



FONDS INTERNATIONAUX
D'INDEMNISATION
POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/APR16/3/6	
Original: ANGLAIS	3 mars 2016	
Assemblée du Fonds de 1992	92AES20	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC66	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SA12	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE – FONDS DE 1992

ALFA I

Note du Secrétariat

Objet du document: Informer le Comité exécutif du Fonds de 1992 des faits nouveaux concernant ce sinistre.

Résumé du sinistre à ce jour: Le 5 mars 2012, le navire-citerne *Alfa I*, immatriculé en Grèce, avec à son bord une cargaison de 1 800 tonnes, a heurté un objet immergé alors qu'il traversait la baie d'Elefsis, près du Pirée (Grèce), et a coulé par un fond de 18 à 20 mètres. Le sinistre a également eu pour conséquence la mort tragique du capitaine du navire. Les hydrocarbures qui se sont écoulés ont souillé environ 13 kilomètres de côtes dans la baie d'Elefsis, dont plusieurs plages locales. Des opérations de nettoyage ont été menées en mer et sur le littoral.

Étant donné que la jauge de l'*Alfa I* (1 648 tjb) est inférieure à 5 000 unités, le montant de limitation applicable en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) est de 4,51 millions de DTS (€5,65 millions)^{<1>}. Le navire-citerne bénéficiait d'une police d'assurance, limitée à €2 millions, qui couvrait uniquement les cargaisons d'hydrocarbures non persistants.

Six demandes d'indemnisation, d'un montant global de €16,15 millions, ont été présentées au propriétaire du navire par deux entreprises de nettoyage. Le propriétaire du navire a également reçu une demande d'indemnisation au titre des frais de nettoyage d'environ €222 000 émanant des autorités grecques. Par ailleurs, en juin 2012, le capitaine du port d'Elefsis a infligé une amende de €150 000 au propriétaire du navire.

En octobre 2013, le Fonds de 1992 a été informé officiellement qu'une demande d'indemnisation au montant de €15,8 millions avait été présentée par la première entreprise de nettoyage contre le propriétaire et l'assureur du navire devant le tribunal maritime de première instance du Pirée (Grèce). Le Fonds de 1992 a par la suite formé une intervention pour contester le montant du préjudice allégué.

En octobre 2014, le tribunal a entendu la demande d'indemnisation présentée par la première entreprise de nettoyage ainsi que l'intervention du Fonds de 1992. En janvier 2015, des discussions ont eu lieu pour tenter de régler la demande avant que le tribunal se prononce. Au cours de la réunion, l'assureur a affirmé que les réassureurs l'avaient chargé de contester la demande d'indemnisation au motif que, dans la mesure où l'*Alfa I* transportait moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants, la CLC de 1992 n'était pas applicable et, de ce fait, l'assureur et les réassureurs n'avaient aucune responsabilité à l'égard de ce sinistre. Le Fonds ne partageait pas ce point de vue.

<1> Sur la base du taux de change en vigueur le 16 février 2016, soit €1 = 0,798656 DTS.

En février 2015, l'entreprise de nettoyage a engagé une procédure judiciaire contre le Fonds de 1992 avant expiration du délai de prescription de trois ans. En même temps, une deuxième entreprise de nettoyage a engagé une procédure, réclamant environ €349 000 au propriétaire du navire et à son assureur. Le Fonds de 1992 a formé une intervention pour contester le montant du préjudice allégué.

En mai 2015, le tribunal de première instance du Pirée a adjugé la somme de €14,4 millions à la première entreprise de nettoyage. Les avocats du Fonds de 1992 ont été chargés de préparer un appel une fois que le jugement en première instance aurait été officiellement signifié.

Fin juillet 2015, une réunion a eu lieu entre le Fonds de 1992, ses experts et les représentants de la première entreprise de nettoyage, pour discuter plus avant du sinistre. À l'issue de longues discussions, la première entreprise de nettoyage a approuvé une proposition d'accepter la somme de €12 millions en règlement pour solde de tout compte de sa demande d'indemnisation contre le propriétaire du navire, l'assureur et le Fonds de 1992. L'assureur était alors censé payer l'équivalent de la limite de responsabilité maximum du propriétaire du navire, soit 4,51 millions de DTS, puisqu'il avait indiqué qu'il serait prêt à régler la demande à l'amiable pour des raisons commerciales.

Lors des sessions d'octobre 2015 des organes directeurs des FIPOL, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé d'autoriser l'Administrateur à conclure un accord de règlement de €12 millions, intérêts compris, pour solde de tout compte de la demande d'indemnisation de la première entreprise de nettoyage contre le propriétaire du navire, l'assureur et Fonds de 1992, à la condition que l'assureur verse d'abord l'équivalent du montant de limitation exigible (4,51 millions de DTS, soit environ €5,65 millions).

Faits nouveaux:

Après avoir été informé par le Secrétariat de la décision du Comité exécutif, l'assureur a malheureusement fait savoir qu'il n'était pas disposé à payer l'intégralité de l'équivalent du montant de limitation exigible. Parce que l'assureur n'était disposé à payer que €4 millions, la condition requise n'était pas remplie et l'Administrateur n'a pas pu parvenir à un accord avec l'entreprise de nettoyage.

Par conséquent, la première entreprise de nettoyage a indiqué qu'elle poursuivra son action en justice contre l'assureur, le propriétaire du navire et le Fonds de 1992, et qu'elle fera probablement appel du jugement prononcé en mai 2015. Le Fonds de 1992 fera lui aussi appel de ce jugement étant donné que le montant des pertes adjugé dépasse les montants évalués par le Fonds.

Un complément d'information a été demandé à la deuxième entreprise de nettoyage, afin que les experts du Fonds puissent évaluer sa demande d'indemnisation. Elle a également accepté que soit renvoyée à une date ultérieure prochaine l'audience devant le tribunal prévue en février 2016, afin que le Fonds de 1992 et ses experts puissent parler plus en détail de la demande d'indemnisation.

Mesure à prendre:

Comité exécutif du Fonds de 1992

Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

1 **Résumé du sinistre**

Navire	<i>Alfa I</i>
Date du sinistre	5 mars 2012
Lieu du sinistre	Baie d'Elefsis, Le Pirée (Grèce)
Cause du sinistre	Collision avec une épave de navire immergée
Quantité d'hydrocarbures déversée	Estimée à 330 t environ ^{<2>}
Zone touchée	Contamination sur environ 13 km de côtes dans la baie d'Elefsis, près du Pirée (Grèce)
État du pavillon du navire	Grèce
Jauge brute	1 648 tjb
Assureur P&I	Aigaion Insurance Company, Grèce
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	4,51 millions de DTS (€5,65 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds	203 millions de DTS (€254 millions)
Demandes d'indemnisation soumises	Six demandes d'indemnisation, d'un montant global de €16,15 millions, ont été présentées au propriétaire du navire par deux entreprises de nettoyage. Le Fonds de 1992 a été notifié en tant que défendeur en ce qui concerne la demande d'une entreprise et officiellement informé de la demande de la deuxième entreprise. Le propriétaire du navire a également reçu une demande d'indemnisation au titre des frais de nettoyage d'environ €222 000 émanant des autorités grecques, mais le Fonds de 1992 n'en a pas été officiellement informé. Le capitaine du port d'Elefsis a par ailleurs infligé une amende administrative de €150 000 au propriétaire du navire.
Indemnisation	Aucune indemnité versée à ce jour.
Actions en justice	<i>Demande d'indemnisation par la première entreprise de nettoyage</i> Une procédure a été engagée par une entreprise de nettoyage contre le propriétaire et l'assureur du navire en août 2013. Un exemplaire de la demande d'indemnisation de l'entreprise de nettoyage, ainsi qu'un avis d'audience devant le tribunal maritime de première instance du Pirée, ont été remis au Fonds de 1992. En février 2014, le Fonds de 1992 a formé une intervention auprès du tribunal maritime de première instance défendant ses intérêts et contestant le montant du préjudice allégué par cette entreprise de nettoyage. L'audience en première instance a eu lieu en octobre 2014, et le tribunal devait rendre son jugement ultérieurement. En février 2015, l'entreprise de nettoyage a engagé une procédure judiciaire contre le Fonds de 1992 afin de préserver ses droits avant que n'expire le délai de prescription de trois ans.

<2>

Estimation calculée en déduisant la quantité d'hydrocarbures récupérée dans l'épave du navire-citerne du volume embarqué à bord du navire-citerne au moment du sinistre.

	<p>En mai 2015, le tribunal de première instance du Pirée a adjugé la somme de €14,4 millions, majorée des intérêts, à la première entreprise de nettoyage. Le Fonds de 1992 a chargé ses avocats de préparer un appel une fois que le jugement en première instance aurait été officiellement signifié. Le compte rendu in extenso du jugement n'ayant pas été remis à ce jour, l'appel n'a pas encore été interjeté.</p> <p><i>Demande d'indemnisation par un deuxième groupe d'entreprises de nettoyage</i></p> <p>En février 2015, juste avant l'expiration du délai de prescription de trois ans, une deuxième entreprise de nettoyage a engagé une procédure réclamant environ €349 000 au propriétaire du navire et à son assureur. Le Fonds de 1992 a été officiellement informé de la demande.</p> <p>En juin 2015, le Fonds de 1992 a contesté le montant du préjudice allégué par cette entreprise. La date arrêtée pour l'audition de la requête du Fonds a été reportée d'un commun accord pour permettre une évaluation complète de la demande d'indemnisation.</p> <p><i>Demande d'indemnisation par l'État grec contre le propriétaire et l'assureur du navire</i></p> <p>En février 2015, l'État grec a notifié au propriétaire et à l'assureur du navire une action en indemnisation pour environ €222 000 au titre des opérations de nettoyage. Une audience préliminaire a eu lieu en mai 2015.</p> <p>Le Fonds de 1992 n'a pas été officiellement informé de la demande.</p>
--	---

2 **Introduction**

Les faits à l'origine de ce sinistre sont résumés ci-dessus. Des renseignements complémentaires et des précisions concernant les demandes d'indemnisation présentées sont donnés dans l'annexe au présent document.

3 **Procédure civile**

Demande d'indemnisation par la première entreprise de nettoyage

- 3.1 En mai 2015, le tribunal maritime de première instance a adjugé la somme de €14,4 millions, majorée des intérêts, à la première entreprise de nettoyage. Le Fonds de 1992 a chargé ses avocats de préparer un appel contre le jugement de première instance, qui serait interjeté à réception du compte rendu d'audience. La première entreprise de nettoyage avait d'abord refusé de remettre le compte rendu pendant les discussions entre elle, l'assureur et le Fonds de 1992 sur un éventuel règlement. À ce jour, le compte rendu d'audience n'a toujours pas été reçu. Cependant, compte tenu de l'échec des discussions causé par le refus de l'assureur de payer l'intégralité du montant dû en vertu de la CLC, la première entreprise de nettoyage devrait prochainement remettre le compte rendu d'audience afin d'interjeter appel contre l'assureur, le propriétaire du navire et le Fonds de 1992.

Demande d'indemnisation par une deuxième entreprise de nettoyage

- 3.2 En février 2015, avant l'expiration du délai de prescription de trois ans, une deuxième entreprise de nettoyage a engagé une procédure réclamant environ €349 000 au propriétaire du navire et à son assureur. La demande a été officiellement notifiée au Fonds de 1992, lequel a contesté le montant du préjudice allégué par cette entreprise et transmis la demande d'indemnisation à ses experts pour évaluation.
- 3.3 L'entreprise a accepté le renvoi de l'audience prévue en février 2016, afin que le Fonds de 1992 et ses experts puissent discuter plus avant de la demande d'indemnisation une fois munis du complément d'information demandé.

Demande d'indemnisation par l'État grec

- 3.4 En février 2015, l'État grec a notifié au propriétaire et à l'assureur du navire une action en indemnisation pour environ €222 000 au titre des dépenses de nettoyage engagées à la suite du sinistre. Le Fonds de 1992 n'a pas été officiellement informé de la demande.

4 Discussions avec les demandeurs*Rencontre avec la première entreprise de nettoyage (janvier 2015)*

- 4.1 Lors de la rencontre de janvier 2015 avec l'entreprise de nettoyage, la demande d'indemnisation présentée par cette dernière a été examinée, et l'expert a demandé que lui soient communiqués des renseignements complémentaires pour mener à bien son évaluation. Le nouvel avocat de l'assureur était également présent mais n'est que très peu intervenu dans les discussions.
- 4.2 Les détails des discussions qui ont eu lieu en janvier 2015 sont donnés en annexe. Suite à la rencontre, l'entreprise de nettoyage a fourni quelques renseignements complémentaires pour permettre aux experts du Fonds de 1992 de mener à bien leur évaluation de la demande d'indemnisation.

Jugement en première instance (mai 2015)

- 4.3 En mai 2015, le tribunal maritime de première instance du Pirée s'est prononcé, adjugeant à la première entreprise de nettoyage la somme de €14,4 millions, majorée des intérêts à compter de la date de présentation de la demande (août 2013). Le Fonds de 1992 a chargé ses avocats de se préparer à interjeter appel dès que possible, une fois que le jugement en première instance aurait été officiellement signifié. À ce jour, le compte rendu in extenso du jugement, n'a toujours pas été transmis.

Rencontre avec la première entreprise de nettoyage (juillet 2015)

- 4.4 Comme il a été indiqué aux sessions d'octobre 2015 des organes directeurs, suite à la décision du juge, en mai 2015, d'adjuger à la première entreprise de nettoyage la somme de €14,4 millions majorée des intérêts, l'Administrateur a invité l'entreprise et l'assureur à se rencontrer à Londres pour discuter de la possibilité d'un règlement global des demandes en souffrance contre le propriétaire du navire, l'assureur et le Fonds de 1992.
- 4.5 Préalablement aux discussions avec l'entreprise de nettoyage, l'assureur avait indiqué que, pour des raisons commerciales, il serait disposé à payer à hauteur de la limite de responsabilité du propriétaire du navire (4,51 millions de DTS, soit environ €5,65 millions) dans le cadre d'un règlement global avec le Fonds de 1992. Par conséquent, en juillet 2015, la première entreprise de nettoyage s'est rendue à Londres pour discuter avec le Fonds de 1992 de la possibilité d'un règlement global de toutes les demandes d'indemnisation contre le Fonds.
- 4.6 Lors des discussions, la première entreprise de nettoyage a indiqué qu'elle serait disposée à conclure un accord de règlement global pour résoudre sa demande, à condition que l'assureur accepte de verser

une somme équivalente à la limite de responsabilité du propriétaire du navire, l'excédent étant à la charge du Fonds de 1992.

- 4.7 Nonobstant le jugement déjà rendu par le tribunal de première instance lui adjugeant €14,4 millions, l'entreprise de nettoyage a indiqué qu'elle approuverait une proposition d'accepter la somme de €12 millions en règlement pour solde de tout compte de sa demande d'indemnisation contre le propriétaire du navire, l'assureur et le Fonds de 1992. L'assureur était alors censé payer l'équivalent de la limite de responsabilité maximum du propriétaire du navire, soit 4,51 millions de DTS.
- 4.8 Lors des sessions d'octobre 2015 des organes directeurs, l'Administrateur a été autorisé à conclure un accord de règlement de €12 millions pour solde de tout compte de la demande d'indemnisation de la première entreprise de nettoyage contre le propriétaire du navire, l'assureur et Fonds de 1992, à la condition que l'assureur verse l'équivalent du montant de limitation exigible (4,51 millions de DTS).
- 4.9 Cependant, peu après la notification de l'autorisation à l'assureur et à l'entreprise de nettoyage, l'assureur a fait savoir qu'il n'était pas disposé à payer plus de €4 millions au lieu de l'intégralité du montant de sa responsabilité en vertu de la CLC, à savoir 4,51 millions de DTS (€5,65 millions).
- 4.10 En conséquence de la réticence de l'assureur à payer l'intégralité du montant de sa responsabilité, la première entreprise de nettoyage, qui était initialement disposée à accepter la somme de €12 millions pour solde de tout compte, a indiqué qu'elle se trouvait forcée de faire appliquer la décision rendue en mai 2015 par le tribunal maritime de première instance du Pirée, adjugeant la somme de €14,4 millions, majorée des intérêts à compter de la date de présentation de la demande (août 2013). La première entreprise de nettoyage a par ailleurs indiqué qu'elle ferait probablement appel de ce jugement pour que soit augmentée la somme adjugée.

Rencontre avec la deuxième entreprise de nettoyage

- 4.11 En juin 2015, le Fonds de 1992 a contesté le montant du préjudice allégué dans la demande d'indemnisation de la deuxième entreprise de nettoyage, déposée en février 2015, soit €349 000. Par la suite, l'audition de la requête du Fonds a été renvoyée à une date ultérieure, d'un commun accord, pour qu'une évaluation complète de la demande d'indemnisation puisse être effectuée.

5 Observations de l'Administrateur

- 5.1 L'Administrateur note que la responsabilité première relative à tout dommage par pollution résultant de ce sinistre en vertu de la CLC de 1992 incombe au propriétaire du navire (article III.1) de la Convention). Le propriétaire aurait le droit de limiter sa responsabilité à 4,51 millions de DTS (€5,65 millions) (article V.1), paragraphe a) de la CLC de 1992) s'il devait constituer un fonds de limitation.
- 5.2 L'Administrateur note qu'en date de février 2016, un tel fonds n'a pas été établi. Il note toutefois également qu'aucune contestation du droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité n'a été engagée et que le Fonds de 1992 n'a pas l'intention de contester ce droit.
- 5.3 L'Administrateur apprécie également que les demandeurs n'ont à ce jour reçu aucune indemnité au titre de ce sinistre, survenu en mars 2012, en raison de la réticence de l'assureur à payer l'intégralité de sa part de responsabilité en vertu de la CLC.

Possibilité d'un règlement de la demande d'indemnisation de la première entreprise de nettoyage pour €12 millions

- 5.4 Il semblerait actuellement que, sauf si l'assureur décide de se soumettre à son obligation de payer l'intégralité du montant de la limite de sa responsabilité en vertu de la CLC, ou s'il y est contraint par décision du tribunal, la proposition de €12 millions en règlement de la demande d'indemnisation de la première entreprise de nettoyage, que l'Administrateur avait été officiellement autorisé à formuler en octobre 2015, restera sans suite. La raison en est que la condition requise, à savoir que l'assureur paye

l'intégralité du montant de sa responsabilité en vertu de la CLC (4,51 millions de DTS), n'est pas remplie.

- 5.5 L'Administrateur estime qu'il est regrettable que l'assureur ne soit pas disposé à payer l'intégralité de sa part de responsabilité en vertu de la CLC et à se soumettre à ses obligations légales. En l'absence de règlement, l'indemnisation rapide des victimes du déversement, voulue par le Comité exécutif lorsqu'il a autorisé l'Administrateur à régler cette demande, n'aura pas lieu. Qui plus est, il est possible que le montant final des indemnités versées par le Fonds de 1992 soit largement supérieur au montant qui aurait été payé si la proposition de règlement à €12 millions avait abouti.

Demandes en souffrance

- 5.6 Il est à noter qu'en plus de la demande de la première entreprise de nettoyage, celle de la deuxième entreprise de nettoyage, pour un montant de €349 000, reste en souffrance. Le propriétaire et l'assureur du navire sont en outre concernés par la demande d'indemnisation de l'État grec, pour un montant d'environ €222 000.

6 Mesure à prendre

Comité exécutif du Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 est invité à prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

* * *

ANNEXE

RAPPEL DES FAITS – ALFA I

1 Le sinistre

- 1.1 Le 5 mars 2012, le navire-citerne *Alfa I* a heurté un objet immergé, l'épave balisée du navire *City of Mykonos*, alors qu'il traversait la baie d'Elefsis, près du Pirée (Grèce). L'impact a perforé la coque du navire sur quelque 30 mètres au niveau du bordé de fond. Peu après, l'*Alfa I* a commencé à gîter sur tribord puis il a sombré. L'épave s'est échouée par 18 à 20 mètres de fond, sa poupe touchant le fond mais la proue émergeant de la surface de l'eau. Le sinistre a également eu pour conséquence la mort tragique du capitaine du navire.
- 1.2 Pétrolier à simple coque construit en 1972, l'*Alfa I*, qui compte douze citernes à cargaison, a ensuite été transformé en navire-citerne à double coque. Selon le sceau douanier officiel et les documents remis par Hellenic Petroleum SA (Aspropyrgos) et la compagnie maritime propriétaire du navire Via Mare, le 4 mars 2012, l'*Alfa I* a chargé 1 800 tonnes de cargaison, dont 1 499 tonnes de fuel-oil IFO 380 cSt, 299 tonnes de fuel-oil IFO 180 cSt et 275 m³ de gas-oil marine 0,1 %. Après le naufrage, une quantité inconnue d'hydrocarbures s'est échappée du navire-citerne par les trous d'homme, les conduits d'aération et les tuyaux de sonde sur le pont.

2 Impact du déversement

Les hydrocarbures ont souillé environ 13 kilomètres de côtes dans la Baie d'Elefsis, dont plusieurs plages locales à Loutopyrgos, Neraki et Nea Peramos, ainsi que l'île de Salamine (Faneromenis et Batsi). Il est indiqué par ailleurs que certaines zones moins accessibles de rivage rocheux et une base navale ont été touchées par les hydrocarbures.

3 Opérations d'intervention

3.1 Opérations en mer

- 3.1.1 Aux termes d'un contrat général d'assistance, le propriétaire du navire a fait appel à une société de sauvetage dont les plongeurs ont arrêté la fuite d'hydrocarbures en fermant et en resserrant les trous d'hommes, les conduits d'aération et les tuyaux de sonde. Aucune autre perte d'hydrocarbures n'a été signalée.
- 3.1.2 Un périmètre composé de deux ensembles de barrages flottants a été formé autour de l'épave du navire-citerne et ancré à intervalles réguliers de façon à être maintenu dans les conditions météorologiques existantes.
- 3.1.3 La suite des opérations s'est portée sur la récupération de la cargaison de l'*Alfa I* au moyen du piquage en charge, qui consistait à percer chaque citerne de cargaison et à en pomper le contenu. Les assistants maritimes ont récupéré quelque 1 579 m³ de fuel-oil lourd (fuel-oil N° 2), environ 158 m³ d'hydrocarbures de soute (fuel-oil N° 1) et environ 94 m³ de résidus provenant de l'épave du navire-citerne entre le 13 mars et le 28 avril 2012.
- 3.1.4 Les opérations ont été retardées en raison de la nature visqueuse de la cargaison et de l'équipement utilisé lors du pompage, mais, selon les rapports communiqués par les experts désignés par l'assureur du propriétaire du navire, les opérations d'extraction des hydrocarbures de l'épave du navire-citerne étaient achevées au 25 avril 2012 tandis que les opérations de rinçage et de colmatage se sont poursuivies jusqu'au 28 avril 2012. Lorsque les opérations d'extraction des hydrocarbures ont été terminées, les experts désignés par l'assureur du propriétaire du navire ont demandé aux entreprises de nettoyage de fournir des documents ainsi qu'une estimation des frais engagés pendant les opérations, mais ces pièces n'ont été fournies que fin août 2012.
- 3.1.5 Une autre société a été engagée afin de procéder aux opérations d'intervention en mer à l'aide de navires de récupération des hydrocarbures, de barrages et d'écrèmeurs. Une quantité indéterminée d'hydrocarbures a été récupérée en mer par des navires habituellement utilisés pour l'élimination des hydrocarbures et des débris dans le port. Les entreprises de nettoyage ont indiqué qu'environ 1 200 mètres de barrages flottants avaient été déployés autour du sinistre et que des

écrémeurs avaient été utilisés pour récupérer les hydrocarbures. Il semble que les entreprises aient reçu pour instruction d'entourer la zone où le navire-citerne avait coulé de deux barrages flottants (l'un à l'intérieur de l'autre). En outre, un barrage de 200 à 300 mètres a été installé afin de protéger un port de plaisance et un parc ostréicole situés à proximité.

3.2 Nettoyage du littoral

3.2.1 On ignore la quantité d'hydrocarbures déversée sur la côte, ainsi que la quantité de déchets éliminée pendant les opérations de nettoyage.

3.2.2 La société engagée pour mener les opérations d'intervention en mer a également été chargée d'effectuer le nettoyage manuel du littoral affecté. Environ 30 à 50 personnes ont été employées pour ramasser manuellement les hydrocarbures ainsi que le sédiment de plage (principalement des graviers et des cailloux), et déposer ces déchets dans des sacs en vue de leur élimination.

3.2.3 Une équipe de nettoyage composée de neuf personnes était toujours en activité à Faneromeni et Salamis le 5 mai 2012. Selon les rapports communiqués par les entreprises de nettoyage, le nettoyage du matériel utilisé pendant les opérations d'intervention (à l'exception des barrages entourant le navire-citerne coulé) était achevé vers le 5 juin 2012. On considère que les opérations de nettoyage étaient achevées au 30 juin 2012.

3.3 Visite du site par le Secrétariat du Fonds de 1992

3.3.1 En mai 2012, le Chef du Service des demandes d'indemnisation et le Chargé des demandes d'indemnisation s'occupant de ce sinistre se sont rendus sur les lieux où le navire-citerne avait sombré et dans les zones touchées par le déversement.

3.3.2 Le Secrétariat a été informé que seule une petite partie des zones souillées par le déversement restait à nettoyer et que la majorité des opérations de nettoyage était terminée. Il a été noté que l'emplacement où le navire-citerne avait coulé n'était marqué que par la présence de barrages flottants et d'un remorqueur de sauvetage mais qu'aucune bouée repère n'avait été installée pour avertir d'autres navires de l'emplacement du navire coulé ou de sa proximité avec la surface de la mer. Il n'y avait aucune trace visible de fuite d'hydrocarbures venant de l'épave.

4 Applicabilité des Conventions

4.1 La Grèce est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

4.2 Étant donné que la jauge de l'*Alfa I* (1 648 tjb) ne dépasse pas 5 000 unités, le montant de limitation applicable en vertu de la CLC de 1992 est de 4,51 millions de DTS. Le montant total des indemnités disponible aux termes de la CLC de 1992 et de la Convention de 1992 portant création du Fonds est de 203 millions de DTS.

4.3 En conséquence, si le montant total des dommages causés par le déversement dépassait le montant de limitation applicable en vertu de la CLC de 1992, le Fonds de 1992 serait tenu de verser des indemnités aux victimes du déversement.

4.4 Par ailleurs, le Fonds de 1992 serait tenu de verser des indemnités si le propriétaire du navire était incapable, pour des raisons financières, de s'acquitter pleinement de ses obligations et que toute assurance qui avait pu être souscrite ne couvrirait pas les dommages en question ou ne suffisait pas pour satisfaire les demandes d'indemnisation, une fois que les victimes auraient pris toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui leur sont ouverts (article 4.1 b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds).

4.5 La Grèce est également partie au Protocole portant création du Fonds complémentaire. Le sinistre de l'*Alfa I* est donc le premier sinistre à avoir eu lieu dans un État Membre du Fonds complémentaire. Il est néanmoins très peu probable que le sinistre dépasse le plafond prévu par la Convention de 1992 portant création du Fonds.

5 Enquête sur les causes du sinistre

- 5.1 Le Secrétariat a été informé que les autorités grecques menaient une enquête sur le sinistre, mais que celle-ci serait confidentielle dans un premier temps, jusqu'à ce que les dossiers soient transmis au Procureur de la République d'Athènes en vue de leur publication.
- 5.2 Début 2013, le Fonds de 1992 a reçu un exemplaire du rapport de la commission d'enquête sur les événements de mer concernant le sinistre de l'*Alfa I*.
- 5.3 La commission, agissant au nom du Gouvernement grec, a constaté que le navire-citerne était en bon état de navigabilité à tous les égards et avait subi une reconstruction partielle en navire-citerne à double coque. La commission a estimé que la responsabilité du sinistre était imputable au capitaine, mais que rien n'indiquait avec certitude ce qui avait poussé ce dernier à agir comme il l'avait fait, et que, par conséquent, plusieurs questions restaient sans réponse et nécessitaient un complément d'enquête.
- 5.4 La commission a constaté que le capitaine de l'*Alfa I* avait tenté d'atténuer les conséquences de la collision avec l'épave du *City of Mykonos* et d'éviter le naufrage de son navire, comme l'indiquent la position des commandes moteur, les tentatives de manœuvre au moyen du gouvernail, l'avertissement de l'équipage et des navires présents à proximité par des signaux sonores et ses efforts pour s'assurer que tous les membres de l'équipage avaient obéi à son ordre d'abandonner le navire, ce qui pourrait l'avoir privé de la possibilité de sauver sa propre vie.
- 5.5 Pour les raisons citées ci-dessus, la commission a conclu que le naufrage de l'*Alfa I*, l'abandon du navire par son équipage, la perte totale de la cargaison et la mort du capitaine constituent un accident maritime et sont dus à une erreur du capitaine.
- 5.6 Le Secrétariat a demandé à l'avocat grec du Fonds de 1992 d'établir quelles autres enquêtes, le cas échéant, avaient été menées à la lumière des points soulevés dans le rapport de la commission. En octobre 2015, le Secrétariat attendait de recevoir de plus amples informations.

6 Demandes d'indemnisation

- 6.1 Six demandes d'indemnisation, d'un montant global de €16,19 millions, ont été présentées au propriétaire du navire par deux entreprises de nettoyage. Le Fonds de 1992 a été notifié en tant que défendeur en ce qui concerne la demande d'une entreprise et officiellement informé de la demande de la deuxième entreprise. Le propriétaire du navire a également reçu des autorités grecques une demande d'indemnisation d'un montant de €222 000.

Date de la demande	Catégorie de la demande	Montant réclamé (€)
Juin 2012	Nettoyage par les autorités grecques	0,22 million
Août 2012	Demande de l'entreprise de nettoyage pour la période allant du 5 mars au 30 juin 2012	13,3 millions
Novembre 2012	Demande de l'entreprise de nettoyage pour la période allant du 1er juillet au 31 octobre 2012	1,05 million
Janvier 2013	Demande de l'entreprise de nettoyage pour la période allant du 1er novembre au 31 décembre 2012	0,54 million
Janvier 2013	Demande de l'entreprise de nettoyage pour la période allant du 1er janvier au 15 janvier 2013	0,13 million
Mai 2013	Demande de l'entreprise de nettoyage pour la période allant du 16 janvier au 28 avril 2013	0,82 million
Février 2015	Demande de la deuxième entreprise de nettoyage pour la période allant du 5 mars au 16 mars 2012	0,35 million
	Total des demandes présentées	16,41 millions

- 6.2 Lors de sa session d'octobre 2015, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé d'autoriser l'Administrateur à conclure un accord de règlement de €12 millions, intérêts compris, pour solde de tout compte de la demande d'indemnisation de l'entreprise de nettoyage principale contre le

propriétaire du navire, l'assureur et Fonds de 1992, à la condition que l'assureur verse d'abord l'équivalent du montant de limitation exigible (4,51 millions de DTS).

- 6.3 La demande de la deuxième entreprise de nettoyage, d'un montant de €349 000, ainsi qu'une demande d'environ €222 000, déposée par l'État grec contre le propriétaire du navire au titre des frais de nettoyage, restent en souffrance.

7 Procédure civile

- 7.1 En février 2014, le Fonds de 1992 a déposé une intervention auprès du tribunal maritime de première instance du Pirée pour défendre ses intérêts et contester le montant du préjudice allégué par les entreprises de nettoyage (environ €15,8 millions). En juillet 2014, le Fonds de 1992 a rencontré les avocats et les experts maritimes de l'assureur afin de préparer une rencontre ultérieure avec les entreprises de nettoyage pour discuter de la demande d'indemnisation et tenter de trouver un arrangement à l'amiable.
- 7.2 En janvier 2015, l'Administrateur et le Chargé des demandes d'indemnisation s'occupant de ce sinistre, accompagnés de l'expert du Fonds, ont rencontré l'assureur et les entreprises de nettoyage pour examiner plus à fond la demande d'indemnisation et voir s'il serait possible de parvenir à un règlement avant que le tribunal ne rende son jugement.
- 7.3 Au cours de la réunion, l'assureur a indiqué que les réassureurs l'avaient chargé de contester la demande d'indemnisation au motif que, dans la mesure où l'*Alfa I* transportait moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants, la CLC de 1992 n'était pas applicable et, de ce fait, l'assureur et les réassureurs n'avaient aucune responsabilité à l'égard de ce sinistre. Le Fonds ne partageait pas ce point de vue.
- 7.4 En février 2015, l'entreprise de nettoyage principale a également engagé une procédure judiciaire contre le Fonds de 1992 avant que n'expire le délai de prescription de trois ans. En outre, la deuxième entreprise de nettoyage a engagé une procédure contre l'assureur. Le Fonds de 1992 et le propriétaire du navire ont été officiellement informés de cette demande.
- 7.5 En mai 2015, le tribunal maritime de première instance a adjugé à la première entreprise de nettoyage la somme de €14,4 millions et l'Administrateur a chargé les avocats du Fonds de 1992 de préparer un appel contre le jugement de première instance une fois que celui-ci lui aurait été officiellement signifié.
- 7.6 En juillet 2015, le Fonds de 1992 et ses experts ont eu une réunion avec la première entreprise de nettoyage pour discuter plus avant du sinistre et l'entreprise a approuvé une proposition d'accepter la somme de €12 millions en règlement pour solde de tout compte de sa demande d'indemnisation contre le propriétaire du navire, l'assureur et le Fonds de 1992. L'assureur devrait verser l'équivalent de la limite de responsabilité maximum du propriétaire du navire, soit 4,51 millions de DTS.
- 7.7 Les avocats du Fonds de 1992 ont informé l'Administrateur que, même si le Fonds de 1992 faisait appel du jugement de première instance qui le condamnait au paiement de €14,4 millions, le Fonds n'obtiendrait probablement pas de meilleurs résultats que l'offre de règlement pour €12 millions proposée, et qu'il était peu probable que la cour d'appel grecque rende son arrêt avant un délai de trois ans, pendant lequel les intérêts continueraient de courir à raison d'environ €1,3 million par an.
- 7.8 Lors de sa session d'octobre 2015, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé d'autoriser l'Administrateur à conclure un accord de règlement de €12 millions, intérêts compris, pour solde de tout compte de la demande d'indemnisation de l'entreprise de nettoyage principale contre le propriétaire du navire, l'assureur et Fonds de 1992, à la condition que l'assureur verse d'abord l'équivalent du montant de limitation exigible (4,51 millions de DTS).

8 Autres questions

8.1 Le propriétaire et la police d'assurance de l'*Alfa I*

8.1.1 L'*Alfa I* bénéficiait d'une assurance P&I couvrant les risques de pollution, souscrite auprès de l'Aigaion Insurance Company, compagnie d'assurance à primes fixes. Cette police d'assurance relève du droit et de la pratique anglais. Elle porte uniquement sur les échanges commerciaux dans les eaux grecques, et fixe la limite de responsabilité suivante:

‘Limite unique combinée de €2 000 000 pour chaque navire pour l'ensemble des demandes d'indemnisation relatives à un sinistre ou un événement’

8.1.2 La garantie formelle suivante est aussi prévue:

‘Bénéficiaire de la garantie uniquement les cargaisons d'hydrocarbures non persistants’

8.1.3 L'assureur du propriétaire du navire a remis des certificats (‘cartes bleues’) à l'Autorité portuaire centrale du Pirée concernant la responsabilité au titre de la Convention sur les hydrocarbures de soute et la responsabilité au titre de la CLC de 1992. Le certificat concernant la responsabilité au titre de la CLC de 1992 indique ce qui suit:

‘Certificat attestant qu'une assurance est en cours de validité conformément à l'article VII de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et à l'article VII de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures...’

8.1.4 Le soussigné certifie que le navire susnommé, tant qu'il est la propriété de l'entité susnommée, est couvert par une police d'assurance satisfaisant aux dispositions de A) l'article VII de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et B) l'article VII de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ‘le cas échéant.’

8.1.5 Sur la base de la ‘carte bleue’, les autorités grecques, en leur qualité d'autorités de l'État du pavillon, ont délivré un certificat d'assurance selon le modèle figurant dans l'annexe à la CLC de 1992, indiquant entre autres que l'assurance avait été souscrite auprès de l'Aigaion Insurance Company.

8.1.6 Une contradiction a été relevée entre les conditions spécifiées dans la police d'assurance et la ‘carte bleue’ remise aux autorités grecques par l'assureur du propriétaire, l'Aigaion Insurance Company, du fait que la police d'assurance était limitée à quelque €2 millions, et stipulait expressément que seules les cargaisons d'hydrocarbures minéraux non persistants seraient couvertes. Or, la ‘carte bleue’ fournie à l'autorité portuaire centrale du Pirée stipulait qu'une police d'assurance était en place et satisfaisait aux dispositions de l'article VII de la CLC de 1992 ‘le cas échéant’. Les autorités grecques n'avaient donc pas connaissance des termes de la police d'assurance et n'étaient pas conscientes de leur contradiction avec la ‘carte bleue’ remise. Dès que cette information leur est parvenue, les autorités grecques en ont fait part au Procureur public d'Athènes pour qu'il diligente une enquête sur l'affaire.

8.1.7 Compte tenu de la contradiction relevée entre les conditions spécifiées dans la police d'assurance et la ‘carte bleue’ remise aux autorités grecques par l'assureur du propriétaire, et du fait que la police d'assurance relève du droit et de la juridiction britanniques, le Fonds de 1992 a chargé un avocat de donner son avis sur les incidences juridiques, en droit anglais, de la garantie figurant dans la police d'assurance et des conditions spécifiées dans la ‘carte bleue’ présentée aux autorités grecques par l'assureur du propriétaire, qui spécifiait que le navire était couvert par une police d'assurance satisfaisant aux dispositions de l'article VII de la CLC de 1992, ‘le cas échéant’.

8.2 Conclusions du conseiller juridique du Fonds de 1992

8.2.1 De l'avis du conseiller juridique du Fonds de 1992:

- a) l'assureur, Aigaion Insurance Company SA, est tenu pour responsable à hauteur du montant total de la limite de responsabilité conformément à la CLC de 1992, soit 4,51 millions de DTS;
- b) l'assureur est responsable, qu'il y ait ou non une contradiction apparente entre le certificat et la police d'assurance; et
- c) l'assureur ne peut pas rejeter des demandes d'indemnisation en invoquant une rupture de garantie.

L'assureur est tenu pour responsable à hauteur du montant total de la limite de responsabilité conformément à la CLC de 1992

8.2.2 Il est également d'avis que l'assureur est tenu pour responsable à hauteur du montant total de la limite de responsabilité prévue par la CLC de 1992, soit 4,51 millions de DTS, parce que:

- a) l'article VII.8 de la CLC de 1992 dispose que 'l'assureur... couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages par pollution'; et
- b) il a causé la délivrance d'un certificat par les autorités grecques, attestant qu'une assurance était en place conformément aux dispositions de la Convention.

8.2.3 L'article VII.8 de la CLC de 1992 dispose ce qui suit:

Toute demande en réparation de dommages dus à la pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages par pollution. Dans un tel cas, le défendeur peut, même lorsque le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'article V, paragraphe 2, se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le propriétaire serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du propriétaire. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire contre lui. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire à se joindre à la procédure.

8.2.4 De l'avis du conseiller juridique du Fonds de 1992, l'article VII.8 est une disposition autonome qui s'applique à l'assureur pour la simple raison qu'il a assuré le propriétaire de l'*Alfa I* pour sa responsabilité en cas de dommages causés par la pollution. Plus précisément, les conditions générales d'assurance de l'Aigaion Insurance Company couvraient 'les responsabilités, les coûts et les frais encourus à cause ou en conséquence de la survenue ou de la menace d'un rejet ou d'une fuite accidentels d'hydrocarbures ou de toute substance polluante provenant du navire assuré', et englobaient la responsabilité de payer les frais de nettoyage.

8.2.5 Il estime, par ailleurs, que le fait que l'assurance n'ait pas été obligatoire conformément à l'article VII.1 de la CLC de 1992 est sans importance^{<1>}. Il est d'avis que la première phrase de l'article VII.8 de la CLC de 1992 s'applique à la fois aux assureurs qui fournissent l'assurance obligatoire en vertu de l'article VII.1 de la CLC de 1992 et aux assureurs qui fournissent une assurance non obligatoire, couvrant la responsabilité du propriétaire en cas de dommages causés par la pollution^{<2>}.

<1> On ignore encore si l'*Alfa I* transportait plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants au moment du sinistre.

<2> La suggestion que l'article VII.8 s'applique même lorsque l'assurance n'est pas obligatoire suscite encore un appui limité, comme en témoigne la pratique courante des navires-citernes qui possèdent des certificats d'assurance responsabilité civile même lorsqu'ils ne transportent pas d'hydrocarbures persistants.

L'assureur est responsable, qu'il y ait ou non une contradiction apparente entre le certificat et la police d'assurance

- 8.2.6 De l'avis du conseiller juridique du Fonds de 1992, il est justifié de tenir un assureur responsable lorsque sa propre conduite a directement entraîné la délivrance d'un certificat conformément à l'article VII.2 de la CLC de 1992, même si ce certificat a été incorrectement délivré.
- 8.2.7 Il estime que si la conduite de l'assureur même a induit l'autorité nationale en erreur, la poussant à décider que les exigences de l'article VII.1 de la CLC de 1992 avaient été observées, il est logique que l'assureur ne puisse pas se dérober à cette décision et soit soumis aux effets de l'article VII.8 de la CLC de 1992.
- 8.2.8 Par ailleurs, compte tenu de sa conduite, qui a induit des tiers en erreur et potentiellement permis à un navire d'opérer dans des eaux dont l'entrée aurait dû lui être interdite, l'assureur ne devrait pas avoir la possibilité de nier que la CLC de 1992 s'applique à lui.

Recours de l'assureur à la rupture de garantie pour limiter les demandes d'indemnisation

- 8.2.9 Le conseiller juridique du Fonds de 1992 estime en outre que les deux dernières phrases de l'article VII.8 de la CLC de 1992 contiennent une restriction sur la capacité de l'assureur de se prévaloir des moyens de défense qu'il serait autrement fondé à invoquer, dans une action intentée contre lui par le propriétaire. Il est plus précisément d'avis que cela empêche l'assureur de recourir à la rupture de la garantie contenue dans la police d'assurance, relative au transport par le propriétaire du navire d'hydrocarbures non persistants uniquement, par l'*Alfa I* qui transportait des hydrocarbures minéraux persistants au moment du sinistre.
- 8.2.10 Il est du même avis concernant la limite d'indemnisation de €2 millions prévue par la police d'assurance, et pense que l'assureur ne sera pas en mesure de limiter sa responsabilité à €2 millions.

9 Observations

- 9.1 En ce qui concerne la couverture d'assurance de l'*Alfa I*, il y a une contradiction entre les termes de la police d'assurance et la 'carte bleue' remise aux autorités grecques par l'assureur du propriétaire du navire, l'Aigaion Insurance Company, du fait que la police d'assurance était limitée à quelque €2 millions, et stipulait expressément que seules les cargaisons d'hydrocarbures minéraux non persistants seraient couvertes. Or, la 'carte bleue' fournie à l'autorité portuaire centrale du Pirée stipulait qu'une police d'assurance était en place et satisfaisait aux dispositions de l'article VII de la CLC de 1992 'le cas échéant'.
- 9.2 L'Administrateur considère que si l'assureur du propriétaire du navire refusait de verser des indemnités au titre des dommages dus à la pollution, au motif soit que la police d'assurance contenait une condition d'exécution du contrat ('bénéficiaire de la garantie uniquement les cargaisons d'hydrocarbures non persistants'), soit que la police était limitée à €2 millions, le Fonds de 1992 pourrait envisager de contester les termes de l'assurance.
- 9.3 Après discussion avec les avocats grecs et anglais du Fonds de 1992, l'Administrateur considère que l'Aigaion Insurance Company serait de prime abord tenue de verser des indemnités pour les dommages causés par le déversement. L'assureur désigné dans le certificat d'assurance délivré par les autorités grecques selon le modèle indiqué en annexe à la CLC de 1992 est l'Aigaion Insurance Company. En outre, le navire-citerne était autorisé à exercer son activité dans les eaux grecques sur la base de la déclaration faite sur le certificat d'assurance ('carte bleue') délivré par l'Aigaion Insurance Company.
- 9.4 Toutefois, l'Administrateur n'ignore pas non plus qu'aux termes de l'article 4.1 b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, le Fonds de 1992 est tenu d'indemniser toute personne ayant subi un dommage par pollution si cette personne n'a pas été en mesure d'obtenir du propriétaire une réparation pleine et adéquate des dommages sur la base de la CLC de 1992, après avoir pris toutes les mesures raisonnables pour exercer les recours qui lui sont ouverts.

- 9.5 Comme cela avait été suggéré à la session d'octobre 2012 du Comité exécutif du Fonds de 1992, l'Administrateur a renvoyé la question des conséquences possibles des divergences entre les polices d'assurance, les 'cartes bleues' et les certificats délivrés en vertu de la CLC de 1992 au Comité juridique de l'OMI.
- 9.6 À la 101^{ème} session du Comité juridique de l'OMI, en mai 2014, il a été décidé que les directives concernant les fournisseurs d'assurance qui avaient été données aux États Membres au sujet de l'adoption de certificats prévus par la Convention sur les hydrocarbures de soute devaient être élargies à la présentation par les assureurs de 'cartes bleues' au titre des certificats prévus par la CLC de 1992, la Convention SNPD de 2010 et la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves.
-