



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

COMITE EXECUTIF
54ème session
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.54/7
13 juin 1997

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

PLATE PRINCESS

Note de l'Administrateur

1 Le sinistre

1.1 Le 4 juin 1997, l'Administrateur a été informé d'un sinistre mettant en cause le navire-citerne maltais *Plate Princess* (30 423 tjb), lequel était survenu le 27 mai 1997 à Puerto Miranda, sur le lac de Maracaibo (Venezuela), où le navire était à quai dans un terminal pétrolier.

1.2 Il semblerait que, le 22 mai 1997, un inspecteur indépendant et un contrôleur de la pollution aient procédé, respectivement, à un examen des citernes à cargaison et des citernes de ballast du *Plate Princess* qui se serait révélé satisfaisant. A l'issue de l'inspection des citernes de ballast, un inspecteur du gouvernement a autorisé le capitaine à déballaster dans le lac de Maracaibo.

1.3 Le chargement d'une cargaison de 44 250 tonnes de brut Lagotreco à bord du *Plate Princess* a débuté le 27 mai 1997 à 00h10. Commencé à 00h15, le déballastage par gravité opéré simultanément s'est achevé à 05h45. A 07h20, un déversement d'hydrocarbures ayant été observé autour du navire, les opérations de chargement ont été interrompues. Une inspection des citernes de ballast du *Plate Princess* a révélé la présence d'une fine pellicule d'huile à la surface de l'eau. Au moment où le chargement a cessé, environ 25 755 tonnes de cargaison se trouvaient à bord et le ballast avait été ramené de 13 800 tonnes à 4 916 tonnes.

1.4 Le capitaine a indiqué à l'assureur du propriétaire du navire (la Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Ltd (le Standard Club)) qu'à son avis les raccords du tuyautage de ballast du *Plate Princess* se seraient relâchés par suite du mauvais temps rencontré par le navire alors qu'il faisait route vers Puerto Miranda. Etant 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.

1.5 Les hydrocarbures qui se sont échappés seraient du brut Lagotreco. Des échantillons prélevés sur la cargaison du navire-citerne et dans les citernes de ballast sont en cours d'acheminement afin d'être analysés.

1.6 Un survol en hélicoptère à 10h00, le jour du déversement, n'a permis de détecter aucune trace d'hydrocarbures au terminal ou dans les parages. Personne n'a effectué de nouvelles opérations de surveillance, ni d'opérations de nettoyage.

1.7 Le capitaine du *Plate Princess* a signé une lettre émanant d'un inspecteur du gouvernement dans laquelle il a assumé la responsabilité d'un déversement d'environ 20 barils (3,2 tonnes) d'hydrocarbures.

1.8 Le 7 juin 1997, un expert de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) s'est rendu sur les lieux du déversement pour le compte du Fonds de 1971 et du Standard Club. Il 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 non loin de là destinées aux chaloupes et aux remorqueurs.

1.9 L'expert de l'ITOPF a été informé que l'on avait observé que des hydrocarbures dérivait vers le nord-ouest, en direction d'une petite mangrove située à environ un kilomètre. On a signalé l'arrivée d'hydrocarbures sur les rivages d'une zone inhabitée. On n'a pas connaissance que des ressources de pêche ou d'autres ressources économiques aient été contaminées ou touchées.

2 Demandes d'indemnisation

2.1 Selon les indications reçues, un syndicat de pêcheurs (FETRAPESCA) aurait déposé devant le tribunal de Caracas une assignation portant sur US\$10 millions (£6,1 millions). Aucun renseignement n'a encore été fourni quant au type de demandes dont il s'agit.

2.2 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 (£3,1 millions).

2.3 Bien qu'il paraisse peu probable que les demandes dépassent le montant de limitation, le Standard Club a néanmoins demandé au Fonds de 1971 d'intervenir dans cette affaire.

3 Applicabilité des Conventions

3.1 La question qui se pose est de savoir si les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ont été causés par des "hydrocarbures transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire", comme le prévoit l'article 1.5 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, un navire étant défini comme "tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison" (article 1.1).

3.2 Etant donné la séquence des événements ayant abouti au déversement, l'Administrateur estime qu'au moment du sinistre, le *Plate Princess* transportait effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et qu'il relève bien de la définition de "navire".

3.3 S'il est confirmé que le produit déversé était du brut Lagotreco comme le pétrole qui était chargé à bord du *Plate Princess*, il apparaîtrait que les hydrocarbures qui ont fui par les raccords défectueux du tuyautage de ballast avaient d'abord été chargés dans les citernes à cargaison. De l'avis de l'Administrateur, le sinistre relèverait donc des Conventions, puisque les hydrocarbures étaient transportés à bord en tant que cargaison.

4 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;
 - b) envisager si le sinistre relève du champ d'application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds;
 - c) dans l'affirmative, envisager s'il souhaite autoriser l'Administrateur à procéder au règlement définitif des demandes nées du sinistre du *Plate Princess* et, si nécessaire, à verser des paiements au titre de ces demandes; et
 - d) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées concernant le traitement de ce sinistre et des demandes en résultant.
-