



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

COMITE EXECUTIF -  
10ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.10/3/Add.1  
8 septembre 1983  
Original: ANGLAIS

RENSEIGNEMENTS SUR LES DEMANDES D'INDEMNISATION  
ET APPROBATION DE LEUR REGLEMENT

Note de l'Administrateur

1 Depuis la publication du document FUND/EXC.10/3, certains faits nouveaux qui sont intervenus à propos d'événements sont à signaler au Comité exécutif.

- (a) En ce qui concerne le sinistre de l'HOSEI MARU, tous les versements ont été effectués; la somme à recouvrer auprès de l'autre navire mis en cause dans l'abordage a été reçue et les montants correspondant respectivement à la part de responsabilité du FIPOL et à celle du Club de P et I ont été calculées.
- (b) En ce qui concerne le sinistre de l'ONDINA, le FIPOL est parvenu à un accord avec tous les demandeurs sur la quasi-totalité des indemnisations demandées.
- (c) Il s'est produit deux nouveaux sinistres, à savoir celui du CASTILLO DE BELLVER et celui du EIKO MARU NO 1, pour lesquels des demandes d'indemnisation pourraient être présentées au FIPOL.

2 Le Comité exécutif est invité à prendre note des renseignements détaillés fournis au sujet de ces quatre événements dans l'annexe ci-jointe.

\*\*\*

ANNEXE

(Les monnaies nationales sont converties en livres sterling au taux de change en vigueur le 7 juillet 1983, comme dans le document FUND/EXC.10/3)

- 1 HOSEI MARU (se reporter au paragraphe 3 de l'annexe au document FUND/EXC.10/3)

(Japon, 21 août 1980)

1.1 Le FIPOL vient d'être informé que l'action en limitation est terminée. Les montants correspondant aux frais juridiques et aux honoraires d'experts ont été réglés. L'action en recours formée contre le KINREI MARU, l'autre navire impliqué dans l'abordage, a abouti en partie. Etant donné que chaque navire était également responsable de l'abordage, il a été décidé qu'un montant de 18 221 905 yen (50 000 livres sterling environ) devait être versé aux "intérêts en jeu du fait de la pollution"; ce montant doit être réparti entre le Club de P et I et le FIPOL en fonction des sommes respectivement versées à titre d'indemnités.

1.2 Le montant définitif des indemnités et des frais se trouve donc réparti entre le FIPOL et le Club de P et I comme suit:

	TOTAL	Association de P et I du Japon	FIPOL	
	Yen	Yen	Yen	£
Demandes d'indemnisation et frais de nettoyage encourus par le propriétaire	249 089 648 (100%)	35 765 920 (14,359%)	213 323 728 (85,641%)	(579 684)
Somme recouvrée du KINREI MARU	- 18 221 905	- 2 616 483	- 15 605 422	(42 406)
Honoraires des experts MAPSS	5 751 000	825 786	4 925 214	(13 384)
Honoraires des juristes	7 284 370	1 542 159	5 742 211	(15 604)
Prise en charge financière du propriétaire du navire	-	- 8 941 480	8 941 480	(24 297)
<b>Total</b>	<b>243 903 113</b>	<b>26 575 902</b>	<b>217 327 211</b>	<b>(590 563)</b>
Honoraires versés par le FIPOL aux juristes chargés d'enquêter sur la possibilité de lever la limitation de responsabilité de l'HOSEI MARU			455 800	(1 239)
<b>TOTAL</b>			<b>217 783 011</b>	<b>(591 802)</b>

2 ONDINA (se reporter au paragraphe 7 de l'annexe au document FUND/EXC.10/3)

(République fédérale d'Allemagne, 3 mars 1982)

2.1 Des rapports sur le sinistre de l'ONDINA ont été présentés au Comité exécutif à ses septième et neuvième sessions. On se reportera aux documents FUND/EXC.7/2 et FUND/EXC.9/2. Il est maintenant possible de parvenir à un accord avec les demandeurs sur la plupart des indemnisations demandées pour dommages dus à la pollution. Seule reste en suspens la question de savoir si des intérêts sont dûs sur le montant de l'indemnisation du Club de P et I (voir paragraphe 2.4.3.2 ci-dessous). On trouvera dans les paragraphes qui suivent des renseignements sur la cause de l'accident, les opérations de

nettoyage et les demandes d'indemnisation pour dommages dus à la pollution.

## 2.2 Cause de l'accident et ampleur des dommages par pollution

2.2.1 Ainsi qu'il est indiqué dans l'annexe au document FUND/EXC.7/2, le navire-citerne ONDINA (31 030 tjb), battant le pavillon néerlandais, n'a pas pu empêcher des hydrocarbures de se déverser dans la mer alors qu'il déchargeait sa cargaison dans des citernes de stockage dans le port de Hambourg (République fédérale d'Allemagne), le 3 mars 1982 à minuit. De 200 à 300 tonnes environ de pétrole brut vénézuélien Tia Juana Pesado se sont déversées dans le port à la suite d'une défectuosité dans l'une des vannes du navire et du mauvais maniement d'une autre vanne. Ces deux vannes n'étant pas fermées correctement, la cargaison est passée dans les canalisations de l'eau de ballast et s'est échappée dans la mer. On ne s'est pas aperçu de la fuite tout de suite car les canalisations se trouvaient au-dessous du niveau de la surface de l'eau et, outre qu'il faisait nuit, les conditions météorologiques étaient alors très mauvaises. Le second, qui était alors responsable, ne s'est aperçu de la fuite qu'au bout de quelque temps, lorsqu'il a senti une odeur de pétrole. Il a immédiatement arrêté le pompage et fermé les deux vannes correctement, empêchant ainsi toute fuite supplémentaire de pétrole dans le port. La quantité d'hydrocarbures qui s'est échappée dans l'eau a été évaluée tout d'abord à 180 litres seulement, puis à deux tonnes, mais il s'est avéré qu'il s'agissait en fait d'au moins 200 tonnes et peut-être bien davantage. Quelques jours après l'événement, une amende de 7 000 deutsche Mark (environ 1 750 livres sterling) a été infligée au second.

2.2.2 Au moment de l'événement, de grands vents orientés sud-ouest ont dispersé rapidement les hydrocarbures sur toute la zone portuaire. En raison de la marée haute, qui dépassait d'environ 1,5 mètres la marée normale, le déversement d'hydrocarbures a atteint les quais de pierre à une bonne hauteur. En raison du vent, auquel s'ajoutaient la pluie, la neige et la grêle, l'équipage du navire, les agents maritimes et une entreprise sous-traitante appelée immédiatement sur les lieux le matin du 4 mars, n'ont pas pu prendre des mesures efficaces en vue d'arrêter la dispersion des hydrocarbures. Six à

sept heures après l'événement, la quasi-totalité des hydrocarbures formait une nappe d'une longueur de près de huit kilomètres sur les berges et les quais du port de Hambourg. Les hydrocarbures étant visqueux et persistants, ils n'ont pas pu être entraînés par l'eau de la marée et autres courants.

### 2.3 Opérations de nettoyage

2.3.1 Dès que la fuite d'hydrocarbures a été décelée, les agents du propriétaire du navire ont fait appel aux services d'une entreprise de nettoyage pour éliminer la pollution. Le 4 mars 1982, l'autorité responsable de l'Etat de Hambourg (Behoerde fuer Bezirksangelegenheiten, Naturschutz und Umweltgestaltung - Service de la protection de l'environnement) a publié une ordonnance administrative aux termes de laquelle le propriétaire était prié de nettoyer les zones sinistrées. Le propriétaire a fait appel à deux entreprises de nettoyage, la Pahl et l'ARGE.

2.3.2 Les opérations de nettoyage ont consisté à laver les rochers et les pierres des quais du port avec de l'eau chaude sous pression. Aucun solvant ni dispersant n'a été utilisé car les autorités de l'Etat de Hambourg n'avaient pas autorisé leur emploi. Les opérations de nettoyage ont duré dix semaines. Lorsqu'elles ont été terminées, les autorités de Hambourg ont estimé que le travail effectué était suffisant. L'organisation des opérations de nettoyage et les problèmes rencontrés font l'objet d'une description très détaillée dans un rapport excellent que le Club de P et I a soumis en l'accompagnant d'environ 700 photographies montrant le matériel utilisé, la méthode de travail, l'ampleur de la pollution au début et à différents stades des opérations, ainsi que les très bons résultats du travail de nettoyage à la fin des opérations. Ce rapport est à la disposition des représentants qui peuvent le consulter au secrétariat du FIPOL.

2.3.3 Les opérations de nettoyage ont été effectuées par les deux entreprises dans le cadre de contrats conclus entre ces entreprises et le Club de P et I du Royaume-Uni, en sa qualité d'assureur du propriétaire du navire. Pour ces contrats, on s'est fondé sur les tarifs qui doivent être appliqués en vertu de la législation de l'Etat de Hambourg pour les travaux de ce type dans la zone du port

de Hambourg. Il n'aurait été ni possible ni permis d'engager des entreprises sous-traitantes à des tarifs différents.

2.3.4 Les opérations de nettoyage ont été organisées et coordonnées par un expert engagé par le Club de P et I du Royaume-Uni. Le Club de P et I et le FIPOL ont également fait appel, conjointement, aux services d'experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF); tout au long des opérations, ces experts ont rendu compte à l'Administrateur de l'état d'avancement des travaux. Quant à l'Administrateur, il s'est rendu en personne deux fois sur les lieux; il est toujours resté en liaison étroite avec les autorités et les experts et a débattu avec eux de l'ampleur des opérations.

#### 2.4 Demandes d'indemnisation

2.4.1 Une fois achevées les opérations de nettoyage, l'Administrateur a débattu des demandes d'indemnisation et de leur bien-fondé avec le Service de la protection de l'environnement (BBNU), le Club de P et I du Royaume-Uni et le liquidateur du fonds de limitation du propriétaire du navire, constitué auprès de l'Amtsgericht de Hambourg. Les demandes d'indemnisation définitives qui ont été présentées par le Service de la protection de l'environnement et le Club de P et I du Royaume-Uni, à l'exception de la demande présentée au titre des intérêts, ont été acceptées par le liquidateur et considérées comme raisonnables par l'Administrateur. Elles sont soumises au Comité exécutif pour approbation. Il s'agit des demandes d'indemnisation ci-après.

#### 2.4.2 Service de protection de l'environnement

	DM
(a) Demande d'indemnisation pour la location de barrages à différentes entreprises	9 863,71
(b) 6% de frais administratifs supplémentaires sur (a)	591,82
(c) Barrages de la marine allemande payés par le Service de la protection de l'environnement	73 587,75
	<hr/>
	84 043,28
	(£21 600)

Des documents détaillés et des justificatifs ont été fournis à l'appui de ces demandes. Le liquidateur du fonds de limitation créé en vertu de la convention sur la responsabilité civile a considéré cette demande comme raisonnable; l'Administrateur partage ce point de vue.

#### 2.4.3 Club de P et I du Royaume-Uni

##### 2.4.3.1

DM

(a) Total des sommes versées à deux entreprises de nettoyage	20 101 415,82
(b) Dépenses encourues par le Club de P et I du Royaume-Uni pour le nettoyage d'embarcations et autres matériels pollués par suite de l'événement	19 267,23
(c) Réparations de routes, etc, endommagées par le matériel lourd utilisé pour les opérations de nettoyage	14 669,89
(d) Frais d'experts encourus pour l'organisation et la coordination des travaux de nettoyage. (Ces montants doivent être précisés; le chiffre ci-contre est une estimation)	35 000,00

Total

20 170 352,94

(£5 185 180)

Ce montant a été accepté par le liquidateur du fonds de limitation constitué en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et est considéré comme raisonnable par l'Administrateur. Ce dernier a reçu des documents détaillés donnant des précisions et des justifications sur les montants demandés.

2.4.3.2 Outre la somme indiquée au paragraphe 2.4.3.1 ci-dessus, le Club de P et I du Royaume-Uni demande le versement d'intérêts sur cette somme. La demande, fondée sur un taux de 12%, se chiffre à environ un million de deutsche Mark (257 000 livres sterling environ). Le liquidateur du fonds de limitation a rejeté cette demande, considérant qu'aucun intérêt n'est dû en vertu de la législation de la République fédérale d'Allemagne. L'Administrateur a adopté le même point de vue. Il n'a pas été possible de parvenir à un accord à ce sujet avec le club de P et I du Royaume-Uni.

#### 2.4.2 Frais d'experts

En plus du montant des indemnisations, le FIPOL a encouru des dépenses afférentes à l'engagement d'experts. Au terme de l'accord général qui a été appliqué entre le FIPOL et les Clubs de P et I dans tous les événements de pollution réglés jusqu'ici, le FIPOL paie une partie des honoraires des experts engagés conjointement par le FIPOL et le Club de P et I; cette part est fonction du montant des indemnités à verser par le FIPOL et le Club de P et I du Royaume-Uni. Dans le cas présent, la part du FIPOL a été fixée à 51,5%. Le montant à rembourser au Club de P et I du Royaume-Uni pour les frais encourus par l'ITOPF est de 2 032,55 livres sterling. Le montant correspondant à la participation du FIPOL aux honoraires de l'expert local de Hambourg n'a pas été évalué avec précision mais devrait probablement être inférieur à 5 000 deutsche Mark (1 280 livres sterling).

2.5 Le fonds de limitation prévu par la Convention sur la responsabilité civile qui a été constitué auprès de l'Amtsgericht de Hambourg s'élève à 10 020 306,00 deutsche Mark (2 575 914 livres sterling), augmenté des intérêts. Cette somme sera répartie entre les deux demandeurs dans un avenir très proche. Les montants exacts que les demandeurs recevront ne pourront pas être calculés avant que les intérêts accumulés, qui devraient être minimes, aient été déterminés. Abstraction faite de la demande au titre des intérêts et du montant des intérêts à percevoir sur le fonds de limitation, le montant de la responsabilité du FIPOL se répartit comme suit:

	DM	
Service de la protection de l'environnement	84 043,28	
Club de P et I du Royaume-Uni	20 170 352,94	
	<hr/>	
<u>plus:</u>	20 254 396,22	
demande éventuelle des intérêts	1 000 000,00	
	<hr/>	
Montant estimatif des honoraires d'experts	21 254 396,22	
Sous-total	13 000,00	
<u>moins:</u>	21 267 396,22	(£5 467 197)
Fonds de limitation prévu par la Convention sur la responsabilité civile	-10 020 306,00	
TOTAL	<hr/>	<hr/>
	11 247 090,22	(£2 891 283)



Ces demandes ayant été évaluées et considérées comme raisonnables, l'Administrateur les soumet au Comité Exécutif pour approbation.

## 2.6 Levée de la limitation de responsabilité

Ainsi qu'il est indiqué au paragraphe 5.3 de l'annexe au document FUND/EXC.9/2, l'Administrateur n'a pas pu établir un quelconque fait permettant de prouver que l'événement résulte d'une faute personnelle du propriétaire.

### 3 CASTILLO DE BELLVER

(Afrique du Sud, 6 août 1983)

3.1 Le superpétrolier CASTILLO DE BELLVER (138 822 tjb), qui bat le pavillon de l'Espagne, a pris feu le 6 août 1983, à 70 milles au nord-ouest de Cape Town (Afrique du Sud). Ce navire-citerne transportait 252 000 tonnes de pétrole brut au cours d'un voyage en provenance de la région du Golfe et à destination de l'Espagne. La cause de l'incendie n'est pas encore connue.

3.2 A la suite de cet incendie, au cours duquel deux membres de l'équipage ont trouvé la mort, le navire s'est brisé en deux parties. La partie arrière du navire a chaviré et sombré peu après l'accident, à une distance d'environ 26 milles de la côte de l'Afrique du Sud. La partie arrière contient encore une certaine quantité d'hydrocarbures qui n'a pas été évalué. La partie avant enfermant une quantité de pétrole brut estimée à 60 000 tonnes a été remorquée vers le large de façon à réduire les risques d'une nouvelle pollution avant d'être sabordée à une distance d'environ 136 milles de la côte à près de 800 mètres de fond.

3.3 A la suite de ce sinistre, des quantités indéterminées d'hydrocarbures ont brûlé ou se sont échappées dans la mer. La plupart des hydrocarbures qui se sont échappés dans la mer semblent avoir été entraînés au large par le vent et par la suite, la nappe d'hydrocarbures s'est scindée et dispersée. Jusqu'ici, seules des quantités d'hydrocarbures relativement petites semblent avoir atteint le littoral. Il n'est pas encore possible d'évaluer les dommages par pollution dus à cet accident.

3.4 L'Afrique du Sud est Partie à la Convention sur la responsabilité civile mais n'est pas Partie à la Convention portant création du Fonds.

En vertu de la Convention sur la responsabilité civile, le propriétaire est tenu de couvrir les frais correspondant aux dommages par pollution qui pourraient avoir été causés. Le FIPOL peut être tenu de prendre en charge financièrement le propriétaire ou son assureur, en vertu de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds, si les conditions énoncées dans cet article sont remplies. Le montant maximal que le FIPOL peut avoir à verser est d'environ 4 millions de livres sterling. Le montant des dommages sera évalué lorsque l'expert du FIPOL aura présenté son rapport.

4 EIKO MARU NO 1  
(Japon, le 13 août 1983)

4.1 Le navire-citerne EIKO MARU NO 1 (992 tjb), battant le pavillon du Japon, est entré en collision avec le navire panaméen CAVALRY au large de Karakuwasaki, dans la préfecture de MIYAGI, le 13 août 1983, alors qu'il transportait 2 450 tonnes de combustible liquide lourd de la catégorie A. A la suite de l'abordage, la citerne à cargaison à tribord No 4 de l'EIKO MARU NO 1 a été endommagée et les 368 tonnes d'hydrocarbures de cargaison qui se trouvaient dans cette citerne se sont échappées dans la mer.

4.2 Les opérations de nettoyage, qui ont commencé tout de suite après l'accident ont duré trois jours. Près de 3 000 boîtes de détergent ont été utilisées afin de disperser les hydrocarbures. Une première estimation des dommages donne un montant d'environ 50 millions de yen (136 000 livres sterling) pour les frais de nettoyage et environ 20 millions de yen (54 000 livres sterling) pour les dommages subis par les lieux de pêche.

4.3 Le montant de la limitation de responsabilité du EIKO MARU NO 1 en vertu de la Convention sur la responsabilité civile est de 39 440 920 yen (107 190 livres sterling) (le tonnage de limitation étant de 857,52 tonneaux).

---