



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

CONSEIL D'ADMINISTRATION
12ème session
Point 15 de l'ordre du jour

71FUND/AC.12/13/10
8 octobre 2003
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1971 A EU À CONNAÎTRE

AUTRES SINISTRES

Note de l'Administrateur

Résumé: Les faits nouveaux intervenus concernant les sinistres ci-après sont examinés dans le présent document: *Vistabella*, *Iliad*, *Kriti Sea*, *Katja*, *Evoikos* et *Natuna Sea*.

Mesures à prendre: Noter les renseignements fournis.

1 Vistabella

(Caraïbes, 7 mars 1991)

- 1.1 Au cours de son remorquage, la barge de mer *Vistabella* (1 090 tjb), immatriculée à la Trinité-et-Tobago et transportant environ 2 000 tonnes de fuel-oil lourd, a coulé par plus de 600 mètres de fond, à 15 milles au sud-est de Nevis. On ne connaît ni la quantité d'hydrocarbures déversés par suite de cet événement, ni la quantité demeurant dans la barge.
- 1.2 La barge *Vistabella* n'était couverte par aucun Club P&I; elle avait toutefois souscrit une assurance au tiers auprès d'une compagnie d'assurances trinidadienne, mais cette dernière a soutenu que l'assurance ne couvrait pas ce sinistre. Le montant de limitation applicable au navire est estimé à FF2 354 000 soit €359 000 (£296 000). Aucun fonds de limitation n'a été constitué. Le propriétaire du navire ne sera vraisemblablement pas en mesure de satisfaire à ses obligations au titre de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile en l'absence d'une assurance appropriée. Le propriétaire du navire et son assureur n'ont pas répondu à l'invitation qui leur avait été faite de participer au déroulement de la procédure de règlement des demandes.
- 1.3 Le Fonds de 1971 a versé des indemnités de FF8,1 millions soit €1,2 million (£990 000) au Gouvernement français au titre des opérations de nettoyage. Un montant total d'environ £14 250 a été versé à des demandeurs privés de Saint-Barthélemy et des Îles Vierges britanniques, et aux autorités des Îles Vierges britanniques.

- 1.4 Le Gouvernement français a intenté une action en justice contre le propriétaire de la barge *Vistabella* et son assureur devant le tribunal de première instance de Basse-Terre (Guadeloupe), afin de se faire indemniser pour les opérations de nettoyage effectuées par la Marine nationale française. Le Fonds de 1971 est intervenu dans la procédure et a acquis par voie de subrogation la créance du Gouvernement français, lequel s'est retiré de la procédure.
- 1.5 Lors d'un jugement rendu en 1996, le tribunal a reconnu que, sur la base de la subrogation, le Fonds de 1971 était en droit d'intenter des poursuites contre le propriétaire du navire et d'intenter directement des poursuites contre l'assureur de ce dernier et lui a accordé le droit de recouvrer la totalité du montant qu'il avait versé pour les dommages causés sur les territoires français. Le propriétaire du navire et l'assureur ont fait appel de cette décision.
- 1.6 La cour d'appel a rendu son jugement en mars 1998. Elle a estimé que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile s'appliquait à l'action directe du Fonds de 1971 contre l'assureur et qu'il en allait de même à l'égard de l'assureur auprès duquel le propriétaire de la barge avait contracté une assurance sans y avoir été obligé, puisque la barge transportait une cargaison inférieure à 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac.
- 1.7 L'affaire a été renvoyée devant le tribunal de première instance. Dans un jugement prononcé le 2 mars 2000, celui-ci a ordonné à l'assureur de verser au Fonds de 1971 une somme de FF8,1 millions soit €1,2 million (£836 000) plus les intérêts à courir à compter du 22 mars 1993.
- 1.8 L'assureur a fait appel du jugement. Le Fonds de 1971 a déposé ses conclusions auprès de la Cour d'appel de Basse-Terre en février 2002. L'affaire a été entendue en décembre 2002. Une autre audition est prévue pour novembre 2003

2 Iliad

(Grèce, 9 octobre 1993)

- 2.1 Le navire-citerne grec *Iliad* (33 837 tjb) s'est échoué sur des rochers à proximité de l'île de Sfaktiria alors qu'il quittait le port de Pylos (Grèce). L'*Iliad* transportait une cargaison d'environ 80 000 tonnes de brut léger syrien, dont quelque 200 tonnes se sont déversées. Le plan national grec d'intervention d'urgence a été déclenché et le déversement a été assez rapidement nettoyé.
- 2.2 En mars 1994, l'assureur P & I du propriétaire du navire a constitué un fonds de limitation de Dr 1 496 533 000 soit €4,4 millions (£2,8 millions) auprès du tribunal compétent, au moyen d'une garantie bancaire.
- 2.3 Le tribunal a décidé que les demandes d'indemnisation devaient être déposées au plus tard le 20 janvier 1995. À cette date, 527 demandes avaient été présentées, pour un total de Dr 3 071 millions soit €9 millions (£5,7 millions) plus Dr 378 millions ou €1,1 million (£703 000) au titre du préjudice moral.
- 2.4 Le tribunal a nommé un liquidateur chargé d'examiner les demandes dans le cadre de la procédure en limitation. Le liquidateur ne lui a pas encore communiqué ses conclusions.
- 2.5 Le propriétaire du navire et son assureur ont intenté une action contre le Fonds de 1971 pour faire en sorte que ne soient forclos ni leur droit à recouvrer auprès du Fonds tout paiement qu'ils auraient effectué au-delà du montant de limitation du propriétaire, ni leur droit à la prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le propriétaire d'une installation piscicole, dont la demande se monte à Dr1 044 millions soit €3 millions (£1,9 million), a lui aussi interrompu la période de prescription en intentant une action contre le Fonds de 1971. Toutes les autres demandes d'indemnisation sont désormais frappées de prescription vis-à-vis du Fonds.

3 Kriti Sea

(Grèce, 9 août 1996)

- 3.1 Alors qu'il procédait au déchargement d'hydrocarbures dans un terminal pétrolier du port d'Agioi Theodori (Grèce), à une quarantaine de kilomètres à l'ouest du Pirée, le navire-citerne grec *Kriti Sea* (62 678 tjb) a déversé entre 20 et 50 tonnes de brut léger d'Arabie. Des côtes rocheuses et des plages ont été polluées; sept installations piscicoles ont été touchées et les coques de bateaux de plaisance et d'embarcations de pêche dans la zone ont été souillées.
- 3.2 Le montant de limitation applicable au *Kriti Sea* est de Dr 2 241 millions soit €6,6 millions (£4,1 millions). Le propriétaire du navire a constitué le fonds de limitation en décembre 1997, au moyen d'une garantie bancaire.
- 3.3 Des demandes d'un montant total de Dr 4 054 millions soit €1,9 millions (£7,5 millions) ont été notifiées au propriétaire du navire, à son assureur P & I ainsi qu'à l'administrateur chargé par le tribunal d'examiner les demandes formées contre le fonds de limitation. Cet administrateur a fait rapport sur les demandes d'indemnisation en mars 1999. Le montant total des demandes admises par l'administrateur s'élève à Dr 1 153 millions soit €,4 millions (£2 millions).
- 3.4 Les experts engagés par l'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1971 ne sont pas d'accord avec un certain nombre des évaluations faites par l'administrateur. Le propriétaire, son assureur et le Fonds de 1971 ont donc fait appel des décisions relatives à ces demandes. Plusieurs demandeurs ont également fait appel de la décision de l'administrateur; le montant des demandes contestées est de Dr 2 680 millions soit €7,9 millions (£5 millions). Après avoir entendu ces objections, le tribunal a accepté les demandes pour un montant de Dr 1 153 millions soit €,4 millions (£2,1 millions). Plusieurs demandeurs dont les demandes ont été rejetées ou bien n'ont pas été acceptées intégralement par le tribunal, ont fait appel. Ils ont été entendus par la cour d'appel le 18 septembre 2002.
- 3.5 En juillet 2003, la cour d'appel a confirmé le jugement du tribunal de première instance quant aux montants accordés pour toutes les demandes d'indemnisation sauf une. La cour a réduit le montant accordé pour cette demande de Dr4,3 millions soit €12 700 (£8 850). Le montant accordé est donc de Dr1 148 millions soit €3,37 millions (£2,4 millions). On n'escampte pas que le jugement de la cour d'appel fasse l'objet d'un recours devant la cour suprême.
- 3.6 Compte-tenu des conclusions de la cour d'appel, il est peu probable que le Fonds de 1971 ne soit pas amené à effectuer des paiements à titre de réparation ou d'indemnisation.

4 Katja

(France, 7 août 1997)

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

Havre n'ont pas pu stocker leurs prises dans le port.

- 4.3 À la date du sinistre, les Bahamas n'étaient pas partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le montant de limitation applicable au *Katja* est donc déterminé conformément à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile; il est estimé à FF48 millions soit €7,3 millions (£4,6 millions).
- 4.4 Une demande présentée par le Gouvernement français au titre des opérations de nettoyage a fait l'objet d'un accord de règlement en juillet 2000, pour FF1 356 075 soit €206 700 (£127 000). D'autres demandes, au titre des opérations de nettoyage, des dommages à des biens et du manque à gagner dans le secteur de la pêche, ont fait l'objet d'un accord pour un montant total de FF15,1 millions soit €2,3 millions (£1,4 million).
- 4.5 Des actions en justice ont été engagées à l'encontre du propriétaire du navire, de son assureur P&I et du Fonds de 1971 concernant les demandes au titre des frais de nettoyage encourus par les autorités régionales et locales, des dommages à des biens et du manque à gagner subi dans le secteur de la pêche, pour un montant total de FF9 millions soit €1,4 million (£ 910 000). En décembre 2002 une des demandes d'indemnisation en suspens concernant les frais de nettoyage a été réglée à l'amiable pour FF32 798 soit € 000 (£3 260). Trois de ces demandes, de FF6,4 millions soit €76 000 (£650 000) sont en attente devant les tribunaux. La plus élevée, qui se chiffre à FF6 millions soit €15 000 (£607 000), concerne les frais encourus par le Port autonome du Havre (PAH) au titre des opérations de nettoyage.
- 4.6 D'autres demandes ont été frappées de prescription le 7 août 2000 ou peu de temps après cette date.
- 4.7 Il est presque certain que toutes les demandes seront approuvées pour un montant inférieur au montant de limitation applicable au *Katja* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Il est donc peu probable que le Fonds de 1971 soit amené à effectuer des paiements au titre de ce sinistre.
- 4.8 Le propriétaire du navire et son assureur ont engagé une action contre le Port autonome du Havre le 29 juillet 2002, au motif que a) le port avait envoyé le *Katja* vers un quai ne convenant pas à ce type de navire et était donc entièrement ou en partie responsable du sinistre et, b) les moyens inadéquats de lutte contre la pollution utilisés par le port avaient accru l'étendue du dommage par pollution. L'affaire devrait être entendue en octobre 2003. Comme le Fonds de 1971 ne sera probablement pas amené à verser d'indemnité en l'espèce, l'Administrateur est d'avis qu'il n'est pas nécessaire que le Fonds de 1971 intervienne dans la procédure.

5 Evoikos

(Singapour, 15 octobre 1997)

- 5.1 Le navire-citerne chypriote *Evoikos* (80 823 tjb) a abordé le navire-citerne thaïlandais *Orapin Global* (138 037 tjb) alors qu'il empruntait le détroit de Singapour. Trois citernes de cargaison de l'*Evoikos*, qui transportait environ 130 000 tonnes de fuel-oil lourd, ont été endommagées; environ 29 000 tonnes de fuel-oil lourd ont alors été déversées. L'*Orapin Global*, qui était sur ballast, n'a pas déversé d'hydrocarbures. Dans un premier temps, le déversement a touché les eaux de Singapour et certaines îles au sud de Singapour, mais ensuite les nappes d'hydrocarbures ont dérivé et atteint les eaux malaises et indonésiennes du détroit de Malacca. En décembre 1997 elles ont souillé par endroits la côte malaise de la province de Selangor sur une longueur de 40 kilomètres.
- 5.2 À la date du sinistre, Singapour était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, mais non à la Convention de 1971 portant création du Fonds ni aux Conventions de 1992, alors que la Malaisie et l'Indonésie étaient parties à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et

à la Convention de 1971 portant création du Fonds, mais non aux Conventions de 1992.

- 5.3 Les demandes d'indemnisation présentées en Malaisie et à Singapour ont été réglées par le propriétaire du navire. Le total des indemnités versées par ce dernier n'a pas dépassé le montant de limitation applicable à l'*Evoikos* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et le Fonds de 1971 n'a pas été tenu de procéder à des paiements relatifs à ce sinistre.
- 5.4 L'assureur a engagé des actions en justice contre le Fonds à Londres, en Indonésie et en Malaisie pour protéger les droits qu'il avait contre le Fonds. Le tribunal indonésien, à la demande du Club et du Fonds, a interrompu la procédure en Indonésie. Les actions engagées à Londres et en Malaisie ont été suspendues par consentement mutuel. Bien qu'en vertu des Conventions toute future demande d'indemnisation soit frappée de forclusion, le Club a informé le Fonds qu'il n'est pas disposé à retirer ses poursuites contre le Fonds en Malaisie et à Londres tant qu'il ne sera pas possible d'établir qu'il ne subsiste à l'encontre du propriétaire du navire aucune demande d'indemnisation susceptible d'amener ce dernier à atteindre la limite qui lui est fixée.

6 Natuna Sea

(Singapour, 3 octobre 2000)

Le sinistre

- 6.1 Le navire-citerne panaméen *Natuna Sea* (51 095 tjb) s'est échoué dans le détroit de Singapour au large de Batu Behanti (Indonésie). Le navire transportait une cargaison de 70 000 tonnes de pétrole brut Nile Blend au moment du sinistre. D'après les estimations, quelque 7 000 tonnes de pétrole brut se seraient déversées à la suite de l'échouement.
- 6.2 Du côté Singapour du détroit, un certain nombre d'îles ont été polluées ainsi que la côte sud-est de Singapour. Diverses îles indonésiennes situées dans le détroit ont été touchées par les hydrocarbures. Les hydrocarbures ont également touché la pointe sud-est de la péninsule de Johore en Malaisie.
- 6.3 Le *Natuna Sea* était inscrit auprès de la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited (le London Club).

Applicabilité des Conventions

- 6.4 Au moment du sinistre, Singapour était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds, l'Indonésie était seulement partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Malaisie était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds
- 6.5 Le montant de limitation applicable au *Natuna Sea* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est d'environ de 22,4 millions de DTS (£18,9 millions) et en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile d'environ 6,1 millions de DTS (£5,2 millions).

Demandes d'indemnisation

- 6.6 Toutes les demandes présentées en Malaisie ont été réglées pour un total de RM 2,2 millions (£370 000). Le Fonds de 1971 ne sera donc pas tenu de procéder à des paiements à titre de réparation et d'indemnisation.
- 6.7 Toutes les demandes d'indemnisation présentées en Indonésie ont été réglées pour un total de US\$2,8 millions (£1,8 millions) et toutes celles présentées à Singapour pour un total de US\$8,4 millions (£5,3 millions). Le Fonds de 1992 ne sera donc pas tenu de verser des indemnités dans le cadre du sinistre du *Natuna Sea*.

7 Mesures que le Conseil d'administration est invité à prendre

Le Conseil d'administration est invité à prendre note des renseignements fournis dans le présent document.
