



**FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE 1992
POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES**

COMITÉ EXÉCUTIF
9ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.9/5
10 octobre 2000
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

MARY ANNE

Note de l'Administrateur

Résumé:

Le *Mary Anne* a sombré à l'entrée de la baie de Manille, déversant une quantité indéterminée de fuel-oil intermédiaire. L'assureur du propriétaire du navire a réglé des demandes d'indemnisation d'un montant de £1,1 million au titre de l'enlèvement des hydrocarbures et du nettoyage. Une entreprise locale d'assistance et de remorquage a présenté contre le propriétaire du navire et son assureur une demande d'indemnisation se chiffrant à £730 000 et pour laquelle une procédure judiciaire a été ouverte. L'assureur a soutenu qu'il y avait violation de la police d'assurance de la part du propriétaire du navire, et a indiqué qu'il pourrait demander au propriétaire du navire et au Fonds de 1992 de rembourser les sommes versées à titre d'indemnisation.

Mesures à prendre:

Noter les renseignements donnés.

1 Le sinistre

- 1.1 Le 22 juillet 1999, le chaland automoteur *Mary Anne* (465 tjb), immatriculé aux Philippines, se rendait de la baie Subic à Manille par gros temps quand il a commencé à prendre l'eau, puis il a sombré par 60 mètres de fond au large du port de Mariveles, à l'entrée de la baie de Manille. Il a été signalé que le chaland transportait environ 711 tonnes de fuel-oil intermédiaire, ainsi que quelque 2,5 tonnes de gasoil de soute. Des hydrocarbures se sont écoulés de l'épave plusieurs jours durant, mais au 29 juillet, il ne s'écoulait que entre une à cinq tonnes par jour et une bonne partie de ces hydrocarbures s'est dispersée naturellement. Des hydrocarbures qui seraient provenus du *Mary Anne* se sont échoués sur les côtes situées près du port de Mariveles et sur deux îles situées à l'embouchure de la baie de Manille.

- 1.2 Le *Mary Anne* était inscrit auprès de la Terra Nova Insurance Company Limited (Terra Nova). La tradition veut que la plupart des navires soient inscrits auprès d'un des Clubs P & I (Protection et Indemnisation), qui sont des mutuelles d'assurance. Terra Nova n'est pas un Club P & I, mais une compagnie d'assurance classique qui couvre les risques P & I pour une prime fixe.
- 1.3 La coopération entre le Fonds de 1992 et les Clubs P & I pour tout ce qui concerne les sinistres est régie par un Mémoire d'entente signé en 1985 par le Fonds de 1971 et l'International Group of P & I Clubs, lequel a été élargi en 1996 et s'applique désormais également au Fonds de 1992. Étant donné que Terra Nova n'est pas membre de l'International Group of P & I Clubs, le Mémoire ne s'applique pas en l'espèce. L'Administrateur a proposé que Terra Nova et le Fonds de 1992 collaborent sur la base du Mémoire, à l'instar de ce qui s'est passé à l'occasion d'autres sinistres mettant en cause d'autres Clubs P & I qui n'étaient pas membres de l'International Group, mais Terra Nova a décliné l'offre. Il a toutefois été convenu que le Fonds de 1992 recevrait copie des rapports de l'expert de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) qui s'est occupé du sinistre pour le compte de Terra Nova et qui a surveillé les opérations et donné son avis sur les opérations de nettoyage.

2 Opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde

- 2.1 Les opérations de nettoyage ont été menées sous la conduite du Service des garde-côtes des Philippines. Le propriétaire du navire a engagé une entreprise locale d'assistance pour intervenir contre le déversement. Cette intervention au large a comporté la dispersion chimique à partir de remorqueurs. Pour le nettoyage du littoral, de la main-d'œuvre locale recrutée par les municipalités a ramassé les hydrocarbures et débris mazoutés à la main.
- 2.2 Terra Nova a engagé une entreprise internationale de sauvetage, qui travaillerait en collaboration avec l'assistant local, pour localiser l'épave et récupérer les hydrocarbures qui s'y trouveraient encore. Les intempéries ont dans un premier temps retardé les opérations, mais à la fin du mois d'août des plongeurs avaient inspecté l'épave et obturé les dégagements et autres ouvertures. Les inspections ont permis de conclure qu'il ne restait d'hydrocarbures ni dans les citernes à cargaison ni dans les soutes à combustible.

3 Demandes d'indemnisation

- 3.1 Au 10 octobre 2000, les dépenses encourues par Terra Nova au titre de l'enlèvement des hydrocarbures et d'une partie des opérations de nettoyage se chiffraient à environ US\$1,6 million (£1,1 million).
- 3.2 Une entreprise locale de sauvetage et de remorquage a présenté au propriétaire du navire une demande d'un montant de US\$1,1 million (£730 000) au titre des opérations de nettoyage. Il semble que cette demande n'a pas été honorée et que le propriétaire du navire n'a pas d'actifs et est en fait en liquidation volontaire. Terra Nova a informé le Fonds de 1992 qu'il n'y avait pas d'autre demande en suspens au titre de ce sinistre.
- 3.3 Terra Nova n'a pas consulté le Fonds de 1992 au sujet du règlement des demandes visées au paragraphe 3.1.
- 3.4 Le montant de limitation applicable au *Mary Anne* est de 3 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (£2,5 millions). C'est pourquoi il est peu probable que le montant total des demandes établies dépasse le montant total des indemnités disponibles en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Cependant, Terra Nova a informé le Fonds de 1992 qu'il y avait de la part du propriétaire du navire violation de la police d'assurance visant le navire, lequel aurait été exploité de manière imprudente; les membres de l'équipage auraient en outre été particulièrement incompetents. Terra Nova a notamment soutenu que, d'après les inspections de l'épave par des plongeurs, rien ne permettait d'établir que la coque du navire avait subi des dommages ayant entraîné le naufrage, les claires-voies de la salle des machines étaient ouvertes et dépourvues de

vitre, et la salle des machines ainsi que la chambre des pompes avaient été modifiées de sorte qu'il n'y avait pas de cloison étanche entre les deux espaces.

- 3.5 Terra Nova a informé le Fonds de 1992 qu'elle pourrait demander au propriétaire du navire et au Fonds de 1992 de lui rembourser les montants qu'elle avait versés aux demandeurs.

4 Procédure judiciaire

- 4.1 L'entreprise locale de sauvetage et de remorquage visée au paragraphe 3.2 a engagé une procédure judiciaire à l'encontre du propriétaire du navire et de Terra Nova auprès d'un tribunal de Manille visant sa demande, d'un montant de US\$1,1 million (£730 000).
- 4.2 Terra Nova a fait opposition à la demande d'indemnisation sur la base de la défense énoncée dans la police d'assurance visée au paragraphe 3.4. Terra Nova a affirmé avec insistance qu'elle était en droit de recouvrer auprès du propriétaire du navire et/ou du Fonds de 1992 les sommes versées à titre d'indemnisation.
- 4.3 Terra Nova a demandé au Fonds de 1992 d'approuver son action en justice et de reconnaître sa demande potentielle contre le Fonds. L'Administrateur a informé Terra Nova que le Fonds n'approuvait pas son action en justice et ne reconnaissait pas sa demande potentielle contre le Fonds aux fins du remboursement des sommes versées, étant donné que le montant total des demandes d'indemnisation était nettement inférieur à la limite applicable au *Mary Anne*.

5 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements donnés dans le présent document; et
 - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera utiles en ce qui concerne ce sinistre.
-