



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

COMITE EXECUTIF
55ème session
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.55/8
14 octobre 1997

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

NAKHODKA

Note de l'Administrateur

1 Introduction

1.1 Le 2 janvier 1997, alors qu'il faisait route de Shanghai (Chine) à Petropavlovsk (Fédération de Russie) avec une cargaison de 19 000 tonnes de fuel-oil moyen, le navire-citerne russe *Nakhodka* (13 159 tjb) s'est brisé par grosse mer à une centaine de kilomètres au nord-est des îles Oki dans la mer du Japon.

1.2 Le navire-citerne s'est brisé en deux, laissant s'échapper environ 6 200 tonnes d'hydrocarbures. La section arrière, contenant une cargaison d'hydrocarbures estimée à 10 000 tonnes, a coulé peu de temps après le sinistre et gît désormais par 2 500 mètres de fond.

1.3 La section avant, qui avait peut-être contenu jusqu'à 2 800 tonnes de cargaison avant de se retourner, a dérivé en direction du littoral, en laissant lentement s'échapper des hydrocarbures. En raison de mauvaises conditions météorologiques et de l'absence de points de fixation appropriés, les tentatives faites pour attacher un câble à la section avant ont été infructueuses. Le 7 janvier, cette section du navire s'est échouée sur des rochers à environ 200 mètres du rivage, à proximité de la ville de Mikuni, dans la préfecture de Fukui. Une fois échouée, elle a libéré une quantité importante d'hydrocarbures, qui a fortement contaminé le littoral adjacent.

2 Section arrière

2.1 La section arrière du navire repose par 2 500 mètres de fond, à quelque 140 kilomètres de la côte la plus proche. Elle continue de laisser s'échapper des hydrocarbures à un faible débit qui, d'après la Maritime Safety Agency of Japan (MSA), serait de 3 à 5 m³ par jour. Les observations faites à la surface de la mer indiquent que, dans les conditions météorologiques actuelles, les hydrocarbures libérés se dissipent dans un périmètre de deux kilomètres après avoir atteint la surface; ils ne sont pas considérés comme présentant une menace notable pour les ressources côtières.

2.2 Une enquête menée à l'aide d'un robot sous-marin conçu pour les grands fonds a montré que des hydrocarbures s'échappaient de deux citernes qui, ensemble, en contenaient quelque 2 480 m³. Un comité chargé par le Gouvernement japonais d'examiner les options disponibles pour empêcher toute nouvelle fuite d'hydrocarbures de la section arrière immergée a conclu que les techniques actuelles n'offraient pas de solution pratique pour empêcher de telles fuites. Etant donné que ces fuites ne constituaient pas une menace notable de pollution, ce comité n'a pas proposé de prendre, dans l'immédiat, d'autres mesures pour la section arrière que le maintien d'une surveillance des hydrocarbures atteignant la surface.

3 Enlèvement des hydrocarbures de la section avant

3.1 Le propriétaire du navire a passé un contrat avec une société japonaise d'assistance pour que celle-ci enlève les hydrocarbures restant dans la section avant du navire avant son déplacement, mais ces opérations ont été entravées par une forte houle et des conditions météorologiques défavorables. Les autorités japonaises ont pris la direction de ces opérations le 14 janvier 1997, en faisant appel aux services de deux sociétés japonaises d'assistance, tout en donnant simultanément l'ordre de construire une voie d'accès temporaire jusqu'à la section avant échouée. Cette voie d'accès devait permettre à des camions-citernes de s'approcher de l'épave, ce qui faciliterait l'enlèvement des hydrocarbures au cas où il s'avérerait impossible d'y procéder par la mer.

3.2 L'enlèvement des hydrocarbures de la section avant s'est terminé le 25 février 1997. Au total, quelque 2 830 m³ de mélange d'eau et d'hydrocarbures ont été enlevés.

3.3 La voie d'accès allait jusqu'à 175 mètres du rivage. A son extrémité au large, une grande grue a été montée, laquelle avait une flèche suffisamment longue pour atteindre la section avant du navire. La voie d'accès et la grue n'ont pas été utilisées pour l'enlèvement de la majorité des hydrocarbures de la section avant du navire, mais seulement pour extraire les 380 m³ restants de mélange d'eau et d'hydrocarbures. A partir du mois de mai 1997 on a peu à peu démantelé la voie d'accès, puis enlevé le matériel de construction se trouvant sur le site.

3.4 En mai 1997, une société japonaise d'assistance dont les services avaient été retenus par le propriétaire du navire a soulevé la section avant pour la placer sur une barge et la transporter jusqu'à un chantier naval de la préfecture d'Hiroshima où elle serait démolie.

4 Opérations de nettoyage

4.1 Alors qu'une bonne partie des hydrocarbures qui s'étaient échappés lorsque le navire s'est brisé s'est dispersée naturellement dans la mer, des plaques d'hydrocarbures fortement émulsionnés, d'un diamètre allant de un à 100 mètres, ont dérivé vers la côte. Plusieurs centaines de tonnes d'émulsion se sont échouées à divers endroits sur une distance de plus de 1 000 kilomètres relevant de dix préfectures. C'est dans le voisinage immédiat de la section avant échouée, sur 20 kilomètres vers le nord, ainsi que le long de la côte septentrionale de la péninsule de Noto, que le littoral a été le plus gravement touché. Le littoral relevant des préfectures de Hyogo, de Kyoto et de Niigata a également été très atteint.

4.2 Le Fonds de 1971, le Fonds de 1992 et l'assureur P & I du propriétaire du navire, la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd (le UK Club), ont chargé l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) de surveiller les opérations de nettoyage. Les Fonds et le Club ont également fait appel à la société japonaise General Marine Surveyors & Co Ltd (GMS) qui avait déjà fourni au Fonds de 1971 des services d'experts lors de déversements d'hydrocarbures au Japon et qui possède une expérience considérable des événements de pollution dans ce pays. L'avocat japonais représentant le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 a suivi ces opérations.

4.3 Un contrat a été signé pour le compte du propriétaire du navire avec le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes (Japan Marine Disaster Prevention Centre (JMDPC)) pour que ce dernier organise les opérations de nettoyage en faisant appel à des entreprises commerciales de nettoyage. En outre, la Petroleum Association of Japan a fourni des barrages côtiers, des écrémeurs, des bacs de stockage portables et un certain nombre d'opérateurs formés à ce type d'intervention. Le matériel ainsi fourni a servi à protéger les zones vulnérables et à récupérer les hydrocarbures flottant à la surface. Plusieurs navires et remorqueurs ont été mobilisés pour collecter les émulsions visqueuses.

4.4 Un nombre considérable de navires appartenant à la MSA et à la Force d'autodéfense japonaise ont participé aux opérations de récupération des hydrocarbures en utilisant des méthodes manuelles et mécaniques. Les gouvernements des préfectures de la zone atteinte ont également mobilisé leurs propres navires et en ont affrété d'autres pour collecter les hydrocarbures en mer. Des hélicoptères de la MSA et de sociétés privées ont été utilisés pour pulvériser des dispersants en mer, essentiellement afin de les appliquer aux hydrocarbures flottants qui s'échappaient de la section avant. En outre, plusieurs centaines de bateaux de pêche de huit préfectures ont été mobilisés pour collecter les hydrocarbures en mer.

4.5 Craignant que la section avant ne se brise avant que les hydrocarbures aient pu être enlevés, l'ITOPF a recommandé de renforcer la capacité locale de lutte en mer en faisant venir du matériel du stock de l'East Asia Response Ltd (EARL) disponible à Singapour. EARL a fourni deux dispositifs de récupération. L'un d'eux a été installé sur un remorqueur d'assistance et l'autre sur un navire de ravitaillement.

4.6 Répondant à une demande d'assistance du Gouvernement japonais, le Ministère de la marine marchande de la Fédération de Russie a envoyé un navire de ravitaillement au large, deux remorqueurs équipés de dispositifs de récupération des hydrocarbures et une barge. Ces navires ont servi à compléter le dispositif de lutte et de nettoyage au large mis en place par la MSA.

4.7 Le nettoyage du littoral s'est fait manuellement et à l'aide de machines et, à la mi-février, le gros des hydrocarbures échoué sur les plages avait été enlevé. Plusieurs grandes fosses ont été creusées pour recevoir provisoirement les énormes quantités d'hydrocarbures, d'eau et de sable qui avaient été récupérés au cours de ces opérations de nettoyage.

4.8 Quelque 500 000 journées de travail ont été consacrées aux opérations de nettoyage à terre dans les cinq préfectures qui avaient été le plus gravement touchées. La moitié environ des travaux ont été effectués par des volontaires venus de tout le Japon. Le reste de la main-d'oeuvre était constitué de pêcheurs, de résidents locaux, d'employés municipaux, de sapeurs-pompiers et de membres de la Force d'autodéfense.

4.9 Au 30 mai 1997, chacune des préfectures touchées par le déversement avait publiquement déclaré que les opérations de nettoyage entreprises dans la préfecture intéressée étaient terminées.

4.10 Les efforts se concentrent maintenant sur les opérations finales de nettoyage. En divers endroits, dont le site d'une exploitation piscicole, une émulsion visqueuse est en train d'être enlevée de la base des tétrapodes qui servent de défenses marines le long de la côte touchée.

4.11 Les opérations de nettoyage en mer et à terre ont produit de vastes quantités de déchets d'hydrocarbures. Une grande partie des déchets collectés ont été confinés dans plus de 100 000 fûts, mais certains sont stockés en vrac. La quantité totale de déchets est évaluée à 40 000 tonnes. Ces déchets ont été emmenés par mer, par voie ferrée et par route jusqu'à des installations d'évacuation dans tout le Japon. En outre, une quantité de sable légèrement souillé a été enfouie dans des décharges industrielles locales.

5 Impact sur la pêche, le tourisme et d'autres secteurs d'activité

5.1 Plusieurs parcs nationaux se trouvent dans la zone sinistrée, où le tourisme est un important secteur d'activité. Les touristes visitent cette côte toute l'année, non seulement pour sa beauté naturelle, ses stations balnéaires et ses temples, mais aussi pour y déguster des crabes pêchés au large en eau profonde.

5.2 La zone touchée est caractérisée par une mariculture importante (ostréiculture, pisciculture et phyculture) dans des baies et des criques abritées. On y trouve partout de vastes et nombreuses installations complexes de filets fixes dont certaines ont été contaminées. Chaque fois que cela était possible, on a utilisé dans toute la zone touchée de vastes barrages pour protéger les installations maricoles et les filets; ce déploiement a été en grande partie couronné de succès. Cela dit, une exploitation piscicole a été gravement touchée lorsque des hydrocarbures, empruntant des tuyaux d'aspiration d'eau, ont pénétré dans les cuves utilisées pour l'élevage de poissons plats.

5.3 Sur les côtes rocheuses de toute la zone sinistrée, des algues qui poussent naturellement font l'objet d'une récolte commerciale et privée pour être consommées par l'homme. Une de ces algues, appelée *iwa nori*, pousse sur des plates-formes de béton construites entre les affleurements rocheux et est en général récoltée de décembre à février. A la suite du déversement, la récolte de cette algue a été abandonnée pour la saison.

5.4 L'eau de mer utilisée pour alimenter un aquarium près de Mikuni ayant été contaminée, le propriétaire de l'aquarium a transféré 14 dauphins vers d'autres sites au Japon. Les dauphins ont ensuite été ramenés dans l'aquarium.

5.5 La zone touchée compte sept centrales nucléaires et plusieurs centrales au fuel dont les systèmes de refroidissement ont besoin d'eau de mer. Des barrages ont permis de protéger les prises d'eau de mer.

6 Traitement des demandes d'indemnisation

6.1 Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992, le propriétaire du navire et le UK Club ont ouvert ensemble un Bureau des demandes d'indemnisation à Kobe dont la gestion a été confiée à la GMS. A ce stade, le Bureau compte six inspecteurs et six secrétaires. Le traitement des demandes fait l'objet d'un suivi de la part de l'avocat japonais des Fonds.

6.2 A intervalles réguliers, le personnel du Bureau des demandes d'indemnisation se rend dans les dix préfectures de la zone touchée, de façon à permettre aux demandeurs et à leurs représentants de s'entretenir avec lui de leurs demandes.

6.3 Le personnel du Bureau des demandes d'indemnisation procède à l'examen technique des demandes, en étroite coopération avec le personnel de l'ITOPF. Des experts sont engagés, selon que de besoin, pour évaluer les demandes relevant de certains domaines spécialisés.

7 Demandes d'indemnisation

7.1 Au 26 septembre 1997, le Bureau des demandes d'indemnisation avait reçu des demandes d'indemnisation s'élevant au total à ¥31 564 000 000 (£162 millions)^{<1>}.

7.2 Des demandes s'élevant à ¥5 168 000 000 (£27 millions) ont été présentées au titre du manque à gagner souffert par les pêcheurs.

7.3 La demande d'un entrepreneur qui avait participé aux opérations de nettoyage a été réglée à raison de ¥15 462 270 (£80 000). Un paiement représentant 60% du montant fixé dans ce règlement, soit ¥9 277 362 (£48 600), a été versé par le Fonds de 1971 en mai 1997.

7.4 Des demandes émanant d'entrepreneurs qui avaient été engagés pour les opérations de nettoyage sous la houlette du JMDPC ont été soumises à raison de ¥8 755 940 446 (£45 millions). Ces demandes portent notamment sur le coût de l'évacuation des déchets d'hydrocarbures. Les demandes émanant de quatre de ces entrepreneurs, s'élevant à ¥773 722 514 (£4,0 millions), ont été l'objet d'une évaluation préliminaire. A l'issue de cette évaluation, l'Administrateur a fait, le 26 septembre 1997, un paiement provisoire de ¥395 400 000 (£2,0 millions), soit 60% du montant minimal calculé par les experts. D'autres demandes émanant d'entrepreneurs, représentant ¥7 982 217 932 (£41 millions), sont en cours d'examen.

7.5 Une demande a été reçue du JMDPC au titre de la participation aux opérations de nettoyage de membres de la Fédération nationale de la pêche qui représentaient neuf coopératives de pêche relevant des préfectures et regroupant environ 68 000 membres. Cette demande, qui s'élève au total à ¥2 312 043 456 (£11,9 millions), a trait à la participation des pêcheurs aux opérations de nettoyage pour la période courant jusqu'à la fin de février 1997. A l'issue d'un examen préliminaire de cette demande, l'Administrateur a versé, le 30 avril 1997, un paiement provisoire de ¥541 018 169 (£2,8 millions). Le JMDPC a présenté une autre demande, d'un montant de ¥22 328 410 (£115 000), au titre de la participation de pêcheurs aux opérations de nettoyage; cette demande est en cours d'examen.

7.6 Le JMDPC a présenté une demande d'indemnisation d'un montant de ¥1 131 000 000 (£5,8 millions) au titre des frais de construction de la voie d'accès dont il est question au paragraphe 3.1, et une autre d'un montant de ¥1 190 000 000 (£6 millions) au titre du coût de l'enlèvement des hydrocarbures de la section avant du navire.

<1> Dans le présent document, les montants en yen ont été convertis au taux de change en vigueur le 12 septembre 1997, soit ¥194,343 pour £1.

7.7 Le Gouvernement japonais a mis à la disposition du JMDPC des fonds qui ont permis à ce dernier de faire des paiements à ceux qui avaient participé aux opérations de nettoyage, en attendant les paiements à effectuer par le propriétaire du navire, le UK Club et les Fonds de 1971 et de 1992.

7.8 Le Gouvernement japonais a présenté une demande au titre des frais encourus par la MSA pour la surveillance aérienne et les opérations de nettoyage au large par la Force d'autodéfense pour la surveillance aérienne, les opérations de nettoyage au large et l'aide apportée dans le cadre de l'enlèvement des hydrocarbures du rivage, et par le Ministère des transports pour les opérations de nettoyage. Ces demandes s'élèvent au total à ¥1 524 000 000 (£7,9 millions).

7.9 Dix préfectures ont présenté des demandes au titre de frais encourus lors des opérations de nettoyage, lesquels s'élèvent au total à quelque ¥5 621 000 000 (£29 millions).

7.10 Une demande de ¥6 661 879 (£34 300) a été soumise pour la contamination de l'aquarium dont il est question au paragraphe 5.4.

7.11 335 opérateurs du secteur touristique ont présenté des demandes s'élevant au total à ¥2 874 000 000 (£14,8 millions).

7.12 Six demandes émanant de compagnies d'électricité se montent au total à ¥2 943 000 000 (£15,2 millions). Ces demandes ont trait aux frais afférents aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde des centrales électriques en jeu.

7.13 Une demande soumise par EARL au titre de la fourniture des dispositifs de récupération mentionnés au paragraphe 4.5 a été réglée à raison de US\$542 593 (£337 000). Cette demande a été honorée par le propriétaire du navire.

7.14 Une demande soumise par les autorités russes au titre du coût de la participation aux opérations de deux des navires mentionnés au paragraphe 4.6 dans le cadre d'un contrat passé avec le propriétaire du navire a été réglé à raison de US\$325 000 (£202 000). Cette demande a été honorée par le propriétaire du navire.

7.15 D'autres demandes sont attendues. L'on s'attend notamment à ce que le propriétaire du navire soumette une demande au titre du contrat passé avec un assistant pour tenter de remorquer la section avant du navire avant son échouement. Des demandes seront également présentées par le propriétaire du navire pour les frais encourus avant et pendant les opérations de soulèvement de la section avant. D'autres demandes seront présentées pour le manque à gagner dans les secteurs de la pêche et de l'aquaculture. Il se peut également que des demandes soient présentées par des entreprises du secteur touristique de la région.

8 Examen de la question par le Comité exécutif à ses 52ème, 53ème et 54ème sessions et par l'Assemblée du Fonds de 1971

8.1 Applicabilité des Conventions

8.1.1 Les Protocoles de 1992 sont entrés en vigueur à l'égard du Japon le 30 mai 1996. La Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent donc en principe à ce sinistre.

8.1.2 Le *Nakhodka* était immatriculé dans la Fédération de Russie, laquelle n'a pas ratifié les Protocoles de 1992 mais est Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds. A sa 52ème session, le Comité exécutif a souscrit au point de vue de l'Administrateur selon lequel, de ce fait, le droit de limitation du propriétaire du navire devrait être régi par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, à laquelle le Japon et la Fédération de Russie étaient tous deux Parties à la date du sinistre. Le Comité a confirmé que, au cas où le montant total des demandes acceptées dépasserait le montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds (soit 60 millions de droits de tirage spéciaux (DTS)), le montant des indemnités disponibles se répartirait comme suit (document 71FUND/EXC.52/11, paragraphe 3.7.5):

	<u>DTS</u>
Propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile	1 588 000
Fonds de 1971	58 412 000
Propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile	0
Fonds de 1992, au-delà de 60 millions de DTS	<u>75 000 000</u>
Montant total de l'indemnisation disponible	135 000 000

8.2 Pouvoir de l'Administrateur de régler les demandes d'indemnisation

8.2.1 A sa 52ème session, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder, au nom du Fonds de 1971, au règlement définitif de toutes les demandes nées de cet événement, dans la mesure où ces demandes ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était pas prononcé auparavant (document 71FUND/EXC.52/11, paragraphe 3.7.7).

8.2.2 Le Comité a été d'avis que le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 devraient s'efforcer de maintenir une certaine homogénéité en ce qui concerne la recevabilité des demandes d'indemnisation conformément à la résolution N°9 du Fonds de 1971 et à la résolution N°3 du Fonds de 1992 (document 71FUND/EXC.52/11, paragraphe 3.7.8).

8.3 Niveau des paiements

8.3.1 A sa 53ème session, le Comité exécutif a noté que le montant total des demandes nées du sinistre du *Nakhodka* dépasserait le montant disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, soit 60 millions de DTS (environ ¥10,1 milliards ou £51 millions). Etant donné que la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquait aussi dans l'affaire du *Nakhodka*, le Comité a estimé qu'il faudrait déterminer le niveau des paiements que le Fonds de 1971 devrait effectuer en tenant compte des montants disponibles en vertu à la fois de la Convention de 1971 et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, ce qui représentait au total 135 millions de DTS (environ ¥22,7 milliards ou £116 millions).

8.3.2 Un certain nombre de délégations ont souligné que le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 devraient s'efforcer de maintenir une certaine homogénéité non seulement en ce qui concernait la recevabilité des demandes mais aussi le traitement d'une affaire faisant intervenir les deux Organisations. De nombreuses délégations, y compris sept délégations d'Etats qui étaient aussi Membres du Fonds de 1992, ont estimé que le niveau des paiements devrait être le même pour le Fonds de 1971 et pour le Fonds de 1992.

8.3.3 Le Comité exécutif a rappelé que, dans des affaires précédentes, il avait estimé qu'il était nécessaire de faire preuve de prudence dans le paiement des demandes si le montant total des demandes nées d'un événement particulier risquait de dépasser le montant total de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, étant donné qu'en vertu de l'article 4.5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, tous les demandeurs devaient recevoir le même traitement. Le Comité a également rappelé qu'il avait estimé qu'il fallait arriver à un équilibre entre l'importance d'assurer une indemnisation aussi rapide que possible aux victimes de dommages dus à une pollution par les hydrocarbures d'une part, et, d'autre part, la nécessité d'éviter que le Fonds se trouve en situation de surpaiement.

8.3.4 A sa 52ème session, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à effectuer des versements pour le compte du Fonds de 1971 au titre des demandes nées du sinistre du *Nakhodka*. Toutefois, étant donné que l'on ne savait pas exactement quel serait le montant total des demandes, le Comité a décidé que les paiements que le Fonds de 1971 effectuerait devraient, pour le moment, être limités à 60% du montant des préjudices effectivement subis par les demandeurs respectifs, tel que déterminé par les experts engagés par les Fonds et le propriétaire du navire/UK Club au moment du versement du paiement (document 71FUND/EXC.52/11, paragraphe 3.7.14). Compte tenu de l'incertitude qui continuait de planer quant au montant total des demandes nées du sinistre du *Nakhodka*, le Comité exécutif a décidé, à sa 53ème session, de maintenir le pourcentage qu'il avait fixé à sa 52ème session (document 71FUND/EXC.53/12, paragraphe 3.6.5).

8.3.5 A sa 3ème session extraordinaire, tenue en avril 1997, l'Assemblée a entériné le point de vue de l'Administrateur selon lequel le Fonds de 1971 devrait payer 60% des dommages subis par chaque demandeur, à concurrence d'un montant total de 60 millions de DTS, avant que le Fonds de 1992 ne commence à verser des indemnités (document 71FUND/A/ES.3/7, paragraphe 4.5).

8.3.6 Etant donné que le niveau du montant total des demandes nées du sinistre du *Nakhodka* demeurerait incertain, le Comité exécutif a décidé, à sa 54ème session, de maintenir le pourcentage qu'il avait fixé à sa 52ème session. L'Administrateur a été chargé d'obtenir autant de renseignements supplémentaires que possible sur le montant estimatif total des demandes, de façon à ce que le Comité puisse passer en revue ce pourcentage à sa session suivante (document 71FUND/EXC.54/10, paragraphe 3.4.4).

9 Examen de la question par l'Assemblée du Fonds de 1992 à sa 2ème session extraordinaire

9.1 A sa 2ème session extraordinaire, l'Assemblée du Fonds de 1992 a autorisé l'Administrateur à procéder, au nom du Fonds de 1992, au règlement définitif de toutes les demandes nées de cet événement dans la mesure où ces demandes ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles l'Assemblée ne s'était pas prononcée auparavant (document 92FUND/A/ES.2/6, paragraphe 3.1.8).

9.2 Etant donné que les Conventions de 1971 et de 1992 s'appliquaient toutes deux à l'affaire du *Nakhodka*, l'Assemblée a estimé que le niveau des paiements du Fonds de 1992 devrait être déterminé compte tenu des montants disponibles en vertu des deux Conventions. Il a été jugé qu'afin d'éviter une situation de surpaiement dans le cas du Fonds de 1971 ou du Fonds de 1992 (ou des deux), il y avait lieu d'adopter une approche coordonnée en ce qui concernait les paiements effectués par les deux Organisations.

9.3 L'Assemblée du Fonds de 1992 a autorisé l'Administrateur à effectuer des versements pour le compte du Fonds de 1992 au titre des demandes nées du sinistre du *Nakhodka*. Toutefois, compte tenu de l'incertitude qui entoure le niveau du montant total des demandes, l'Assemblée a décidé que les paiements que le Fonds de 1992 effectuerait devraient, à ce stade, être limités à 60% du montant des préjudices effectivement subis par les demandeurs respectifs, tel que déterminé par les experts engagés par les Fonds et le propriétaire du navire au moment du versement du paiement (document 92FUND/A/ES.2/6, paragraphe 3.1.16).

10 Réexamen du niveau des paiements

Comme rien ne permet de savoir quel sera le niveau du montant total des demandes nées du sinistre du *Nakhodka*, l'Administrateur n'est pas en mesure de recommander un relèvement du pourcentage que le Comité exécutif a fixé à sa 52ème session et confirmé à sa 54ème session.

11 Enquête sur la cause du sinistre

11.1 Les autorités japonaises et russes ont décidé de coopérer dans le cadre de l'enquête sur la cause du sinistre. Du côté japonais, l'enquête a été menée par l'Agence japonaise chargée des enquêtes sur les accidents maritimes (Japanese Marine Accident Investigation Agency).

11.2 Le rapport d'enquête japonais a été publié en juillet 1997. Une traduction en langue anglaise devrait être bientôt disponible.

11.3 Les conclusions de l'enquête japonaise peuvent se résumer comme suit:

Si le *Nakhodka* avait été correctement entretenu, il aurait pu résister aux vents et à la houle qui sévissaient au moment du sinistre. Etant donné la forte corrosion qui affaiblissait la structure interne du navire, ce sont les forces que subissait la coque du fait des intempéries qui ont provoqué la rupture du navire.

Les conditions atmosphériques dans la mer du Japon au moment du sinistre étaient parmi les plus mauvaises jamais enregistrées.

En outre, la répartition inhabituelle de la cargaison aurait intensifié les contraintes qui pesaient sur la coque du navire.

11.4 Le rapport russe semblerait indiquer que le *Nakhodka* se serait brisé après avoir percuté un objet à moitié immergé, vraisemblablement le chalutier russe qui avait coulé dans cette zone peu de temps avant le sinistre du *Nakhodka*.

11.5 Les Fonds de 1971 et de 1992 suivent l'enquête par l'intermédiaire de leur avocat japonais, avec l'aide d'experts techniques, et examinent à l'heure actuelle les rapports d'enquête.

12 Achat de yen japonais

12.1 A sa 52ème session, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si, compte tenu du montant prévu des demandes nées du sinistre du *Nakhodka*, le Fonds de 1971 devrait à ce stade acheter des yen japonais qui seraient utilisés pour régler ces demandes. Il a été rappelé qu'en vertu de l'article 10.4 du Règlement financier, l'Administrateur pouvait détenir des avoirs dans les monnaies requises pour acquitter les demandes d'indemnisation nées d'un événement particulier qui ont été réglées ou sont susceptibles de l'être dans un avenir proche.

12.2 Notant que la livre était alors très forte sur le marché des monnaies, tandis que le yen était faible en comparaison, le Comité exécutif a souscrit au point de vue de l'Administrateur selon lequel il serait bon que le Fonds de 1971 achète des yen dans les semaines à venir afin de se protéger contre un renforcement du yen par rapport à la livre. Il a été souligné toutefois que, étant donné que le Fonds de 1971 n'était ni une institution financière, ni une banque de placement, il faudrait acheter des yen uniquement pour disposer des fonds nécessaires pour régler les demandes concernant l'affaire du *Nakhodka* et non aux fins de placement. Il a été recommandé à l'Administrateur de demander un avis d'expert sur la question (document 71FUND/EXC.52/11, paragraphe 3.7.21).

12.3 Après avoir consulté l'Organe consultatif sur les placements du Fonds de 1971 et les banquiers de l'Organisation, le Fonds de 1971 a acheté des yen comme suit:

Montant en yen (¥)	Coût	Taux ¥:£	Date
1 962 700 000	£10 millions	¥196,27	5 mars 1997
1 015 000 000	£5 millions	¥203,00	2 avril 1997
<u>980 000 000</u>	<u>£5 millions</u>	<u>¥196,00</u>	<u>22 sept 1997</u>
4 577 500 000	£23 millions		

12.4 Au 2 juin 1997, le taux de change était de ¥190,643 pour £1. L'achat de ¥3 597 500 000 à ce taux aurait coûté £18 870 350.

13 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) passer en revue le niveau des paiements du Fonds de 1971 au titre des demandes d'indemnisation; et
- c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées concernant le traitement de ce sinistre et des demandes d'indemnisation en résultant.