhodka*, tels que figurant dans le document 71FUND/AC.8/3 et 92FUND/EXC.17/2.

Demandes d'indemnisation

- 3.3.2 Le Conseil d'administration a relevé qu'au 12 juin 2002, des demandes d'un montant total de ¥30 947 millions (£167 millions) avaient été approuvées pour ¥221 199 millions (£119 millions), que les paiements effectués par les Fonds de 1971 et de 1992 se chiffraient à ¥17 184 millions (£93 millions) et que les sommes versées par le propriétaire du navire et son assureur P & I, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club), étaient d'un montant total de US\$5 millions (£4 millions).
- 3.3.3 Le Conseil d'administration a noté que les demandes formées par 11 administrations publiques japonaises au titre des opérations de nettoyage, d'un montant total de ¥1 519 millions (£8,2 millions), avaient été évaluées par les FIPOL à ¥1 488 millions (£8 millions) et que les FIPOL et le UK Club avaient offert de conclure des accords de règlement à hauteur de ce montant.
- 3.3.4 Le Conseil d'administration a rappelé qu'à leurs sessions d'avril/mai 2002, les organes directeurs des FIPOL avaient approuvé pour ¥2 043 millions (£11 millions) les demandes d'un montant total de ¥3 354 millions (£18 millions) formées par le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes (JMDPC) au titre de la construction puis du démantèlement d'une voie d'accès destinée à faciliter l'enlèvement des hydrocarbures de la section avant du *Nakhodka*. Le Conseil a noté que

le JMDPC n'avait pas encore officiellement accepté le règlement approuvé par les organes directeurs.

Niveau des paiements

- 3.3.5 Le Conseil d'administration a rappelé que conformément à une décision de l'Assemblée du Fonds de 1992, le montant total disponible en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, soit 135 millions de DTS, équivalait à ¥23 164 515 000 (£125 millions).
- 3.3.6 Il a été rappelé que, comme l'y avaient autorisé les organes directeurs, l'Administrateur avait décidé en janvier 2001 de porter le niveau des paiements de 60% à 80% du montant des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur. Il a été rappelé en outre qu'à leurs sessions d'avril/mai 2002, les organes directeurs avaient décidé d'autoriser l'Administrateur à relever le niveau des paiements si et pour autant qu'il soit pleinement assuré que les Fonds ne risquaient pas de se trouver dans une situation de surpaiement (documents 71FUND/AC.7/A/ES.9/14, paragraphe 8.14.12 et 92FUND/EXC.17/2, paragraphe 3.1.2).
- 3.3.7 Le Conseil d'administration a noté qu'une fois tenu compte des demandes non encore approuvées formées par les organismes publics japonais et par le JMDPC, l'exposition totale des FIPOL pouvaient être estimée à ¥27 021 696 000 (£146 millions). Il a noté en outre que l'Administrateur avait donc jugé impossible à ce stade-là de porter le niveau des paiement au-delà de 80%.

Actions en justice

- 3.3.8 Le Conseil d'administration a rappelé que, conformément aux décisions prises par les organes directeurs, les FIPOL avaient introduit, en novembre 1999, 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 UK Club et le Registre maritime russe de la navigation, en vue de recouvrer tous montants versés par les FIPOL à titre d'indemnisation.
- 3.3.9 Le Conseil d'administration a noté que lors d'une audience qui a eu lieu le 13 mai 2002, en réponse aux décisions prises par les organes directeurs des Fonds à leurs sessions d'avril/mai 2002, dont il est question aux paragraphes 3.3.10 ci-dessous, le tribunal de district de Tokyo avait proposé de tenir, le 24 mai 2002, une réunion informelle de toutes les parties pour permettre au tribunal de faire une proposition de règlement. Le Conseil a noté en outre que plusieurs rencontres s'étaient tenues devant le tribunal en vue d'examiner une proposition de règlement formulée par le propriétaire du navire et le UK Club, et convenue avec les FIPOL, faisant le point du montant recevable des demandes formées par chaque organisme public japonais et par le JMDPC (voir les paragraphes 3.3.3 et 3.3.4 ci-dessus). Il a été noté que le tribunal avait invité le gouvernement japonais et le JMDPC à réserver un accueil favorable à cette proposition. Le Conseil a également noté que lors d'une réunion informelle, le 1er juillet 2002, l'avocat représentant les autorités japonaises avait fait savoir au tribunal qu'il n'avait pas encore été possible d'obtenir l'assentiment des Ministères concernés et qu'une nouvelle réunion informelle devait avoir lieu devant le tribunal le 30 juillet 2002.

Solution globale

- 3.3.10 Il a été rappelé qu'à leurs sessions d'avril/mai 2002, les organes directeurs avaient approuvé le règlement global ci-après, proposé par le UK Club:
- 1 Les versements d'indemnités seraient partagés entre le UK Club et les FIPOL dans la proportion de 42 à 58 pour toutes les demandes établies.
 - 2 Les FIPOL continueraient d'effectuer des versements à hauteur de 80% pour toutes les demandes établies.

- 3 Le UK Club verserait le reliquat de 20% dû à tous les demandeurs.
- 4 Le UK Club rembourserait aux FIPOL environ ¥5 200 millions (£26,7 millions), représentant le montant dû aux FIPOL par le UK Club après paiement, par le Club, du reliquat de 20% dû aux demandeurs.
- 5 Les frais encourus conjointement par le UK Club et les FIPOL seraient eux aussi répartis entre eux dans la proportion de 42 à 58.
- 6 Il serait mis fin à toutes les actions en justice découlant de ce sinistre.
- 7 Les FIPOL, Prisco Traffic Limited, Primorsk Shipping Corporation et le UK Club prendraient chacun à sa charge les dépens lui incombant.

3.3.11 Le Conseil d'administration a rappelé que le règlement global proposé permettrait aux FIPOL de recouvrer environ ¥5 203 millions (£26,7 millions) et d'économiser quelque ¥2 500 millions (£13,1 millions) du fait qu'ils n'auraient pas à procéder à des paiements supérieurs à 80% du montant approuvé et que les FIPOL se verraient également verser une contribution aux frais communs de quelque £3,9 millions.

3.3.12 Le Conseil a rappelé en outre que les organes directeurs avaient autorisé l'Administrateur à conclure un accord de règlement pour autant qu'il contienne les éléments énoncés au paragraphe 3.3.10 ci-dessus et, également, à s'entendre avec les autres parties sur les modalités d'un tel accord (documents 71FUND/AC.7/A/ES.9/14, paragraphe 8.4.36 et 92FUND/EXC.16/6, paragraphe 3.1.36).

3.3.13 Le Conseil a rappelé que les organes directeurs avaient décidé que les FIPOL devraient retirer l'action en justice qu'ils avaient engagée contre le Registre russe de la navigation.

3.3.14 Le Comité a relevé que les FIPOL et le UK Club examinaient en détail le règlement global proposé, en attendant que les organismes publics japonais et le JMDPC acceptent les règlements proposés.

Conversion, de DTS en yen, du montant maximum payable par le Fonds 1971

3.3.15 Le Conseil d'administration a noté que le montant maximum payable par le Fonds de 1971 à titre d'indemnisation pour le sinistre du *Nakhodka* en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds était de 60 millions de DTS, moins le montant de limitation applicable au propriétaire du navire, soit 1 588 000 DTS, ce qui donnait 58 412 000 DTS. De plus, en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds, les DTS devraient être convertis dans la monnaie nationale à la date de constitution du fonds de limitation par le propriétaire du navire (article 1.4 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le Protocole de 1976, combiné avec l'article V.9 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile telle que modifiée par le Protocole de 1976 modifiant ladite convention). Le Conseil a rappelé que, du fait de l'approbation du règlement global par les organes directeurs à leurs sessions d'avril/mai 2002, il n'y aurait pas de fonds de limitation du propriétaire dans l'affaire du *Nakhodka*. Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 aurait dans ce cas à se prononcer sur la date de conversion du montant payable par le Fonds de 1971 en yen japonais.

3.3.16 Le Conseil d'administration a examiné la proposition de l'Administrateur selon laquelle le montant payable par le Fonds de 1971 devait se faire au même taux que celui utilisé pour la conversion du montant maximum payable en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds, ce qui équivaldrait, pour le montant maximum en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds, à ¥10 022 856 668.

- 3.3.17 Une délégation a estimé que la question de la conversion du montant maximum payable par le Fonds de 1971 soulevait un conflit d'intérêt avec le Fonds de 1992. Cette délégation ne pouvait souscrire à la proposition de l'Administrateur. Selon elle, les dispositions pertinentes de la Convention de 1992 portant création du Fonds n'avaient rien à voir avec celles de la Convention de 1971 portant création du Fonds, et le Fonds de 1971 ne pouvait donc être lié par les dispositions du Fonds de 1992. Cette délégation a jugé que sur la base des dispositions régissant la période de transition, en vertu desquelles le Fonds de 1992 n'était tenu de verser des indemnités que si et pour autant que le montant total des demandes d'indemnisation nées du sinistre du *Nakhodka* dépassaient les montants disponibles en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, il s'ensuivait que le Fonds de 1971 devait être considéré comme étant libéré de ses obligations dès lors qu'il aurait effectivement versé des indemnités à hauteur de 60 millions de DTS, c'est-à-dire sa limite.
- 3.3.18 L'Administrateur a appelé l'attention sur le fait que la question des plafonds d'indemnisation du Fonds de 1971 avait été soulevée à toutes les sessions auxquelles les organes directeurs avaient examiné les contributions dans le contexte du sinistre du *Nakhodka*, et qu'il avait toujours été convenu que la question ne pouvait être tranchée tant que le propriétaire du navire n'avait pas constitué son fonds de limitation en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. L'Administrateur a ajouté qu'étant donné que le fonds de limitation n'allait pas être constitué, il fallait convenir d'une solution pragmatique.
- 3.3.19 Vu que les dispositions relatives à la conversion énoncées dans la Convention ne pouvaient s'appliquer, plusieurs délégations ont proposé une solution de rechange: suivre le même principe que celui adopté par la Convention de 1992 portant création du Fonds et convertir le montant payable par le Fonds de 1971 en yen japonais à la date à laquelle le Comité exécutif du Fonds de 1971 a décidé d'autoriser l'Administrateur à régler les demandes d'indemnisation.
- 3.3.20 Le Conseil d'administration a décidé que la conversion du montant payable par le Fonds de 1971 pour le sinistre du *Nakhodka* se ferait sur la base du taux de change entre le DTS et le yen en vigueur le 19 février 1997, à savoir la date à laquelle le Comité exécutif du Fonds de 1971 avait adopté le compte rendu des décisions de la session à laquelle le Comité avait pris la décision d'autoriser l'Administrateur à procéder au règlement définitif des demandes (document 71FUND/EXC.59/11, paragraphe 3.7.7).

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

- 3.3.21 Le Conseil d'administration a examiné la proposition de l'Administrateur selon laquelle les avantages financiers du règlement global devraient être répartis entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 proportionnellement à leurs responsabilités maximales respectives en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, soit 58 412 000 DTS et 75 millions de DTS, respectivement, c'est-à-dire que le Fonds de 1971 serait responsable à hauteur de 43,783% et, le Fonds de 1992, de 56,217%.
- 3.3.22 Plusieurs délégations ont souscrit à la proposition de l'Administrateur mais se sont déclarées préoccupées du fait que celle-ci pourrait créer un précédent susceptible d'entraîner une répartition inégale des fonds recouverts dans le cadre d'affaires traitées à l'avenir. De l'avis de certaines délégations, les avantages financiers devraient être partagés en fonction des paiements effectifs faits par chacun des Fonds respectivement plutôt que sur la base de leurs responsabilités maximales, bien que, dans l'affaire du *Nakhodka*, sans le règlement global, le Fonds de 1971 ainsi que le Fonds de 1992 auraient payé à concurrence de leurs limites respectives.
- 3.3.23 Une délégation s'est référée au fait que le sinistre du *Nakhodka* était survenu durant la période de transition, à savoir entre la date de l'entrée en vigueur de la Convention de 1992 portant création du Fonds 1992 et la date à laquelle les dénonciations prévues à l'article 31 du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds ont pris effet. Cette même délégation

a appelé l'attention sur les dispositions de l'article 36 bis b) et c) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, en vertu desquelles le Fonds de 1992 verse une indemnisation seulement dans la mesure où les demandes dépassent les montants maximum disponibles en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, de la Convention de 1971 portant création du Fonds et, le cas échéant, de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. De l'avis de cette délégation, dès lors que les dispositions pertinentes existaient dans la Convention de 1992 portant création du Fonds, celles-ci devaient s'appliquer lorsque l'on fixerait la répartition entre les deux Fonds; une interprétation naturelle de cette disposition amènerait à conclure que toute somme recouvrée dans le cadre d'un sinistre survenu durant la période de transition devrait être remboursée en premier lieu au Fonds de 1992.

- 3.3.24 Une autre délégation a fait valoir que l'article 36 bis ne visait que le versement d'indemnités et non le partage entre les deux Fonds de montants recouverts du fait d'une action en recours ayant abouti. Selon cette délégation, une répartition plus équitable des fonds recouverts serait fondée sur les paiements effectués par chacun des Fonds.
- 3.3.25 Plusieurs délégations ont jugé prématuré pour le Conseil d'administration de se prononcer sur cette importante question, et ont proposé de reporter toute décision en attendant que l'Administrateur procède à une analyse détaillée des différentes possibilités de répartition des fonds recouverts.
- 3.3.26 Une délégation a estimé que, dans toute analyse, l'Administrateur devrait envisager la façon dont il faudrait répartir les montants recouverts dans les cas traités par le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire qui serait mis en place par le projet de protocole proposé adoptant un troisième niveau d'indemnisation.
- 3.3.27 Le Conseil d'administration a décidé de reporter sa décision relative à la répartition des fonds du fait du règlement global, et chargé l'Administrateur de mener à bien une étude approfondie des possibilités et de leurs incidences pour les deux Fonds.

3.4 Alambra

- 3.4.1 Le Conseil d'administration a pris note des renseignements fournis dans le document 71FUND/AC.8/4 concernant le sinistre de l'Alambra.
- 3.4.2 Le Conseil a noté que le 17 septembre 2000, le navire-citerne *Alambra* (75 366 tjb), immatriculé à Malte, chargeait une cargaison de fuel-oil lourd dans le port de Muuga, à Tallinn (Estonie) lorsqu'une quantité de la cargaison estimée à 250 tonnes s'est échappée par une fissure apparue dans le bordé de fond du navire.
- 3.4.3 Le Conseil a noté que l'Estonie est partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds et que le montant de limitation applicable à l'*Alambra* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est estimé à 7,6 millions de DTS (£6,6 millions).

Demandes d'indemnisation

- 3.4.4 Le Conseil a relevé que l'autorité portuaire de Tallinn et l'État estonien ont soumis au propriétaire du navire et au London Club des demandes de EK 6,5 millions (£250 000) et de EK 4 millions (£156 000), respectivement, au titre des frais de nettoyage.
- 3.4.5 Le Conseil a relevé que l'État estonien était en train de faire valoir une demande de EK 45,1 millions (£1,8 million) à l'encontre du propriétaire du navire. Ce montant, qui relève plutôt de l'amende ou du droit, semble avoir été calculé sur la base de modèles théoriques; la demande ne peut donc être admise en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

- 3.4.6 Le Conseil a relevé en outre que l'affréteur d'un navire qui aurait été retardé en raison des opérations de nettoyage présente actuellement au propriétaire du navire et au London Club une demande se chiffrant à US\$100 000 (£69 000). Il a également relevé que le propriétaire du quai du port de Muuga où l'*Alambra* chargeait la cargaison quand le sinistre s'est produit, et un entrepreneur engagé par le propriétaire du quai pour mener à bien les activités de chargement pour le compte de celui-ci ont formé des demandes d'indemnisation contre le propriétaire du navire et le London Club, d'un montant de EK 29,1 millions (£1,1 million) et de EK 9,7 millions (£379 000) respectivement, au titre du manque à gagner dû à l'indisponibilité du quai durant les opérations de nettoyage.

Applicabilité des Conventions

- 3.4.7 Le Conseil a noté qu'en novembre 2001, le propriétaire du quai de port de Muuga et l'entrepreneur qu'il avait engagé pour effectuer les opérations de chargement ont entamé une action en justice contre le propriétaire du navire et le London Club et demandé au tribunal de notifier le Fonds de 1971 de la procédure, conformément à l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Il a aussi noté que, notifié de ces procédures en février 2002, le Fonds de 1971 avait donné mandat à des avocats en Estonie pour que ceux-ci représentent le Fonds dans le cadre de ces actions.
- 3.4.8 Le Conseil a relevé que dans ce contexte juridique, la question se pose de savoir si la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds ont bien été intégrées dans le droit interne de l'Estonie.
- 3.4.9 Le Conseil a noté que le 1er décembre 1992, l'Estonie a déposé ses instruments de ratification de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI). Les Conventions sont donc entrées en vigueur à l'égard de l'Estonie le 1er mars 1993.
- 3.4.10 Le Conseil d'administration a noté que les avocats du propriétaire du navire et du London Club, mais aussi ceux du Fonds de 1971, ont appelé l'attention sur la Constitution estonienne, d'après laquelle 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'est passé. De surcroît, les Conventions n'ont pas été publiées dans le Journal officiel. Pour toutes ces raisons, les avocats estiment que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile ne fait pas partie intégrante du droit estonien et, partant, ne peut être invoquée devant les tribunaux estoniens. Le Conseil a également noté que le propriétaire du navire et le London Club ont soulevé cette question dans leurs observations au tribunal, comme l'a fait le Fonds de 1971 pour protéger sa position en attendant l'examen de ce point par le Conseil d'administration.
- 3.4.11 Le Conseil d'administration a relevé que, de l'avis de l'Administrateur, il semblerait que les mécanismes prévus par la Constitution - entrée en vigueur le 3 juillet 1992 - pour la ratification des traités internationaux n'aient pas été suivis. Il est donc fort possible que, pour les tribunaux estoniens, les Conventions de 1969 et de 1971 ne fassent pas partie intégrante du droit interne. On ne saurait pour autant exclure que les tribunaux puissent estimer que les Conventions sont applicables.
- 3.4.12 Le Conseil a en outre relevé qu'étant donné que la raison d'être du Fonds de 1971 est l'indemnisation des victimes d'une pollution par les hydrocarbures, l'Administrateur estime que le Fonds ne devrait pas adopter une démarche trop formaliste des demandes d'indemnisation. Il estime donc que si les demandes nées du sinistre de l'*Alambra* sont réglées à l'amiable, le Fonds ne devrait pas invoquer la non-applicabilité des Conventions. Cela étant, le propriétaire du navire et le London Club ont bel et bien invoqué durant la procédure l'éventuelle non-applicabilité des Conventions et, si les tribunaux devaient conclure qu'il ne pouvait 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 à indemnisation.

- 3.4.13 Le Conseil a noté que les échanges entre l'Administrateur et le London Club se poursuivaient, et ce dans le but de conclure des règlements à l'amiable, du moins pour celles des demandes que l'Administrateur estime relever du champ d'application des Conventions.
- 3.4.14 Plusieurs délégations ont relevé que la situation telle qu'elle se présentait en Estonie soulevait des questions de droit constitutionnel et aussi la question de savoir si le Fonds de 1971 était en droit de se porter partie intervenante dans une procédure en instance devant un tribunal compétent dans ce pays. Il a été noté que nonobstant l'ambiguïté de la situation en droit estonien, l'État avait rempli ses obligations conventionnelles de faire rapport sur la réception d'hydrocarbures et que l'Estonie n'accusait aucun rapport de contributions.
- 3.4.15 Certaines délégations ont pensé que puisque l'Estonie avait ratifié la Convention de 1971 portant création du Fonds, les États tiers n'avaient pas à contester la validité de cette ratification.
- 3.4.16 Vu l'importance de la question et vu que la décision prise en l'espèce pourrait faire précédent, certaines délégations ont proposé de reporter la décision sur la position que prendra le Fonds de 1971 en l'espèce.
- 3.4.17 Certaines délégations ont lancé l'idée que le Fonds de 1971 pourrait peut-être charger un expert d'étudier les aspects conventionnels ainsi la situation en droit interne estonien. L'Administrateur a douté de la valeur d'une telle étude, vu que, selon lui, les aspects conventionnels étaient clairs et qu'un expert ne pourrait donner un avis significatif sur la situation juridique en droit interne estonien tant que les tribunaux estoniens n'auraient pas tranché la question.
- 3.4.18 Le Conseil d'administration a décidé de reporter son examen de la question à session suivante.

3.5 Zeinab

- 3.5.1 Le Conseil d'administration a pris note des faits nouveaux intervenus dans l'affaire du *Zeinab*, tels que figurant dans le document 71FUND/AC.8/5 (92FUND/EXC.17/4).

Demandes d'indemnisation

- 3.5.2 Le Conseil d'administration a noté que l'autorité portuaire de Doubaï avait présenté des demandes d'un montant total de US\$480 000 (£343 000) au titre du coût des mesures de sauvegarde et du nettoyage. La demande avait été approuvée pour US\$ 454 000 (£312 000). Le Conseil a noté également que l'Agence fédérale de l'environnement avait présenté une demande de US\$ 850 000 (£583 000) au titre des opérations d'enlèvement des hydrocarbures restés à bord de l'épave et des dépenses engagées dans le cadre de la lutte contre la pollution et que les FIPOL avaient évalué cette demande à un montant total de US\$795 000 (£545 000). Il a de plus relevé que l'on attendait également une demande de la part de la municipalité de Doubaï au titre des opérations de nettoyage du littoral, de l'ordre de US\$1,2 million (£850 000) et que l'on s'attendait par ailleurs à des demandes émanant de compagnies pétrolières locales ayant participé aux opérations de nettoyage.
- 3.5.3 Le Conseil a noté qu'au 1er juin 2002, les Fonds avaient versé un montant de £346 000 en indemnités et en frais d'experts, juridiques et autres. Étant entendu que, selon la décision des organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992, le partage des responsabilités entre les deux Fonds se faisait à raison de 50% chacun, chaque Fonds aurait à déboursier environ £173 000.

Calcul de la franchise du Fonds de 1971 selon les termes de la police d'assurance

- 3.5.4 Le Conseil a rappelé que, comme le Conseil d'administration du Fonds de 1971 l'y avait autorisé à sa session d'octobre 2000, le Fonds de 1971 avait contracté une assurance couvrant les

responsabilités qui lui incomberaient à titre d'indemnisation et de prise en charge financière à concurrence de 60 millions de DTS (£55 millions) par sinistre, déduction faite du montant effectivement versé par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, ainsi que des frais juridiques et des dépenses d'honoraires d'autres experts pour tous les sinistres survenus entre le 25 octobre 2000 et le 24 mai 2002 – date à laquelle la Convention de 1971 portant création du Fonds avait cessé d'être en vigueur. Le Conseil a également rappelé qu'en vertu de la police d'assurance, le Fonds de 1971 devait prendre à sa charge une franchise de 250 000 DTS pour chaque sinistre.

- 3.5.5 Le Conseil d'administration a noté que le contrat d'assurance stipulait que la conversion des DTS en livres sterling devait se faire par le Fonds de 1971 conformément aux procédures opérationnelles habituelles, ou bien par un tribunal compétent en la matière et qu'il n'y était nulle part question de la conversion de DTS en d'autres monnaies nationales. Le Conseil, suivant l'avis de l'Administrateur, a décidé que le Fonds de 1971 devait suivre la procédure décrite dans l'article 3.5 du Règlement intérieur du Fonds de 1971, qui traite de la conversion du montant maximum disponible au Fonds général (1 million de DTS) en livres sterling, c'est à dire qui prend pour date de conversion la date à laquelle le sinistre a eu lieu, à savoir le 14 avril 2001 dans le cas du *Zeinab*. Il a noté que les assureurs avaient approuvé cette procédure.
- 3.5.6 Le Conseil a décidé que sur la base du taux de change entre le DTS et la livre sterling en vigueur le 12 avril 2001 (1 DTS = £0,88130), (les 13,14,15 et 16 avril étant fériés pour les banques) la franchise, selon les termes de la police d'assurance, serait donc de £220 325 pour le sinistre du *Zeinab*.

4 Divers

4.1 Heure du début des réunions du Fonds de 1971

Le Conseil d'administration a fait sienne la proposition de l'Administrateur de voir les réunions à venir du Conseil d'administration commencer à 9h30, y compris le premier jour de ces réunions.

4.2 Retard dans la présentation des documents

- 4.2.1 Une délégation a fait remarquer que le document sur le sinistre du *Nakhodka* avait été soumis très tardivement, ce qui avait laissé très peu de temps à la délégation pour examiner les questions soulevées dans le document.
- 4.2.2 L'Administrateur a déclaré que vu que la réunion précédente avait eu lieu deux mois seulement auparavant, les documents étaient inévitablement soumis très peu de temps avant la réunion, et ce pour pouvoir rendre compte de l'évolution récente de la situation. Il a reconnu les difficultés que cela pouvait poser pour les délégations dans leurs préparatifs en vue des réunions, mais a fait remarquer que la parution sur le site web des documents le jour même de leur impression facilitait un peu ces difficultés.

4.3 Organe de contrôle de gestion

- 4.3.1 Le Président de l'Assemblée du Fonds de 1992 a rappelé au Conseil d'administration que le Conseil et l'Assemblée du Fonds de 1992 avaient décidé, à leurs sessions d'octobre 2001, de créer un organe commun de contrôle de gestion, lequel serait composé de sept membres élus par le Conseil: un, à titre personnel, en tant que Président, proposé par les États Membres; cinq, à titre personnel, proposés par les États Membres; et un ayant les connaissances spécialisées et l'expérience requises en matière de contrôle de gestion, proposé par le Président du Conseil d'administration.
- 4.3.2 En outre, il a rappelé au Conseil d'administration que les élections à l'Organe de contrôle de gestion auraient lieu aux sessions des organes directeurs qui se tiendraient en octobre 2002 et que

les candidatures, accompagnées d'un curriculum vitae des candidats devaient parvenir à l'Administrateur au plus tard le 2 septembre 2002

- 4.3.3 Pour veiller à l'indépendance des membres de l'Organe de contrôle de gestion, le Président de l'Assemblée du Fonds de 1992 a émis l'idée que les États Membres pourraient peut-être proposer des candidats ressortissants de pays autres que les leurs et que des candidats pouvaient également être proposés par des groupes d'États.
- 4.3.4 L'Administrateur a décidé qu'il allait diffuser une circulaire aux États Membres portant à leur intention le fait que les candidatures devaient lui parvenir au plus tard le 2 septembre 2002.

5 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.8/WP.1, a été adopté, sous réserve de certaines modifications.
