



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

ASSEMBLÉE
23ème session
Point 17 de l'ordre du jour

71FUND/A.23/14/12
25 septembre 2000
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1971 A EU À CONNAÎTRE

AUTRES SINISTRES

Note de l'Administrateur

Résumé:	Les faits nouveaux intervenus concernant les sinistres ci-après sont examinés dans le présent document: <i>Vistabella</i> , <i>Iliad</i> , <i>Yeo Myung</i> , <i>Yuil N°1</i> , <i>Kriti Sea</i> , <i>Osung N°3</i> , <i>Plate Princess</i> , <i>Diamond Grace</i> , <i>Katja</i> , <i>Kyungnam N°1</i> , <i>Maritza Sayalero</i> .
Mesures à prendre:	Noter les renseignements fournis.

1 *Vistabella*

(Caraïbes, 7 mars 1991)

Le sinistre

- 1.1 Au cours de son remorquage, la barge de mer *Vistabella* (1 090 tjb), immatriculée à la Trinité-et-Tobago et transportant environ 2 000 tonnes de fuel-oil lourd, a coulé par plus de 600 mètres de fond, à 15 milles au sud-est de Nevis. On ne connaît ni la quantité d'hydrocarbures déversés par suite de cet événement, ni la quantité demeurant dans la barge.
- 1.2 La barge *Vistabella* n'était couverte par aucun Club P & I; elle avait toutefois souscrit une assurance au tiers auprès d'une compagnie d'assurances trinitadienne, mais cette dernière a soutenu que l'assurance ne couvrait pas ce sinistre. Le montant de limitation applicable au navire est estimé à

FF2 354 000 (£220 000). Aucun fonds de limitation n'a été constitué. Le propriétaire du navire ne sera vraisemblablement pas en mesure de satisfaire à ses obligations au titre de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile en l'absence d'une assurance appropriée. Le propriétaire du navire et son assureur n'ont pas répondu à l'invitation qui leur avait été faite de participer au déroulement de la procédure de règlement des demandes.

- 1.3 Le Fonds de 1971 a versé des indemnités de FF8,1 millions (£986 500) au Gouvernement français au titre des opérations de nettoyage. Un montant total d'environ £14 250 a été versé à des demandeurs privés de Saint-Barthélemy et des îles Vierges britanniques, et aux autorités des îles Vierges britanniques.

Action en justice

- 1.4 Le Gouvernement français a intenté une action en justice contre le propriétaire de la barge *Vistabella* et son assureur devant le tribunal de première instance de Basse-Terre (Guadeloupe), afin de se faire indemniser pour les opérations de nettoyage effectuées par la marine française. Le Fonds de 1971 est intervenu dans la procédure et a acquis par voie de subrogation la créance du Gouvernement français, lequel s'est retiré de la procédure.
- 1.5 Lors d'un jugement rendu en 1996, le tribunal de première instance a déclaré que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile n'était pas applicable, étant donné que le *Vistabella* battait le pavillon d'un État (Trinité-et-Tobago) qui n'était pas partie à cette Convention, et a donc appliqué le droit français. Le tribunal a reconnu que, sur la base de la subrogation, le Fonds de 1971 était en droit d'intenter des poursuites contre le propriétaire du navire et d'intenter directement des poursuites contre l'assureur de ce dernier. Le tribunal a déclaré qu'il n'était pas compétent pour examiner la demande récursoire du Fonds de 1971 pour les dommages causés dans les îles Vierges britanniques et lui a accordé le droit de recouvrer la totalité du montant qu'il avait versé pour les dommages causés sur les territoires français.
- 1.6 Le Fonds de 1971 a estimé que le jugement était erroné sur deux points. Tout d'abord, la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, qui fait partie de la législation française, s'appliquait en cas de dommages causés dans un État partie à cette Convention, quel que soit l'État d'immatriculation du navire. Ensuite, les tribunaux français avaient compétence, en vertu de cette Convention, pour examiner des demandes pour dommages causés dans un État partie quelconque (y compris les îles Vierges britanniques). Le Fonds de 1971 a néanmoins décidé de ne pas faire appel de ce jugement à propos de l'applicabilité de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, étant donné que ce jugement n'aurait guère valeur de précédent pour d'autres affaires et que le tribunal avait accordé au Fonds de 1971 le remboursement intégral du montant versé par celui-ci pour les dommages causés dans les territoires français; de plus, le Fonds de 1971 n'avait versé qu'un montant infime pour les dommages survenus à l'extérieur de ces territoires.
- 1.7 Le propriétaire du navire et l'assureur ont interjeté appel de cette décision.
- 1.8 La cour d'appel a rendu son jugement en mars 1998. Dans son jugement, qui portait principalement sur des questions de procédure, la cour a estimé que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile s'appliquait à ce sinistre, du fait que le critère d'applicabilité était le lieu où avait été causé le dommage et non pas l'État du pavillon du navire concerné. La cour a également estimé que la Convention s'appliquait à l'action directe du Fonds de 1971 contre l'assureur et que ceci s'appliquait aussi à l'égard d'un assureur auprès duquel le propriétaire de la barge avait contracté une assurance sans y avoir été obligé, puisque la barge transportait une cargaison inférieure à 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac.
- 1.9 Le tribunal de première instance a été saisi de l'affaire. Dans un jugement prononcé le 2 mars 2000, il a ordonné à l'assureur de verser au Fonds de 1971 une somme de FF8 239 858 (£771 000) plus les intérêts à compter du 22 mars 1993.

1.10 L'assureur a fait appel du jugement.

2 Iliad

(Grèce, 9 octobre 1993)

Le sinistre

- 2.1 Le navire-citerne grec *Iliad* (33 837 tjb) s'est échoué sur des rochers à proximité de l'île de Sfaktiria alors qu'il quittait le port de Pylos (Grèce). L'*Iliad* transportait une cargaison d'environ 80 000 tonnes de brut léger syrien, dont quelque 200 tonnes se sont déversées. Le plan d'intervention d'urgence national de la Grèce a été déclenché et le déversement a été assez rapidement nettoyé.
- 2.2 En mars 1994, l'assureur P & I du propriétaire du navire a constitué un fonds de limitation de Drs 1 496 533 000 (£2,7 millions) auprès du tribunal compétent en déposant une garantie bancaire. Un demandeur a entamé une action afin de contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité. Le tribunal de première instance a rejeté cette action. Le demandeur a fait appel de cette décision, mais a été débouté.
- 2.3 Le tribunal a décidé que les demandes devaient être déposées avant le 20 janvier 1995. À cette date, 527 demandes avaient été présentées pour un total de Drs 3 071 millions (£5,6 millions), plus un montant de Drs 378 millions (£685 000) au titre du préjudice moral.
- 2.4 Le tribunal a nommé un liquidateur chargé d'examiner les demandes. Cet examen devrait être terminé prochainement.
- 2.5 Les demandes formées contre le Fonds de 1971 au titre de ce sinistre ont été frappées de prescription le 9 octobre 1996, ou peu de temps après. À l'exception du propriétaire d'une installation piscicole, du propriétaire du navire et de son assureur P & I, dont les demandes se montent à Drs 1 339 millions (£2,4 millions), les demandeurs n'ont pas intenté d'action en justice à l'encontre du Fonds de 1971, ni notifié formellement au Fonds l'action engagée contre le propriétaire du navire et son assureur.
- 2.6 Le propriétaire du navire et son assureur ont intenté une action contre le Fonds de 1971 pour faire en sorte que ne soient forclos ni leur droit à recouvrer auprès du Fonds tout paiement qu'ils auraient effectué au-delà du montant de limitation du propriétaire ni leur droit à la prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds de 1971.

3 Yeo Myung

(République de Corée, 3 août 1995)

Le sinistre

- 3.1 Le navire-citerne coréen *Yeo Myung* (138 tjb), chargé d'environ 440 tonnes de fuel-oil lourd, est entré en collision avec un remorqueur qui tirait une barge de sable au large de l'île de Maemul, près de l'île de Koeje (République de Corée). Deux des citernes à cargaison du navire-citerne ont été percées et environ 40 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées.
- 3.2 Le *Yeo Myung* était inscrit auprès de la North of England Protection and Indemnity Association Limited (North of England P & I Club).
- 3.3 Concernant la cause du sinistre, les opérations de nettoyage et le traitement des demandes d'indemnisation jusqu'à présent, il convient de se reporter aux documents FUND/EXC.44/12, 71FUND/EXC.55/6, 71FUND/EXC.57/5, 71FUND/EXC.58/4 et 71FUND/EXC.59/6.

Demandes d'indemnisation

- 3.4 Des demandes représentant un montant total de Won 24 483 millions (£15 millions) au titre du nettoyage, de la pêche et du tourisme ont fait l'objet d'un règlement pour Won 1 554 millions (£990 000). Ces demandes ont été acquittées intégralement.
- 3.5 La seule demande d'indemnisation en souffrance, d'un montant de Won 335 millions (£213 000), a trait au secteur de la pêche; les experts du Fonds de 1971 l'ont évaluée à Won 459 000 (£290).

Procédure en limitation

- 3.6 Le propriétaire du navire a entamé la procédure en limitation auprès du tribunal de district compétent. Le North of England P & I Club a constitué le fonds de limitation en versant au tribunal le montant de limitation, soit Won 21 millions (£9 200).
- 3.7 Le 20 septembre 1999, le tribunal a tenu une audience au cours de laquelle le Fonds de 1971 a déposé ses demandes subrogées contre le fonds de limitation du propriétaire du navire. À la demande du tribunal, le Fonds de 1971 a communiqué une copie du rapport d'évaluation établi par les experts du Fonds.
- 3.8 La procédure en limitation n'a guère progressé au cours des 12 mois écoulés.

4 Yuil N°1

(République de Corée, 21 septembre 1995)

Le sinistre

- 4.1 Le navire *Yuil N°1* (1 591 tjb), qui transportait environ 2 870 tonnes de fuel-oil lourd, s'est échoué sur l'île de Namhyeongjedo, au large de Pusan (République de Corée). Le navire-citerne a été renfloué mais, durant son remorquage vers le port de Pusan, il a sombré par 70 mètres de fond à 10 kilomètres de la terre.
- 4.2 Pour ce qui est des opérations de nettoyage, il convient de se reporter au document 71FUND/EXC.55/6.
- 4.3 Les opérations d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave du *Yuil N°1* ont été effectuées du 24 juin au 31 août 1998 dans le cadre d'un contrat conclu entre la Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC) et une société néerlandaise d'assistance. Quelque 670 m³ d'hydrocarbures ont été récupérés.

Demandes d'indemnisation

- 4.4 La KMPRC a présenté des demandes d'indemnisation au titre des opérations d'enlèvement des hydrocarbures du *Yuil N°1*. Ces demandes ont fait l'objet d'un règlement pour un montant total de Won 6 824 millions (£3,2 millions). Elles ont été intégralement acquittées par le Fonds de 1971.
- 4.5 Toutes les demandes au titre du nettoyage ont fait l'objet d'un règlement pour un montant total de Won 12 393 millions (£8,5 millions). L'assureur du propriétaire du navire, la Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited (Standard Club), a intégralement acquitté une partie de ces demandes, et le Fonds de 1971 a remboursé au Club 60% des sommes ainsi versées. Le Fonds de 1971 remboursera au Standard Club les 40% restants, après déduction du montant de limitation du propriétaire du navire, une fois ce montant fixé en Won.

- 4.6 Des demandes d'indemnisation représentant au total Won 22 490 millions (£14,3 millions) ont fait l'objet d'un règlement pour un montant total de Won 5 522 millions (£2,8 millions).
- 4.7 Des demandes au titre de la pêche, se montant à Won 17 473 millions (£11,1 millions), que les experts du Fonds de 1971 ont chiffrées à Won 441 millions (£280 000), n'ont pas encore fait l'objet d'un règlement. Ces demandes ont été déposées auprès du tribunal à raison d'un montant, inférieur, de Won 14 329 millions (£9,1 millions). D'autres demandes relatives à la pêche ont été déposées auprès du tribunal pour un montant de Won 70 millions (£44 000), mais celles-ci n'ont pas encore été évaluées par les experts du Fonds.
- 4.8 Le tableau ci-après présente un bilan des demandes d'indemnisation en souffrance:

Demandes en instance devant le tribunal		
	Montant demandé devant le tribunal (en millions de Won)	Montant évalué par les experts du Fonds de 1971 (en millions de Won)
Demandes au titre de la pêche	14 329	441
Demandes au titre de la pêche	70	en cours d'évaluation
Total	14 399 (£ 9,1 millions)	

Procédure en limitation

- 4.9 Le propriétaire du *Yuil N°1* a entamé une procédure en limitation devant le tribunal du district de Pusan en avril 1996. Le montant de limitation applicable au *Yuil N°1* est estimé à Won 250 millions (£160 000).
- 4.10 Des coopératives de pêcheurs ont présenté devant le tribunal des demandes s'élevant au total à Won 60 000 millions (£38 millions).
- 4.11 Lors d'une audience tenue en octobre 1996, un administrateur nommé par le tribunal a déclaré ne pas avoir suffisamment de preuves pour pouvoir procéder à une évaluation des demandes relatives à la pêche. Il a toutefois déclaré que, puisqu'il lui fallait donner au tribunal son avis, le tribunal devrait accepter comme montant raisonnable le tiers de ce qui était réclamé.
- 4.12 En novembre 1997, le tribunal a décidé d'adopter la proposition de cet administrateur, et de retenir le principe du tiers de la valeur des demandes relatives à la pêche. Le Fonds de 1971 a fait opposition à la décision du tribunal. Le tribunal attend actuellement que les experts du Fonds de 1971 achèvent leurs évaluations

5 *Kriti Sea*

(Grèce, 9 août 1996)

Le sinistre

- 5.1 Alors qu'il procédait au déchargement d'hydrocarbures dans un terminal pétrolier du port d'Agioi Theodori (Grèce), à une quarantaine de kilomètres à l'ouest du Pirée, le navire-citerne grec *Kriti Sea* (62 678 tjb) a déversé entre 20 et 50 tonnes de brut léger d'Arabie. Des côtes rocheuses et des plages ont été polluées; sept installations piscicoles ont été touchées et les coques de bateaux de plaisance et d'embarcations de pêche dans la zone ont été souillées.
- 5.2 Les opérations de nettoyage ont été menées par le personnel du terminal et par des entreprises engagées par le propriétaire du navire, le Ministère de la marine marchande et les autorités locales.
- 5.3 D'après les estimations, le montant de limitation applicable au *Kriti Sea* est de Drs 2 241 millions (£4,1 millions). Le propriétaire du navire a constitué le fonds de limitation en décembre 1996, au moyen d'une garantie bancaire.
- 5.4 Des demandes d'un montant total de Drs 4 054 millions (£7,3 millions) ont été notifiées au propriétaire du navire, à son assureur P & I (United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club)), ainsi qu'à l'administrateur chargé par le tribunal d'examiner les demandes formées contre le fonds de limitation. L'administrateur a fait rapport sur les demandes d'indemnisation en mars 1999. Le montant total des demandes admises par l'administrateur s'élève à Drs 1 130 millions (£2 millions).
- 5.5 Les experts engagés par le UK Club et le Fonds de 1971 ne sont pas d'accord avec un certain nombre des évaluations faites par l'administrateur. Le propriétaire du navire, le UK Club et le Fonds de 1971 ont donc fait appel des décisions relatives à ces demandes.
- 5.6 Plusieurs demandeurs ont fait appel de la décision de l'administrateur. Le montant des demandes contestées est de Drs 2 680 millions (£4,6 millions).
- 5.7 Une audience sur ces appels avait été fixée au 16 décembre 1999, mais elle a été reportée.
- 5.8 En octobre 1999, le propriétaire du navire et son assureur ont signifié une ordonnance au Fonds de 1971 relative à des demandes d'indemnisation d'un montant excédant le montant de limitation du propriétaire du navire, ainsi qu'une demande de prise en charge financière d'un montant de Drs 556 millions (£1 million).

6 *Osung N°3*

(République de Corée, 3 avril 1997)

Le sinistre

- 6.1 Le navire-citerne *Osung N°3* (786 tjb), immatriculé en République de Corée, s'est échoué sur l'île de Tunggado, au sud de l'île de Kojedo, dans la région de Pusan (République de Corée), et a sombré par 70 mètres de fond. Le navire transportait environ 1 700 tonnes de fuel-oil lourd. Des hydrocarbures se sont immédiatement déversés mais il n'a été possible d'évaluer ni la quantité déversée ni la quantité restant à bord.
- 6.2 Les hydrocarbures, dont il a été prouvé qu'ils provenaient de l'*Osung N°3*, ont atteint la mer voisine de l'île de Tsushima (Japon) le 7 avril 1997.
- 6.3 Concernant les opérations de nettoyage effectuées en République de Corée et au Japon, il convient de se reporter au document 71FUND/EXC.59/7.
- 6.4 Les opérations d'enlèvement des hydrocarbures de l'*Osung N°3* ont été effectuées du 2 septembre au 9 novembre 1998, aux termes d'un contrat conclu entre la Korean Marine Pollution Response

Corporation (KMPRC) et une société néerlandaise d'assistance. Selon certaines estimations, les citernes de l'épave contenaient quelque 1 400 tonnes d'hydrocarbures mais seulement 27 m³ d'hydrocarbures ont été récupérés.

Demandes d'indemnisation

- 6.5 La KMPRC a présenté des demandes d'indemnisation au titre des opérations d'enlèvement des hydrocarbures. Ces demandes ont fait l'objet d'un règlement pour un montant total de Won 6 739 millions (£3,2 millions) et ont été acquittées intégralement par le Fonds de 1971.
- 6.6 En ce qui concerne la République de Corée, des demandes d'indemnisation ont été présentées par la police maritime coréenne, les autorités locales, l'affréteur de l'*Osung N°3* et plusieurs entrepreneurs ayant participé aux opérations de nettoyage et à l'inspection du navire naufragé, et par deux coopératives de pêche pour manque à gagner. Des demandes d'un montant total de Won 1 219 millions (£668 000) ont fait l'objet d'un règlement pour un montant total de Won 935 millions (£597 000).
- 6.7 Sept demandes, se chiffrant à ¥732 millions (£4,8 millions), ont été soumises au titre des opérations de nettoyage effectuées au Japon. Six de ces demandes, d'un montant de ¥681 millions (£4,4 millions), ont fait l'objet d'un règlement pour un montant total de ¥609 millions (£4 millions).
- 6.8 La demande restante, représentant ¥51 millions (£337 000), a été soumise par les Japanese Self Defence Forces (JSDF). Le Fonds de 1971 a évalué cette demande à ¥47,5 millions et en a rejeté certaines rubriques. Selon le Fonds, il n'était guère raisonnable que les JSDF effectuent régulièrement des opérations de reconnaissance aérienne des hydrocarbures sur le littoral. Le Fonds considère également qu'il n'était pas nécessaire que les Maritime Self Defence Forces utilisent des navires pour localiser les hydrocarbures à la surface de la mer quand l'Agence de la sécurité maritime effectuait des opérations de reconnaissance aérienne. Les JSDF ont engagé une action en justice contre le Fonds de 1971.
- 6.9 Une demande a été présentée par une association de coopératives de pêche pour un montant de ¥282 millions (£1,9 million) au titre du manque à gagner causé par le déversement d'hydrocarbures. Cette demande a fait l'objet d'un règlement pour un montant total de ¥182 millions (£1,2 million).

Procédure en limitation

- 6.10 L'*Osung N°3* n'était pas inscrit auprès d'un Club P & I, mais il avait souscrit une assurance de responsabilité jusqu'à concurrence de US\$1 million (£714 000) par sinistre. Le montant de limitation applicable au navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est estimé à 104 500 DTS (£95 000).
- 6.11 Le propriétaire s'est adressé au tribunal coréen compétent pour entamer une procédure en limitation, qui a été accordée en octobre 1997.

7 Plate Princess

(Venezuela, 27 mai 1997)

Le sinistre

- 7.1 Le navire-citerne maltais *Plate Princess* (30 423 tjb) se trouvait à quai dans un terminal pétrolier à Puerto Miranda, sur le lac Maracaibo (Venezuela). Alors que le navire chargeait 44 250 tonnes de pétrole brut Lagoteco, quelque 3,2 tonnes se seraient déversées.

- 7.2 Quelques jours auparavant, un inspecteur indépendant et un contrôleur de la pollution avaient procédé à des examens des citernes à cargaison et des citernes de ballast du *Plate Princess*, lesquels s'étaient révélés satisfaisants. À l'issue de l'inspection des citernes de ballast, le capitaine avait été autorisé par un inspecteur public à déballaster dans le lac de Maracaibo.
- 7.3 Le capitaine du *Plate Princess* a indiqué qu'à son avis les raccords du tuyautage de ballast du navire se seraient desserrés par suite du mauvais temps rencontré par le navire alors qu'il faisait route vers Puerto Miranda. Étant donné que le tuyautage de ballast traversait les citernes dans lesquelles la cargaison de brut était en train d'être chargée, les hydrocarbures contenus dans ces citernes auraient pu, d'après le capitaine, s'infiltrer dans le tuyautage de ballast pendant le déballastage et se déverser dans le lac de Maracaibo.
- 7.4 Un expert engagé par le Fonds de 1971 et l'assureur P & I du propriétaire du navire s'est rendu sur les lieux du déversement le 7 juin 1997, et a signalé qu'il n'y avait aucune trace de pollution par les hydrocarbures dans le voisinage immédiat du poste à quai où se trouvait le *Plate Princess* au moment du déversement, ni aux jetées proches destinées aux chaloupes et aux remorqueurs. L'expert a été informé que l'on avait observé que les hydrocarbures avaient été vus dérivant vers le nord-ouest, en direction d'un petit groupe de mangroves situé à environ un kilomètre. On a signalé l'arrivée d'hydrocarbures sur les rivages d'une zone inhabitée. On ignore si des ressources halieutiques ou d'autres ressources économiques ont été contaminées ou touchées.
- 7.5 Le montant de limitation applicable au *Plate Princess* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est estimé à 3,6 millions de DTS (£3,3 millions).
- 7.6 En juin 1997, le Comité exécutif a estimé que, s'il se confirmait que le produit déversé était du brut Lagotrecó, comme le pétrole qui était chargé à bord du *Plate Princess*, il apparaîtrait que les hydrocarbures qui se sont échappés par les raccords défectueux du tuyautage de ballast avaient initialement été chargés dans les citernes à cargaison. Le Comité a estimé que le sinistre relèverait donc des Conventions, puisque les hydrocarbures étaient transportés en tant que cargaison.

Action en justice

- 7.7 Immédiatement après le sinistre, un tribunal pénal de première instance à Cabimas a entamé une enquête sur la cause du sinistre. Le tribunal de Cabimas a décidé qu'il fallait poursuivre au pénal le capitaine du *Plate Princess*.
- 7.8 Un syndicat de pêcheurs (FETRAPESCA) a présenté une demande d'indemnisation au tribunal de Cabimas au nom de 1 692 propriétaires de bateaux de pêche, pour un montant estimatif de US\$10 060 par bateau (£7 200), soit un montant total de US\$17 millions (£12,1 millions). Cette demande est présentée au titre des dommages qui auraient été causés aux bateaux et aux filets de pêche, ainsi que du manque à gagner.
- 7.9 FETRAPESCA a également présenté au tribunal civil de Caracas une demande d'indemnisation contre le propriétaire du navire et le capitaine du *Plate Princess* pour un montant estimé à US\$10 millions (£7,1 millions). Cette action est intentée au titre du manque à gagner subi par les pêcheurs du fait du déversement.
- 7.10 Un syndicat local de pêcheurs a présenté au tribunal civil de Caracas une demande d'indemnisation contre le propriétaire du navire et le capitaine du *Plate Princess* pour un montant estimé à US\$20 millions (£14,3 millions), plus les frais de justice.
- 7.11 Le Fonds de 1971 n'a pas reçu notification des actions en justice.
- 7.12 Le capitaine et le propriétaire du navire ont déposé une requête devant le tribunal civil de Caracas, demandant que celui-ci se déclare incompétent en ce qui concerne les actions découlant du sinistre du

Plate Princess et déclare que le tribunal pénal de Cabimas est seul compétent en la matière du fait que le sinistre est survenu dans une zone relevant de la compétence de ce dernier. Ils ont également soutenu que l'action intentée devant le tribunal de Caracas devrait de toute façon être rejetée, étant donné que le tribunal pénal de Cabimas avait déjà ouvert une enquête sur les circonstances entourant le déversement. Jusqu'ici, aucune décision n'a été prise au sujet de cette requête.

- 7.13 L'action judiciaire n'a guère progressé au cours des années 1999 et 2000.
- 7.14 Les demandes d'indemnisation formées à l'encontre du Fonds de 1971 ont été frappées de prescription le 27 mai 2000 ou peu de temps après cette date.

8 *Diamond Grace*

(Japon, 2 juillet 1997)

Le sinistre

- 8.1 Le navire-citerne panaméen *Diamond Grace* (147 012 tjb), qui transportait environ 257 000 tonnes de pétrole brut, s'est échoué dans la baie de Tokyo (Japon). Le bordé extérieur de trois citernes de tribord a été fissuré et du pétrole brut s'est déversé dans la mer. Les premières estimations du volume d'hydrocarbures déversés étaient de l'ordre de 15 000 tonnes, mais elles ont été révisées à la baisse lorsqu'une bonne partie de la cargaison que l'on croyait disparue d'une des citernes de tribord a été trouvée dans une citerne de ballast; le chiffre est désormais de 1 500 tonnes.
- 8.2 Le *Diamond Grace* était immatriculé à Panama qui, à la date du sinistre, était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, mais non à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Par conséquent, le droit de limitation du propriétaire du navire est régi par la Convention de 1969, à laquelle le Japon et le Panama étaient tous deux parties à la date du sinistre.
- 8.3 Des demandes d'indemnisation s'élevant à ¥2 152 millions (£14 millions) ont été déposées. Toutes ces demandes ont fait l'objet d'un règlement pour un montant total de ¥1 418 millions (£9 millions).
- 8.4 Le montant de limitation applicable au *Diamond Grace* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est de 14 millions de DTS, soit environ ¥1 930 millions (£12,8 millions). Le Fonds de 1971 ne sera donc pas amené à verser d'indemnité au titre de ce sinistre.

9 *Katja*

(France, 7 août 1997)

- 9.1 Le *Katja* (52 079 tjb), navire-citerne immatriculé aux Bahamas, a heurté le quai alors qu'il manœuvrait pour gagner un poste à quai dans le port du Havre (France). L'impact avec le quai a troué une citerne de mazout et 190 tonnes de fuel-oil lourd se sont déversées. Des barrages flottants ont été déployés autour du poste de mouillage, mais le fuel-oil a pu s'échapper du port pour atteindre les plages situées au nord et au sud du Havre. Les quais, ainsi que d'autres ouvrages situés dans le port, ont été contaminés sur environ 15 kilomètres. Les hydrocarbures ont atteint un port de plaisance situé à l'entrée du port, et de nombreux bateaux de plaisance ont été souillés. On a également trouvé du mazout dans une partie du port où se construit actuellement un nouveau port destiné aux bateaux pratiquant la pêche côtière.
- 9.2 Les opérations de nettoyage à l'intérieur du port ont été prises en charge par les autorités portuaires et les exploitants des divers postes à quai. Les opérations ont été menées par des entrepreneurs locaux.

Le nettoyage des plages a été organisé par les autorités locales, qui ont fait appel à des entreprises locales, aux sapeurs-pompiers et à l'armée. La baignade et les sports nautiques ont été interdits pendant un ou deux jours, tant que l'on trouvait encore des hydrocarbures sur les plages. Certains pêcheurs de crevettes du Havre n'ont pu stocker leur prise dans le port, comme ils le font habituellement.

- 9.3 Au moment du sinistre, les Bahamas n'étaient pas partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le montant de limitation applicable au *Katja* est donc déterminé conformément à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et il est estimé à FF48 millions (£4,5 millions).
- 9.4 Des demandes ont été reçues au titre des frais de nettoyage encourus par les autorités régionales et locales pour un montant de FF17,3 millions (£1,6 million).
- 9.5 Une demande présentée par le Gouvernement français a fait l'objet d'un règlement en juillet 2000, pour un montant total de FF1 356 075 (£127 000).
- 9.6 Plusieurs demandes ont été reçues au titre de dommages matériels, pour un montant de FF7,8 millions (£730 000) et du manque à gagner subi, pour un montant de FF1,2 million (£112 000).
- 9.7 Toutes les demandes devraient fait l'objet d'un règlement pour un montant total bien inférieur au montant de limitation applicable au *Katja* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Il est donc prévu que le Fonds de 1971 ne sera pas amené à effectuer de paiements au titre de ce sinistre.

10 *Kyungnam N°1*

(République de Corée, 7 novembre 1997)

Le sinistre

- 10.1 Le caboteur-citerne *Kyungnam N°1* (168 tjb), immatriculé en République de Corée, s'est échoué au large d'Ulsan (République de Corée). La police maritime d'Ulsan a estimé qu'environ une tonne d'hydrocarbures de cargaison s'était déversée dans la mer. Toutefois, les experts du Fonds de 1971 estiment que 15 à 20 tonnes se sont échappées. Les hydrocarbures déversés ont contaminé des côtes rocheuses sur plusieurs kilomètres.
- 10.2 La côte touchée abrite d'importantes activités aquacoles. Certaines installations de culture de la moutarde de mer et certains filets fixes ont été contaminés, de même que 20 à 30 petits navires de pêche qui étaient amarrés dans la zone au moment du sinistre.
- 10.3 La police maritime a procédé à des opérations de nettoyage au large. Des pêcheurs et des plongeurs locaux ont été engagés par le propriétaire du navire pour procéder à des opérations manuelles de nettoyage à terre.

Demandes d'indemnisation

- 10.4 Trente et une demandes d'indemnisation s'élevant à Won 971 millions (£620 000) ont été présentées.
- 10.5 À sa 60ème session, le Comité exécutif a décidé que, vu la modicité des sommes en jeu, le Fonds de 1971 devrait intégralement payer toutes les demandes approuvées et présenter des demandes subrogées à l'encontre du fonds de limitation du propriétaire du navire (document

71FUND/EXC.60/17, paragraphe 3.11.2). À la suite de cette décision, le Fonds de 1971 a versé Won 229 millions (£122 000) à 12 demandeurs en juin 1999.

- 10.6 Le propriétaire du navire a versé des indemnités à 14 demandeurs, pour des montants de Won 27 millions (£17 000). Pour ce qui est de trois de ces demandes, les paiements étaient supérieurs à ceux qui avaient été retenus par le Fonds de 1971.
- 10.7 En juin 2000, un accord été conclu entre le propriétaire du navire et le Fonds de 1971 concernant 14 des demandes acquittées par le propriétaire du navire. Après déduction des montants payés par le propriétaire du navire au-delà des estimations de ces demandes par le Fonds de 1971, celui-ci a remboursé au propriétaire du navire une somme de Won 7 311 259 (£4 400).
- 10.8 Deux demandes avaient été présentées au titre des opérations de nettoyage pour des montants de Won 33 393 140 (£21 000) et Won 1 873 000 (£1 200). Ces demandes ont été réglées en mai et juin 2000 à hauteur de Won 15 178 700 et Won 1 188 400 (£9 800) et honorées par le Fonds de 1971.
- 10.9 Trois demandes représentant au total Won 85 millions (£54 000) sont en attente. Cependant, les demandes qui étaient nulles selon les estimations des experts du Fonds de 1971 n'ont pas été déposées auprès d'un tribunal. Il est peu probable que les demandeurs engagent des actions en justice.
- 10.10 Les demandes seront frappées de prescription le 7 novembre 2000 ou peu de temps après cette date. L'on ne s'attend pas à ce que d'autres demandes soient présentées.

Procédure en limitation

- 10.11 Le tribunal de district d'Ulsan a fixé le montant de limitation applicable au *Kyungnam N°1* à Won 43 543 015 (£22 000). Le propriétaire du navire a déposé cette somme auprès du tribunal.

Prise en charge financière du propriétaire

- 10.12 Un accord a été conclu entre le Fonds de 1971 et le propriétaire du navire aux termes duquel le Fonds versera une somme de Won 10 468 345 (£6 500) à titre de prise en charge financière après expiration du délai de prescription, ou, si d'autres demandes sont présentées, quand ces demandes auront fait l'objet d'un règlement ou d'une décision des tribunaux.

11 Maritza Sayalero

(Venezuela, 8 juin 1998)

Le sinistre

- 11.1 Le pétrolier panaméen *Maritza Sayalero* (28 338 tjb) se trouvait à quai dans un terminal pétrolier situé dans la baie de Carenero (Venezuela) et exploité par la compagnie pétrolière nationale Petróleos de Venezuela SA (PDVSA), où il devait décharger sa cargaison. Alors que le pétrolier déchargeait du gazole moyen, un membre de l'équipage a aperçu, à bâbord, une nappe d'hydrocarbures mesurant environ 140 m². L'équipage a mis fin à l'opération de déchargement. D'après les mesures effectuées dans la citerne située à terre et dans la citerne à cargaison du navire, on a estimé que 262 tonnes de gazole moyen s'étaient échappées du pétrolier, outre 699 tonnes de gazole moyen du terminal.
- 11.2 Un plongeur a vérifié les tuyaux et a repéré deux déchirures dans le tuyau flexible immergé utilisé pour décharger le gazole moyen. Ce tuyau, appartenant au terminal, était constitué de six segments de tuyau flexible d'environ neuf mètres chacun, raccordés les uns aux autres par des boulons. Une extrémité de cet assemblage de tuyaux était raccordée à l'oléoduc sous-marin côté terre, et l'autre au collecteur du navire. Les déchirures se trouvaient dans les deuxième et troisième tuyaux à partir de

l'extrémité raccordée à l'oléoduc immergé, côté terre. La distance entre le pétrolier et la déchirure était d'environ 40 mètres.

Opérations de nettoyage

- 11.3 Dans le cadre du plan national d'intervention d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures, c'est PDVSA qui est responsable de la mise en place des mesures de lutte contre les déversements d'hydrocarbures dans la baie de Carenero. PDVSA a déclenché le plan d'intervention d'urgence et fait déployer des barrages flottants pour protéger les zones sensibles. Une petite quantité du gazole moyen déversé a atteint une plage située non loin de là et aurait nui à des bivalves vivant dans la zone intertidale. Des opérations de nettoyage ont été menées sur les plages touchées. PDVSA a chargé trois organismes vénézuéliens d'évaluer les dommages causés à l'environnement.

Impact sur la pêche et le tourisme

- 11.4 Bien que, semble-t-il, l'impact sur la pêche et le tourisme ait été peu important, PDVSA a évalué à environ US\$700 000 (£425 000) le montant des demandes d'indemnisation au titre de préjudices commerciaux. PDVSA aurait commencé à conclure des accords pour certaines demandes d'indemnisation. Aucune consultation n'est intervenue entre PDVSA et le Fonds de 1971 en ce qui concerne ces accords.

Action en justice

- 11.5 La ville de Brion a présenté devant la cour suprême du Venezuela une demande d'indemnisation contre l'exploitant du terminal - PDVSA - le propriétaire du navire et son assureur P & I, pour un montant estimatif de Bs10 000 millions (£10,3 millions), plus les frais de justice. La ville de Brion a demandé que la cour notifie la procédure au Fonds de 1971, mais celui-ci n'a pas encore été informé de la procédure.

Applicabilité des Conventions

- 11.6 À sa session d'octobre 1998, le Comité exécutif a relevé que la fuite provenait d'une rupture d'un tuyau appartenant au terminal pétrolier, laquelle était intervenue à une distance d'environ 40 mètres du collecteur du navire. Il a estimé que le transport par mer des hydrocarbures était achevé et que les hydrocarbures ne pouvaient être considérés comme étant transportés par le *Maritza Sayalero* au moment du déversement. Pour cette raison, le Comité a décidé que le sinistre ne relevait pas du champ d'application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1971 (document 71FUND/EXC.59/17, paragraphe 3.13.2).
- 11.7 En effet, ces Conventions s'appliquent uniquement aux déversements d'hydrocarbures relevant de la définition du terme 'hydrocarbures' figurant à l'article I.5 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, lequel vise uniquement les hydrocarbures persistants. Le Fonds de 1971 a élaboré un guide non technique sur la nature et la définition des hydrocarbures persistants, lequel avait été examiné par l'Assemblée en 1981. Selon ce guide, les hydrocarbures sont considérés comme non persistants si, au moment du transport, au moins 50% des fractions d'hydrocarbures, en volume, se distillent à une température de 340°C, et au moins 95% des fractions d'hydrocarbures, en volume, se distillent à une température de 370°C. Le Comité a noté en octobre 1998 que l'analyse d'un échantillon du gazole moyen prélevé dans l'une des citernes à cargaison du navire avait révélé que les hydrocarbures étaient non persistants. Le Comité a donc décidé que le sinistre ne relevait pas du champ d'application des Conventions.

Procédure en limitation

- 11.8 Le propriétaire du navire n'a pas encore engagé de procédure en limitation.

- 11.9 Si la Convention de 1969 sur la responsabilité civile devait s'appliquer à ce sinistre, le montant de limitation applicable au *Maritza Sayalero* serait de l'ordre de 3 millions de DTS (£2,7 millions).

Enquête sur la cause du sinistre

- 11.10 Un tribunal pénal de première instance a commencé une enquête pour rechercher la cause du sinistre. Le tribunal déterminera s'il est possible d'attribuer à qui que ce soit une responsabilité pénale pour ce sinistre.
- 11.11 Une enquête menée par l'assureur du propriétaire du navire a permis d'exclure toute faute ou imprudence de la part du navire.

12 Mesures que l'Assemblée est invitée à prendre

L'Assemblée est invitée à prendre note des renseignements fournis dans le présent document.
