



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

COMITE EXECUTIF  
14ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.14/4/Add.1  
27 septembre 1985

Original : ANGLAIS

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

Note de l'Administrateur

1 Depuis la parution du document FUND/EXC.14/4, de nouveaux progrès ont été réalisés en vue du règlement des demandes d'indemnisation engendrées par le sinistre du KOSHUN MARU No.1. Pour ce qui est du sinistre du PATMOS, des demandes d'indemnisation ont été soumises au tribunal de Messine et l'action en limitation s'ouvrira bientôt. De nouveaux renseignements sont également disponibles au sujet du sinistre du JAN. Le présent document fait le point de la situation récente concernant ces sinistres. Il donne en outre des renseignements sur un nouveau sinistre, celui du SOTKA, intervenu le 12 septembre 1985 dans la mer Baltique.

2 KOSHUN MARU N°1

(Japon, 5 mars 1985)

2.1 Un accord a désormais été conclu au sujet des demandes d'indemnisation soumises par le JMDPC (Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes) et la Fukada Salvage & Marine Works Co Ltd (Société de sauvetage Fukada).

2.2 Les demandes d'indemnisation soumises au FIPOL au titre des frais de nettoyage s'établissent comme suit:

	<u>Montants demandés</u> ¥	<u>Montants acceptés</u> ¥
JMDPC	32 210 504	27 170 909
Fukada Salvage & Marine Works Co Ltd	2 107 104	850 000
	<u>34 317 608</u>	<u>28 020 909</u>
	(£107 075)	(£87 428)

2.3 Aucune autre demande d'indemnisation n'a été soumise à ce jour. Il est possible qu'une demande soit présentée par l'Association of Game Fishing Boat Owners (Association des propriétaires de navires de pêche sportive).

2.4 Le 18 septembre 1985, le FIPOL a versé ¥26 124 589 (soit £81 512 au taux de change en vigueur à la date de la transaction), ce qui représente le montant total accepté au titre des frais de nettoyage sus-mentionnés, moins la responsabilité du propriétaire chiffrée à ¥1 896 320.

### 3 PATMOS

(Italie, 21 mars 1985)

#### Demandes d'indemnisation soumises

3.1 Le propriétaire du PATMOS et son assureur, l'United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association, ont constitué un fonds de limitation auprès du tribunal de Messine. Le tribunal a fixé le montant de limitation à 13 263 703 649,8 liras (£5,25 millions). A l'expiration des délais fixés par le tribunal pour la présentation de demandes d'indemnisation contre le fonds de limitation, 30 demandes avaient été soumises. 29 de ces demandes émanaient de demandeurs italiens et une d'un demandeur étranger, le propriétaire du navire (Patmos Shipping Corporation). Il convient de noter que ces délais n'empêchent pas la soumission de nouvelles demandes.

3.2 Les 30 demandes présentées à ce jour contre le fonds de limitation s'élèvent au total à 52 446 025 202 liras (£20,7 millions). Un état récapitulatif de ces demandes figure à l'annexe du présent document.

3.3 Pour ce qui est de la demande présentée par le Gouvernement italien au nom d'un certain nombre d'autorités publiques et de sociétés privées, le Gouvernement s'est réservé le droit de réclamer une indemnisation au titre des dommages subis par le milieu marin.

3.4 Le FIPOL et le Club du Royaume-Uni examinent actuellement les demandes d'indemnisation. Leur examen n'en est qu'à ses premiers stades.

3.5 Il semble que des indemnités d'environ 11,8 milliards de liras (£4,7 millions) ait été doublement réclamées à la fois par ESSO et d'autres demandeurs. Le montant total des demandes devrait donc être ramené à environ 40 milliards de liras (£16 millions).

3.6 Le FIPOL et le Club du Royaume-Uni entameront des négociations avec les demandeurs dès qu'ils auront terminé leur examen des demandes, afin de parvenir à un règlement à l'amiable.

Frais d'assistance et définition du dommage par pollution

3.7 Comme cela est signalé au paragraphe 9.1 du document FUND/EXC.14/4, un incendie s'est produit à bord du PATMOS à la suite de l'accident et l'équipage a dû abandonner le navire. Des remorqueurs dotés d'un matériel de lutte contre l'incendie ont été utilisés pour circonscrire et éteindre le feu. Les remorqueurs ont également servi à diriger le navire afin de le tenir à l'écart des côtes. Une fois l'incendie éteint, le PATMOS a été remorquée jusqu'à une station de nettoyage des citernes dans le port de Messine où les hydrocarbures ont été déchargés. Ces opérations seraient normalement considérées comme étant des opérations d'assistance. Pour la plupart, les mesures ont été prises sur l'ordre du capitaine du port de Messine; compte tenu de la gravité de l'accident, l'état d'urgence a été déclaré dans la localité. Les demandes d'indemnisation relatives aux mesures de ce type s'élèvent à environ 20 milliards de lires (£8 millions).

3.8 On peut se demander si et dans quelle mesure les frais d'assistance relèvent de la définition du "dommage par pollution" telle qu'elle est énoncée dans la Convention sur la responsabilité civile, c'est-à-dire si ces frais peuvent être assimilés au coût des mesures de sauvegarde telles que définies dans cette convention (Article I, paragraphes 6 et 7). Il ne semble pas que cette question ait été traitée au cours des travaux préparatoires qui ont abouti à l'adoption de la Convention sur la responsabilité civile ni qu'elle ait été examinée en détail lors de la révision de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds qui a débouché sur l'adoption des Protocoles de 1984 à ces conventions. Cette question a été soulevée au sein du Comité juridique de l'OMI dans le contexte des travaux qu'il consacre à une nouvelle convention sur l'assistance (voir le document de l'OMI LEG 54/7, paragraphes 47 à 81 et, en particulier, paragraphes 48 à 51 et 67).

3.9 Les Clubs P & I ont fait valoir que les opérations d'assistance ne pouvaient être considérées comme des mesures de sauvegarde que si l'objet essentiel en était de prévenir ou de limiter le dommage par pollution. Les frais d'assistance ont, sauf dans de rares cas, été payés par les assureurs sur corps et sur facultés. Toutefois, les Clubs P & I versent une rémunération en cas d'opération infructueuse d'assistance à des navires-citernes en charge en vertu des clauses de la formule ouverte du Lloyd's de 1980 prévoyant un "filet de sécurité".

3.10 La question de la corrélation entre l'assistance et les mesures de sauvegarde s'est posée dans deux cas dont le FIPOL a été saisi, à savoir le sinistre du TANIO et celui du TARPENBEK (voir les documents FUND/EXC.14/2, paragraphe 2.3 et FUND/EXC.14/3, paragraphes 3.7 et 3.8). Ces deux affaires sont toutefois loin de ressembler à celle du PATMOS. Le FIPOL ne peut donc s'inspirer de ces précédents pour le traitement du sinistre du PATMOS à cet égard.

3.11 L'Administrateur souhaiterait à ce stade soulever quelques problèmes qui se présentent dans ce contexte.

3.12 Il semble que les mesures prises dans le seul but de prévenir la pollution par les hydrocarbures devraient relever de la définition des mesures de sauvegarde même si, d'un point de vue technique, elles peuvent être considérées comme des opérations d'assistance. En revanche, si des mesures ont été prises seulement dans le but de sauver le navire et sa cargaison, elles ne devraient pas être considérées comme des mesures de sauvegarde. Cela devrait probablement être le cas même si ces mesures ont également eu pour effet de prévenir ou de limiter la pollution.

3.13 Comme cela a été le cas pour le PATMOS, des demandes d'indemnisation ont souvent trait à des mesures qui peuvent être considérées comme ayant un double objet et viser donc à la fois à prévenir la pollution par les hydrocarbures et à préserver la coque et la cargaison. L'on peut faire valoir que de telles mesures devraient être considérées comme des mesures de sauvegarde sous réserve que l'objectif essentiel soit de prévenir le dommage par pollution. Toutefois, il pourrait s'avérer difficile de déterminer l'objectif essentiel des mesures prises dans un cas particulier. Il convient également de noter que la définition des "mesures de sauvegarde" ne contient pas de qualificatifs de cette sorte; les mesures de sauvegarde signifient "toutes mesures raisonnables prises..... pour prévenir ou limiter la pollution".

3.14 Si l'on admet que des "mesures à double finalité" doivent en principe être considérées comme des mesures de sauvegarde, sous réserve que l'objectif essentiel en soit de prévenir le dommage par pollution, on peut envisager en fin de compte un certain partage des frais entre l'assistance et la prévention de la pollution. La question se pose alors de savoir quels critères appliquer aux fins de ce partage. On pourrait, d'autre part, faire valoir que le critère de "l'objectif essentiel" devrait être décisif et qu'aucun partage ne devrait être fait.

3.15 Il convient de noter que la cargaison qui se trouvait à bord du PATMOS représentait une valeur d'environ £12,6 millions; la valeur du navire à la fin des opérations d'assistance était d'environ £0,75 million.

3.16 En vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, seules les dépenses entraînées par des mesures raisonnables visant à prévenir ou à limiter la pollution doivent faire l'objet d'une indemnisation. Si les opérations d'assistance sont éventuellement assimilées aux mesures de sauvegarde, le qualificatif de "raisonnable" s'appliquera également à elles.

3.17 L'on peut donc soutenir que l'évaluation des indemnités à verser en vertu de la Convention sur la responsabilité civile pour des opérations d'assistance ne devrait en aucun cas être faite sur la base des critères appliqués pour l'évaluation des rémunérations d'assistance mais devrait être limitée à une indemnisation au titre des coûts raisonnables (voir l'article 8 de la Convention de 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes et l'article 3-2 du projet de texte établi par le CMI en vue de l'élaboration d'une nouvelle convention sur l'assistance).

3.18 Dans la mesure où des opérations d'assistance doivent être considérées comme des mesures de sauvegarde, les demandes d'indemnisation peuvent être soumises par la personne qui a effectué ces opérations ou par celle qui a payé l'assistant (à savoir le propriétaire du navire) et ainsi acquis, par subrogation, les droits dévolus à l'assistant en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds (article V de la Convention sur la responsabilité civile, paragraphes 5 et 6).

3.19 Pour pouvoir relever de la définition des "mesures de sauvegarde", les mesures doivent avoir été prises pendant que se posait un véritable risque de dommages dus à une pollution par les hydrocarbures. Si le navire-citerne endommagé a été réparé de façon à empêcher toute fuite d'hydrocarbures ou s'il a été amené dans un port où il se trouve en sécurité, un tel risque ne se pose plus. Les mesures prises par la suite ne peuvent donc manifestement pas être considérées comme des mesures de sauvegarde aux fins de la Convention sur la responsabilité civile.

3.20 Si l'on admet que les opérations d'assistance dans certaines conditions relèvent de la définition des mesures de sauvegarde, l'on peut alors s'interroger sur les rapports qui existent entre la procédure d'octroi de la rémunération d'assistance et l'action introduite en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. Faut-il en effet différer la décision relative à l'indemnisation à verser en vertu de ces conventions pour de telles opérations jusqu'à ce que les rémunérations d'assistance aient été fixées ou faut-il traiter les demandes d'indemnisation au titre des frais d'assistance comme si elles relevaient des mesures de sauvegarde, avant même que les rémunérations d'assistance aient été fixées?

3.21 De l'avis de l'Administrateur, à la question de savoir si et, dans l'affirmative, dans quelle mesure les opérations d'assistance doivent être considérées comme relevant de la définition des "mesures de sauvegarde", il faudra apporter une réponse qui tienne compte des circonstances particulières de chaque cas d'espèces.

#### Action devant les tribunaux italiens

3.22 Comme on l'a précédemment indiqué, le fonds de limitation a été constitué auprès du tribunal de Messine. Le tribunal a décidé, le 24 juin 1984, d'ouvrir la procédure en limitation. Cette action a été notifiée au FIPOL conformément au paragraphe 6 de l'article 7 de la Convention portant création du Fonds.

3.23 Afin de respecter les délais imposés en vertu du droit italien, le tribunal tiendra une audience le 22 octobre 1985. Il semble que le tribunal devra statuer lors de cette audience sur la recevabilité, en tout ou en partie, de chaque demande particulière. Il peut y avoir opposition à cette décision. Le même tribunal sera saisi des oppositions lors d'une deuxième audience qui se tiendra le 11 novembre 1985. Il n'est pas exclu que ces deux audiences soient différées. Dans tous les cas, le tribunal ne sera, de toute évidence, pas en mesure avant

longtemps de se prononcer de manière définitive sur les demandes d'indemnisation qui ont fait l'objet d'une opposition.

3.24 L'action en justice portant sur l'octroi d'une rémunération d'assistance pour le sinistre du PATMOS se déroulera également devant le tribunal de Messine mais sera soumise à une chambre différente de celle qui est compétente pour l'action en limitation. Il convient de se demander si l'action en limitation sera suspendue, en tout ou en partie, afin d'attendre l'issue de la procédure relative à la rémunération d'assistance.

3.25 L'action en justice concernant la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages causés par l'abordage entre le PATMOS et le CASTILLO DE MONTEARAGON aura lieu au tribunal de Gênes. Une enquête administrative sommaire sur les causes de l'abordage a déjà été effectuée par les autorités du port de Messine. Les conclusions en sont secrètes mais ont été communiquées aux autorités du port de Catane qui procédera à l'enquête officielle sur les causes de l'accident. Les conclusions de cette dernière enquête seront disponibles lors de la procédure engagée devant le tribunal de Gênes. L'enquête officielle devrait prendre huit à dix mois. Il n'est guère probable que la procédure engagée à Gênes soit menée à bien en moins d'une année.

3.26 Le droit à limitation en ce qui concerne le CASTILLO DE MONTEARAGON sera, en vertu du droit international privé italien, fixé conformément au droit espagnol. Comme cela est indiqué au paragraphe 9.7 de l'annexe du document FUND/EXC.14/4, le montant de limitation applicable à ce navire sera d'environ £3,2 millions. Les questions de fond relatives à l'abordage seront régies par la Convention de 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage qui a été incorporée au droit italien.

3.27 Le FIPOL a fait appel de la décision sus-mentionnée du tribunal de Messine datée du 24 juin 1985 ouvrant la procédure en limitation, afin de se réserver le droit d'obtenir une levée de la limitation du PATMOS au cas où l'enquête sur les causes de l'accident devrait révéler que celui-ci s'est produit à la suite d'une faute personnelle du propriétaire du navire.

#### 4 JAN

(Danemark, 2 août 1985)

4.1 Immédiatement après l'accident, trois navires ont été envoyés sur les lieux afin de recueillir les hydrocarbures qui flottaient sur la mer. Ces navires ont été occupés à ces opérations de nettoyage pendant environ une semaine.

4.2 Les principaux dommages par pollution sont intervenus sur l'île de Laesø. De petites quantités d'hydrocarbures ont pollué les îles de Hirsholmene, situé au nord-ouest de Laesø et près de la péninsule du Jutland. Les hydrocarbures ont également atteint la côte orientale du Jutland. 1500 à 2000 oiseaux auraient péri dans cette marée noire.

4.3 Dans l'île de Laesø, les opérations de nettoyage des plages de sable ont été menées à bien dans les deux semaines qui ont suivi l'accident. La pollution des terres marécageuses a posé plus de problèmes. Le 6 août 1985, des eaux d'un niveau inhabituellement élevé ont envahi ces terres marécageuses et entraîné des hydrocarbures sur une vaste zone qui est d'une grande importance pour les oiseaux migrateurs. Il n'a pas été possible de nettoyer ces terres en enlevant les hydrocarbures ni en utilisant des produits chimiques. A la suite d'entretiens avec un expert de l'ITOPF qui a surveillé les opérations au nom du FIPOL et du Club P & I (Le Skuld Club, Oslo), il a été décidé de récupérer les hydrocarbures flottants et de couper les herbes souillées mais de ne pas prendre d'autres mesures. Les opérations de nettoyage qui occupaient 150 hommes s'achèveront probablement au cours de la première semaine d'octobre.

4.4 Les îles de Hirsholmene forment une réserve naturelle qui est probablement la plus grande du Danemark. Le nettoyage du littoral a été mené à bien par un petit nombre de personnes, étant donné que les quantités d'hydrocarbures ayant atteint le rivage étaient très faibles. Ces opérations ont pris quelques semaines.

4.5 La pollution causée à la péninsule du Jutland n'a guère été importante et le littoral a été rapidement nettoyé.

4.6 Il reste maintenant à évacuer les hydrocarbures, le sable et les autres débris qui ont été ramassés à Laesø et à Hirsholmene au cours des opérations de nettoyage. La législation danoise est très stricte à cet égard dans les zones comme celles de ces îles. En principe, les matières ramassées devraient être envoyées dans une installation spéciale à Nyborg sur l'île de Fyn pour y être brûlées. Comme cette installation se trouve très loin des îles polluées, cette opération serait très onéreuse. Suivant les conseils donnés par l'expert de l'ITOPF, l'Administrateur a insisté auprès des autorités danoises pour qu'elles envisagent d'autres méthodes d'évacuation qui seraient moins chères tout en étant également acceptables du point de vue écologique. Les autorités danoises ne se sont pas encore prononcées sur ce point.

4.8 A ce jour, aucune demande d'indemnisation n'a été présentée au FIPOL. Il n'est pas possible de donner d'estimation quant au montant total que représentent les dommages en cause. Il ne fait pas de doute que les demandes d'indemnisation dépasseront de loin le montant de limitation en vertu de la Convention sur la responsabilité civile qui est de 157 936 DTS (£120 398).

5 SOTKA

(Suède et Finlande, 12 septembre 1985)

5.1 Le 12 septembre 1985, le navire-citerne finlandais SOTKA (16 000 tjb) a heurté une balise de béton en construction dans la mer d'Aland (dans la Baltique) qui doit marquer un chenal situé près de la frontière entre les eaux territoriales suédoises et finlandaises, à un mille marin du côté suédois. Le navire transportait 14 500 tonnes du fuel oil lourd. Une brèche de 20 mètres s'est ouverte sur le bordé bâbord du navire et 350 tonnes de fuel oil lourd se sont échappées dans la mer. A la suite du transbordement de 2 000 tonnes de cargaison dans un autre navire-citerne, le navire a pu gagner un port finlandais.

5.2 De petites quantités d'hydrocarbures ont atteint les plages des îles d'Aland en Finlande. Le nettoyage des plages polluées a été mené à bien en quelques jours. 40 tonnes d'hydrocarbures ont été ramassées à ce jour. Les quelque 300 tonnes restantes ont dû couler sous la surface de la mer étant donné que la densité de ces hydrocarbures est plus grande que celle de l'eau de mer aux températures ambiantes. On ne peut exclure la possibilité que ces hydrocarbures immergés dérivent avec les courants et réapparaissent sur les côtes suédoises ou finlandaises.

5.3 A ce jour, les dépenses entraînées par cet événement n'atteignent pas £100 000. Toutefois, si les hydrocarbures immergés atteignent le rivage, elles pourraient être beaucoup plus élevées.

5.4 La limite de la responsabilité du propriétaire de navire est d'environ 1,25 million de DTS (£0,9 million).

\* \* \*

ANNEXE

ETAT RECAPITULATIF DES DEMANDES D'INDEMNISATION AU  
TITRE DU SINISTRE DU PATMOS

(La numérotation des demandes suit celle  
qui a été utilisée par le tribunal de Messine)

Demandeur	Objet principal de la demande	Montant demandé (en lires)
1 Ciane Anapo	Opérations de nettoyage en mer	74 877 000
2 Rimorchiatori Napoletani srl	Opérations de nettoyage en mer	130 121 575
3 Maresud srl	Opérations de nettoyage en mer	228 085 000
4 Somat srl	Opérations de nettoyage en mer	105 839 000
5 Ditto Mellina Francesco	Services de plongée	200 000 000
6 Esso Italiana SpA	a) Garantie financière au titre de la limite en vertu de la convention sur la responsabilité civile 13 280 000 000 b) SMEB Cantieri Navali 5 712 835 847 c) Location de navires 1 365 100 000 d) Equipe d'intervention de Southampton 1 623 300 000	21 981 235 847
7 Ditta A Previti	Services de transport	30 841 719
8 Mare Pulito srl	Opérations de nettoyage en mer	198 793 324
9 SMEB Cantieri Navali SpA	Opérations d'assistance et transbordement d'hydrocarbures du PATMOS	4 697 595 386
10 Lorefice & Ponzio sdf	Opérations de nettoyage en mer	150 172 500
11 Società Naviga- zione e Antincendio e Disinguinamento Spa (SNAD)	Opérations de nettoyage en mer	1 350 000 000
12 Ditto Carmelo Picciotto fu Gius	Remorquage	4 493 129 500
13 Augustea Spa	Opérations de nettoyage en mer	395 348 000
14 Carmelo Picciotto fu Gius	Opérations de lutte contre l'incendie	2 857 132 980

Demandeur	Objet principal de la demande	Montant demandé (en liras)
15 Augustea SpA	Assistance au PATMOS	1 447 969 770
16 Capieci SpA	Assistance au PATMOS	1 785 910 230
17 Medit SpA	Opérations de nettoyage en mer	292 438 800
18 Silmar snc	Opérations de nettoyage en mer	88 150 000
19 Compagnia Portuale "Italia"	Main d'oeuvre	22 652 109
20 Corpo dei Piloti dello Stretto di Messina	Services de pilotage	157 533 284
21 IMCO Services Italian SpA	Fourniture de dispersants	24 297 600
22 ANIC Stabilimento di Gela	Fourniture de dispersants	33 069 736
23 Ternullo Cristoforo & C snc	Opérations de nettoyage en mer	737 150 000
24 Giuseppe Patania	Opérations de nettoyage en mer	750 000 000
25 Ecolmare SpA	Opérations de nettoyage en mer	3 800 000 000
26 Dr Salvatore Ciotto	Conseiller pour les opérations de transbordement d'hydrocarbures du PATMOS	522 700 000
27 LaReSub sas	Opérations de lutte contre l'incendie	482 000 000
28 Gouvernement italien*	Opérations de nettoyage	233 717 950
29 Noe Italia SpA	Prévention de la pollution	556 000 000
30 Patmos Shipping Corporation	a) Salvesen b) ITOFF c) Remunération des assistants d) SMEB Cantieri Navali e) Assistance	646 170 000 48 234 354 2 020 000 000 634 759 538 <u>1 270 100 000</u> 4 619 263 892
TOTAL		52 446 025 202
		(£20 746 054)

\* Le Gouvernement italien s'est réservé le droit de présenter une demande d'indemnisation au titre des dommages subis par le milieu marin (voir le paragraphe 3.3).