



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

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

FUND/EXC.14/4  
16 août 1985

Original: ANGLAIS

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

Note de l'Administrateur

1 En vertu de l'article 26.1b)ii) de la Convention portant création du Fonds, le Comité exécutif a pour fonctions d'approuver le règlement des demandes d'indemnisation présentées au FIPOL et de prendre à cet effet toutes autres mesures nécessaires prévues à l'article 18.7 de la Convention.

2 Depuis la dernière session du Comité exécutif, il s'est produit quatre événements susceptibles d'entraîner des demandes d'indemnisation contre le FIPOL.

3 Des précisions sur ces événements nouveaux et sur les événements dont il a été rendu compte au Comité exécutif à ses sessions précédentes (mis à part les sinistres du TANIO et du TARPENBEK) et dont le FIPOL s'est occupé depuis la 13ème session du Comité figurent à l'annexe du présent document. Les documents FUND/EXC.7/2 et Add.1, FUND/EXC.9/2, FUND/EXC.10/3 et Add.1, FUND/EXC.12/3 et Add.1 et FUND/EXC.12/WP.1, qui ont été soumis au Comité exécutif lors de ses 7ème, 9ème, 10ème et 12ème sessions, contiennent les renseignements qui étaient alors disponibles; il convient de s'y reporter.

4 Les faits nouveaux qui sont intervenus depuis la 13ème session du Comité exécutif en ce qui concerne le règlement des demandes d'indemnisation peuvent être récapitulés comme suit:

- a) Toutes les demandes résultant des sinistres de l'ONDINA, du SHINKAI MARU N°3, de l'EIKO MARU N°1 et du TSUNEHISA MARU N°8 ont été réglées.
- b) En ce qui concerne les sinistres du KOEI MARU N°3 et du KOHO MARU N°3, toutes les demandes d'indemnisation présentées par les tiers ont été réglées; le montant de la prise en charge financière du propriétaire n'a pas encore été versé.

- c) Pour ce qui est du sinistre du MONEMVASIA mentionné dans le rapport présenté au Comité exécutif à sa 12ème session (FUND/EXC.12/3, annexe, paragraphe 9), il est très peu probable qu'il entraîne la présentation de demandes d'indemnisation au FIPOL.
- d) Quant au sinistre du JOSE MARTI, la responsabilité du FIPOL dépend de l'issue de l'action intentée en justice en Suède; un jugement a été rendu par le tribunal de première instance, mais des appels ont été faits contre ce jugement.
- e) Toutes les demandes d'indemnisation n'ont pas encore été présentées pour le sinistre du KOSHUN MARU N°1.
- f) En ce qui concerne le sinistre du PATMOS, de très grandes demandes ont été présentées au fonds de limitation du propriétaire du navire.
- g) Quant au sinistre du JAN, il est envisagé que les demandes d'indemnisation dépasseront considérablement la limite de la responsabilité du propriétaire du navire; des demandes d'indemnisation n'ont pas encore été présentées.

\* \* \*

ANNEXE

(Sauf indication contraire, les monnaies nationales sont converties en livres sterling au taux de change en vigueur le 1er juillet 1985)

1 JOSE MARTI

(Suède, 7 janvier 1981)

1.1 Une action a été intentée devant le tribunal de la ville de Stockholm contre le propriétaire du JOSE MARTI par le Gouvernement suédois et deux particuliers. Les demandes d'indemnisation sont les suivantes:

	SKr	SKr
a) Gouvernement suédois		
- Service de garde-côtes suédois	5 658 800	
- Office de prévention des incendies de l'Etat (demandes subrogées des municipalités)	13 637 200	
	<u>19 296 000</u>	19 296 000
b) Deux particuliers		850 000
		<u>20 146 000</u>
		(£1 762 555)

1.2 Au cours du procès, le propriétaire du JOSE MARTI a soutenu qu'il n'était pas responsable du dommage par pollution étant donné que l'événement résultait en totalité de la négligence du Gouvernement suédois en ce qui concerne l'entretien des aides à la navigation (voir l'article III.2c) de la Convention sur la responsabilité civile). En second lieu, le propriétaire a soutenu que, si le tribunal refusait d'admettre que le dommage avait été causé en totalité par cette négligence, il devrait cependant être totalement exonéré de sa responsabilité à l'égard du Gouvernement suédois en raison de la négligence de ce dernier qui avait contribué à causer le dommage faute d'avoir entretenu les aides à la navigation, ou de n'être tenu de verser qu'une indemnisation sensiblement réduite (voir l'article III.3 de la Convention sur la responsabilité civile).

1.3 Le tribunal de la ville de Stockholm a rendu son jugement le 3 mai 1985. Le tribunal a estimé que l'événement avait été occasionné par la négligence du propriétaire. Il a reconnu qu'il y avait eu une certaine négligence de la part des autorités suédoises en ce qui concerne l'entretien des aides à la navigation et que cette négligence avait contribué à provoquer l'événement. Toutefois, cette négligence a été considérée comme relativement

mineure. Le tribunal n'a donc pas diminué le montant de l'indemnisation due au Gouvernement suédois pour négligence de la part de ce dernier auquel il a accordé une indemnisation totale pour le dommage par pollution entraîné par l'événement. Il convient d'ajouter que le propriétaire a été accordé une indemnité du Gouvernement suédois pour le dommage causé au JOSE MARTI du fait de l'échouement mais comme la négligence du propriétaire avait joué un rôle déterminant dans l'événement, le montant de l'indemnisation a été fixé à 25% du montant total du dommage subi.

1.4 Le propriétaire et le Gouvernement suédois ont interjeté appel. La procédure engagée devant la Court d'appel de Stockholm durera probablement au moins une année.

1.5 L'action en justice intentée contre le propriétaire a été notifiée au FIPOL conformément à l'article 7.6 de la Convention portant création du Fonds. L'avocat du FIPOL a suivi la procédure judiciaire dans la mesure requise pour assurer la sauvegarde des intérêts du FIPOL. A ce jour, il n'a pas été jugé nécessaire que le FIPOL prenne une part active à cette procédure.

1.6 Etant donné que l'on ne peut établir l'obligation du FIPOL en matière d'indemnisation tant que l'on ne sait pas si le propriétaire est exonéré ou non de sa responsabilité, l'Administrateur attend que le jugement définitif ait été prononcé par le tribunal en Suède.

1.7 La limite de responsabilité prévue par la Convention sur la responsabilité civile s'élève à SKr23 844 593 (£2 086 141). Le fonds de limitation du propriétaire a été constitué auprès du tribunal de la ville de Stockholm.

## 2 ONDINA

(République fédérale d'Allemagne, 3 mars 1982)

2.1 L'Administrateur a informé le Comité exécutif à ses 12ème et 13ème sessions que les seuls points encore en suspens en ce qui concerne le sinistre de l'ONDINA étaient les demandes de remboursement de la TVA ainsi que d'intérêts émanant du Club P & I du Royaume-Uni (FUND/EXC.12/3, annexe, paragraphe 4, et FUND/EXC.13/2, paragraphe 4.2).

2.2 Après la 13ème session du Comité exécutif, il a été confirmé que le Club avait droit au remboursement par les autorités fiscales allemandes de la TVA payée et qu'en fait celle-ci avait été remboursée. La demande de remboursement de la TVA présentée au FIPOL avait donc été retirée.

2.3 En ce qui concerne la demande de remboursement d'intérêts, le Club estimait avoir droit au versement par le FIPOL d'une indemnité pour les intérêts perdus sur le montant qu'il avait avancé au propriétaire afin de lui permettre de procéder aux opérations de nettoyage nécessaires mais il ne demandait que les

intérêts sur le montant excédant la limite de responsabilité du propriétaire prévue par la Convention sur la responsabilité civile. De l'avis du Club, la perte d'intérêts devait en principe être calculée à un taux de 12% à 14% par an. En outre, le Club soutenait que le Service de la protection de l'environnement de Hambourg (BBNU) avait déclaré qu'il se chargerait des opérations de nettoyage, moyennant un supplément de 6% pour les frais généraux, si le propriétaire ne prenait pas les mesures préconisées par l'ordonnance administrative qui avait été émise. Le Club avait donc avancé la somme demandée au propriétaire.

2.4 En vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par le Comité exécutif, l'Administrateur a décidé, en accord avec le Club, qu'à titre de compromis, il verserait au Club 6% d'intérêts sur ses dépenses dans la mesure où la demande établie du Club dépassait la limite de responsabilité du propriétaire prévue par la Convention sur la responsabilité civile. Le compromis proposé par l'Administrateur était fondé sur la législation de la République fédérale d'Allemagne, compte tenu du fait que le FIPOL aurait été tenu de verser 6% de frais administratifs supplémentaires si le BBNU s'était chargé des opérations de nettoyage à la place du Club. L'intérêt a été calculé à partir de la date où la limite de responsabilité du propriétaire a été dépassée (6 avril 1982) jusqu'à la date du paiement de l'indemnité au Club par le FIPOL (22 mars 1984). Il s'est élevé à DM1 148 018 (£311 623). Le versement a été effectué en décembre 1984.

2.5 L'état définitif des paiements faits par le FIPOL au titre de cet événement peut être récapitulé comme suit:

	DM	DM
a) BBNU	84 043,28	
<u>Moins</u> Part dans le fonds de limitation	41 880,77	
Sommes versées par le FIPOL	<u>42 162,51</u>	42 162,51
b) Club P & I du Royaume-Uni		
Total des dommages	20 193 495,45	
Intérêt sur la demande d'indemnisation	1 148 018,31	
	<u>21 341 513,76</u>	
<u>Moins</u> Part dans le fonds de limitation	10 038 502,50	
Sommes versées par le FIPOL	<u>11 303 011,26</u>	11 303 011,26
		11 345 173,77
<u>Plus</u> Part du FIPOL dans les frais d'expertise communs		10 886,37
Expert particulier du FIPOL		4 503,00
TOTAL des sommes versées par le FIPOL		<u>11 360 563,14</u>
		(£3 006 040)

Note Les DM ont été convertis en livres sterling au taux de change en vigueur à la date de la transaction.

2.6 Comme le montant total des contributions perçues en 1983 dans le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le sinistre de l'ONDINA s'élève à £3 109 816, il y aura un excédent au fin de l'année 1985 d'approximativement £718 000. L'Administrateur a recommandé à l'Assemblée de porter un montant de £700 000 au crédit des contribuables concernés et de transférer le solde au fonds général (document FUND/A.8/11, paragraphe 5).

### 3 SHINKAI MARU N°3

(Japon, 21 juin 1983)

3.1 L'événement a été provoqué en totalité par la négligence du capitaine qui était aussi le propriétaire du navire. A sa 12<sup>ème</sup> session, le Comité exécutif a admis que la négligence du propriétaire/capitaine, commise alors qu'il agissait en qualité de capitaine, ne devait pas le priver du droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Le Comité a aussi accepté les demandes d'indemnisation au titre des dépenses volontairement engagées par le propriétaire/capitaine pour prendre des mesures de sauvegarde. Une indemnisation de ¥1 005 160 (£3 295) et une prise en charge financière de ¥470 235 (£1 541) destinée à l'assureur du propriétaire ont été versées par le FIPOL en novembre 1984.

3.2 Le montant total des dommages et la répartition de la responsabilité et des honoraires des experts entre le FIPOL et le propriétaire du navire s'établissent comme suit:

	<u>Total</u>	<u>Part du</u> <u>propriétaire</u> <u>du navire</u>	<u>Part du</u> <u>FIPOL</u>
	¥	¥	¥
Frais de nettoyage			
- Entreprises privées	2 601 300		
- Propriétaire du navire	284 800		
	<hr/> 2 886 100	1 880 940	1 005 160
Honoraires des experts	314 870	205 208	109 662
	<hr/> 3 200 970	2 086 148	1 114 822
Prise en charge financière		- 470 235	+ 470 235
	<hr/> 3 200 970	1 615 913	1 585 057
			<hr/> (£5 195)

Note Les yen japonais ont été convertis en livres sterling au taux de change en vigueur à la date de la transaction.

4 EIKO MARU N°1

(Japon, 13 août 1983)

4.1 Ainsi qu'il est indiqué au paragraphe 8 de l'annexe du document FUND/EXC.12/3, le total des demandes d'indemnisation acceptées par l'Administrateur s'élevait à ¥64 181 029 (£199 073). Le même document contient un tableau qui récapitule ces demandes d'indemnisation.

4.2 La responsabilité du propriétaire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile s'élève à ¥39 445 920 (£122 351).

4.3 En mars 1984, le FIPOL a versé une somme de ¥26 258 399 (£81 477 au taux de change en vigueur à la date de la transaction), ce qui représente le montant total accepté, diminué de la responsabilité du propriétaire et augmenté de la part des honoraires de l'expert revenant au FIPOL, soit ¥1 523 290. Le montant de la prise en charge financière, soit ¥9 861 480 (£32 018), a été réglé en mai 1985, après la conclusion de l'action en limitation.

4.4 Le montant total des dommages et la répartition de la responsabilité et des honoraires des experts entre le FIPOL et le propriétaire du navire s'établissent comme suit:

	<u>Total</u>	<u>Part du</u> <u>propriétaire</u> <u>du navire</u>	<u>Part du</u> <u>FIPOL</u>
	¥	¥	¥
Frais de nettoyage			
- Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes	52 204 200		
- Agence de la sécurité maritime	7 454 434		
- Propriétaire du navire	522 395		
	60 181 029	36 987 504	23 193 525
Dommages subis par les pêcheries	4 000 000	2 458 416	1 541 584
	64 181 029	39 445 920	24 735 109
Honoraires des experts	3 952 490	2 429 200	1 523 290
Prise en charge financière		- 9 861 480	+ 9 861 480
	68 133 519	32 013 640	36 119 879
			(£113 464)

Note Les yen japonais ont été convertis en livres sterling au taux de change en vigueur à la date de la transaction.

4.5 L'enquête officielle sur les causes de l'accident a été conclue. Le tribunal maritime de Sendai, qui est un tribunal administratif, a conclu que l'accident, c'est-à-dire l'abordage

entre l'EIKO MARU N°1 et le CAVALRY, avait été provoqué par des fautes de navigation de la part des deux navires. Le tribunal ne s'est pas prononcé quant à la répartition de la responsabilité entre les navires. D'après le conseil donné au FIPOL, les conclusions du tribunal sembleraient indiquer une répartition égale, soit 50% de part et d'autre. Cela étant, le FIPOL et le Club P & I du Japon (JPIA) ont introduit une action en recours contre le propriétaire du CAVALRY.

5 KOEI MARU N°3

(Japon, 22 décembre 1983)

5.1 A côté des demandes d'indemnisation signalées au paragraphe 10.3 de l'annexe du document FUND/EXC.12/3 et au paragraphe 1 de l'annexe du document FUND/EXC.12/WP.1, une société privée a présenté une demande d'indemnisation au titre de dépenses entraînées par des mesures de sauvegarde. Cette demande, qui s'élève à ¥60 000, a été acceptée par l'Administrateur. Le tableau ci-après contient un état révisé des demandes d'indemnisation présentées et des montants acceptés:

	<u>Montants demandés</u>	<u>Montants acceptés</u>
	¥	¥
Frais de nettoyage		
- Agence de la sécurité maritime	1 123 356	1 123 356
- Autorités du port de Nagoya	3 258 587	3 093 587
- Cinq sociétés privées	15 799 006	14 848 265
- Propriétaire du navire	518 230	408 700
Sauvetage		
- Société de sauvetage Fukuda Ltd	5 430 989	600 000
- Un sauveteur privé	130 000	0
Domages subis par les pêcheries		
- Quatre coopératives locales de pêche	46 128 000	10 000 000
	<u>72 388 168</u>	<u>30 073 908</u>
		(£99 695)

5.2 La somme de ¥29 501 741 (£98 375 au taux de change en vigueur à la date de la transaction), qui représente le montant total des demandes d'indemnisation émanant de tiers qui ont été acceptées, diminué de la responsabilité du propriétaire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile (¥3 091 660), augmenté des honoraires des experts, a été réglé par le FIPOL en octobre 1984 et février 1985.

5.3 L'enquête officielle sur les causes de l'accident a été conclue. Le tribunal maritime de Yokohama a estimé que l'accident, c'est-à-dire l'abordage entre le KOEI MARU N°3 et l'ALBIREO, avait été provoqué principalement par le KOEI MARU N°3. A l'issue de ce jugement, l'action en limitation a été



recommencée. Le montant de la prise en charge financière, soit ¥772 915 (£2 412), sera versé au propriétaire après la conclusion de l'action en limitation.

5.4 Se basant sur les conclusions du tribunal, l'avocat du FIPOL est entré en négociations avec le propriétaire de l'ALBIREO afin d'étudier la possibilité de recouvrir une partie du montant payé par le FIPOL.

## 6 TSUNEHISA MARU N°8

(Japon, 26 août 1984)

6.1 Ainsi qu'il a été indiqué au paragraphe 2 de l'annexe du document FUND/EXC.12/WP.1, la section arrière du TSUNEHISA MARU N°8 a coulé alors que le navire avait passé la nuit ancré le long de la berge d'un fleuve dans le port d'Osaka. Environ 30 tonnes d'hydrocarbures de cargaison ont été déversées à la mer et ont été entraînées vers le port par le courant du fleuve. En raison de fortes marées, les hydrocarbures déversés ont rapidement gagné les jetées et les quais situés à l'intérieur du port. Les navires qui s'y trouvaient ancrés ont été contaminés par les hydrocarbures. En particulier, la peinture fraîche appliquée sur un navire en construction dans un dock situé à proximité a été endommagée. L'événement n'a pas causé de dommages aux pêcheries.

6.2 Etant donné que ce déversement d'hydrocarbures s'est produit dans l'une des sections les plus fréquentées du port, les opérations de nettoyage ont dû être effectuées rapidement. Le nettoyage du port a pour l'essentiel été achevé dans les trois jours qui ont suivi l'événement, tandis que le nettoyage de la peinture endommagée du navire en construction, de même que le nettoyage des installations portuaires polluées, ont pris un certain temps.

6.3 Le montant des demandes d'indemnisation présentées au titre des opérations de nettoyage et des dommages causés au navire en construction s'établit comme suit:

	<u>Montants demandés</u>	<u>Montants acceptés</u>
	¥	¥
Frais de nettoyage		
- Propriétaire du navire	7 676 048	6 824 500
- Autorités portuaires	1 833 800	1 833 800
- Cinq sociétés privées	6 826 666	6 616 700
Dommages causés au navire en construction	2 388 050	2 300 000
	<u>18 724 564</u>	<u>17 575 000</u>
		(£57 472)

6.4 En avril 1985, le FIPOL a versé une somme de ¥16 610 200 (£54 317), ce qui représente le montant total accepté, diminué de la responsabilité du propriétaire, soit ¥964 800. Un montant de prise en charge financière destinée au propriétaire de ¥241 200 (£718), ainsi que des honoraires des experts de ¥1 508 408 (£4 492), ont été versés en juillet 1985. La seule chose qui reste est le paiement de frais juridiques.

Note Les yen japonais ont été convertis en livres sterling au taux de change en vigueur à la date de la transaction.

## 7 KOHO MARU N°3

(Japon, 5 novembre 1984)

7.1 Le navire-citerne japonais KOHO MARU N°3 (199 tjb) s'est échoué sur la côte de l'île de Hayamajima, au large d'Hiroshima (Japon), alors qu'il transportait environ 500 tonnes d'hydrocarbures lourds. Le fond des citernes à cargaison n°1 à bâbord et à tribord a été endommagé et environ 20 tonnes d'hydrocarbures lourds se sont échappées à la mer.

7.2 L'île de Hayamajima fait partie d'un archipel dans la baie d'Hiroshima. La pêche est intensive dans cette zone et notamment l'aquaculture. Les opérations de nettoyage ont été entreprises par le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes et le propriétaire du navire.

7.3 Les demandes d'indemnisation adressées au FIPOL s'établissent comment suit:

	<u>Montants demandés</u>	<u>Montants acceptés</u>
	¥	¥
Frais de nettoyage		
- Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes	75 171 428	64 186 909
- Propriétaire du navire	5 836 100	5 744 340
- Centre de la 6ème région de sécurité maritime	2 604 884	2 604 884
Domages subis par les pêcheries	106 613 478	26 961 605
Domages subis par les lieux de pêche	10 000 000	0
	<u>200 225 890</u>	<u>99 497 738</u>
		(£311 658)

7.4 Des demandes d'indemnisation présentées au titre de dommages subis par les lieux de pêche ont été présentées par deux associations coopératives de pêche. Ces demandes se rapportaient

aux effets secondaires de la pollution par les hydrocarbures sur les pêcheries. Ces demandes n'ont pas été acceptées par le FIPOL, les requérants n'ayant pas présenté suffisamment de données pour permettre au FIPOL d'évaluer le bien-fondé de demandes de ce genre. Les associations n'ont pas poursuivi ces demandes d'indemnisation.

7.5 En juin 1985, le FIPOL a versé ¥64 545 329 (£205 232 au taux de change en vigueur à la date de la transaction), ce qui représente le montant total des demandes présentées par le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes et le propriétaire du navire, diminué de la responsabilité du propriétaire, soit ¥5 385 920. Une somme de ¥29 566 489 (£89,595) a été versée en août 1985 à titre d'indemnisation du Centre régional de sécurité maritime et des dommages causés aux pêcheries. Toutes les demandes d'indemnisation émanant des tiers ont donc été réglées.

7.6 Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire, qui s'élèvera à ¥1 346 480 (£4 201), n'a pas encore été versé, puisqu'on attend l'issue de l'enquête officielle sur les causes de l'accident.

7.7 Il paraît que l'accident a été causé par un manque de soin de la part du capitaine dans la manoeuvre du navire. Le capitaine est également président de la société qui est le propriétaire du KOHO MARU N°3. Toutefois, sa négligence a été entièrement commise alors qu'il agissait en qualité de capitaine du navire. Dans ces conditions, l'Administrateur estime que sa négligence ne devrait pas priver le propriétaire du droit de limiter sa responsabilité (voir paragraphe 3.2.3 du document FUND/EXC.12/5).

## 8 KOSHUN MARU N°1

(Japon, 5 mars 1985)

8.1 Le 5 mars 1985, le navire-citerne japonais KOSHUN MARU N°1 (68 tjb), qui transportait 100 tonnes d'hydrocarbures lourds, est entré en collision avec le RYOZAN MARU (2 569 tjb) au large de Haneda, dans la baie de Tokyo (Japon). A la suite de cet abordage, le KOSHUN MARU N°1 a coulé, à l'exception de la section avant. Environ 80 tonnes d'hydrocarbures se sont échappées du navire-citerne coulé et se sont répandues dans la baie de Tokyo. Une partie des hydrocarbures a atteint les plages, tandis qu'une autre partie a remonté un fleuve qui débouche dans la baie de Tokyo. Les opérations de nettoyage ont été effectuées par le propriétaire du navire et ont été menées à bien dans les quatre jours qui ont suivi l'accident.

8.2 Les demandes d'indemnisation adressées au FIPOL à titre de frais de nettoyage s'établissent comme suit:

	<u>Montants demandés</u>	<u>Montants estimés par MAPSS</u>	<u>Montants acceptés par le FIPOL</u>
	¥	¥	¥
Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes	32 210 501	27 170 990	27 170 990
Société de sauvetage Fukada Ltd	2 107 104	en suspens	en suspens
	<u>34 317 608</u>		
	(£107 075)		

Les demandes d'indemnisation émanant des tiers outre que celles des frais de nettoyage s'élèvent approximativement à ¥10 millions (£31 200).

8.3 Le montant de la limitation de la responsabilité du propriétaire s'élève à ¥1 896 320 (£5 917). La prise en charge financière s'élèvera à ¥474 080 (£1 479).

8.4 La cause de l'accident fera l'objet d'une enquête officielle. L'enquête menée par l'avocat du FIPOL donne à penser que l'abordage s'est produit en l'absence de toute faute personnelle de la part du propriétaire du KOSHUN MARU N°1.

## 9 PATMOS

(Italie, 21 mars 1985)

9.1 Le 21 mars 1985, le navire-citerne grec PATMOS (51 627 tjb), qui transportait 83 689 tonnes de pétrole brut, est entré en collision, au large de la côte de la Calabre, dans le détroit de Messine (Italie), avec le navire-citerne espagnol CASTILLO DE MONTEARAGON (92 289 tjb), lequel était sur lest. A la suite de l'abordage, un incendie s'est déclaré à bord du PATMOS et l'équipage a dû abandonner le navire. La coque du PATMOS ayant été endommagée, le navire a été échoué puis tiré par des remorqueurs qui l'ont amené dans la partie septentrionale du détroit où il est resté jusqu'à l'extinction totale de l'incendie. A la fin de l'après-midi du 23 mars, l'incendie étant éteint, on a jugé que l'on pouvait alors remorquer sans risque le navire jusqu'au port de Messine pour décharger sa cargaison.

9.2 Environ 1 100 tonnes d'hydrocarbures de la cargaison se sont échappées. Toutefois, seulement quelques tonnes d'hydrocarbures ont atteint le rivage. Les autorités italiennes ont pris des mesures de grande envergure, avec l'aide d'une entreprise privée

employée par le propriétaire du PATMOS, afin de circonscrire la nappe d'hydrocarbures et de prévenir une pollution des côtes de la Sicile et de la Calabre. De grandes quantités de dispersants ont aussi été utilisés.

9.3 A la demande de l'assureur au tiers du PATMOS, à savoir le Club du Royaume-Uni, un membre du personnel de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) s'est rendu sur les lieux de l'accident, le 22 mars. Ce dernier devait également agir pour le compte du FIPOL dans le rôle qui lui incombait de conseiller et d'aider les autorités responsables des opérations de nettoyage. Il a déclaré qu'à son avis, les coûts résultant des dommages par pollution, y compris les coûts raisonnables des mesures de sauvegarde, resteraient bien en deçà du montant de la limitation de la responsabilité applicable au PATMOS en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

9.4 La compagnie de navigation internationale Esso (Bahamas), en tant qu'affrètement du PATMOS, a invoqué une clause de la charte-partie aux termes de laquelle l'affrètement est habilité à prendre des mesures pour faire face à un déversement d'hydrocarbures, au nom du propriétaire du navire. De son plein gré, Esso a fait envoyer en Sicile du matériel par avion depuis la base d'intervention de Southampton (Royaume-Uni). Une équipe d'intervention d'Esso Europe a été constituée sur place, mais l'aide que les autorités lui ont demandé de fournir a en fait été minime.

9.5 Le propriétaire a constitué, auprès du tribunal de Messine, un fonds de limitation s'élevant à 13 268 510 390 livres (£5,25 millions). En ce qui concerne l'introduction des demandes, des délais de 30 jours et de 60 jours, à compter du 24 juin 1985, ont été accordés, respectivement, aux créanciers italiens et aux créanciers étrangers. L'audience pour l'examen des demandes devraient être tenue par le tribunal de Messine en octobre et novembre 1985.

9.6 On ne connaît pas encore le montant exact des demandes d'indemnisation à présenter contre le fonds de limitation. Jusqu'ici, 28 demandes, représentant au total 46,819 millions de livres (£18,5 millions), ont été présentées au tribunal de Messine. De plus, le Gouvernement italien s'est réservé le droit de soumettre une demande supplémentaire. Il n'a pas encore été possible d'établir la mesure dans laquelle les demandes concernent du "dommage par pollution", tel que défini par la Convention sur la responsabilité civile; ces demandes d'indemnisation comprendraient, semble-t-il, les frais de sauvetage et les dépenses encourues pour sauver la coque et la cargaison.

9.7 Une enquête a été ouverte pour déterminer la responsabilité du CASTILLO DE MONTEARAGON dans l'abordage. Le montant de la limitation applicable à ce navire est d'environ £3,2 millions.

9.8 L'Administrateur a chargé un avocat italien de suivre de près les délibérations du tribunal de Messine pour le compte du FIPOL.

10 JAN

(Danemark, 2 août 1985)

10.1 Le 2 août 1985, le navire-citerne JAN (1 400 tjb), immatriculé en République fédérale d'Allemagne, est entré en collision avec un feu de navigation fixe à l'entrée du port d'Aalborg, sur la côte orientale du Jutland, au Danemark. Le JAN avait à son bord 3 000 tonnes de fuel-oil lourd. Il a été suggéré que l'abordage résultait d'une défaillance du système de gouverne du navire. Au cours de l'accident, une entaille de 20 mètres s'est produite dans deux citernes avant d'une capacité de 500 tonnes. Les hydrocarbures de cargaison ont été transférés à bord d'un autre navire-citerne et l'on estime à environ 300 tonnes la quantité d'hydrocarbures qui s'est répandue dans la mer.

10.2 La nappe d'hydrocarbures s'est déplacée en direction du nord-ouest sous l'effet de vents violents. Au cours des jours qui ont suivi l'accident, plus de 100 tonnes d'hydrocarbures ont atteint les rivages de la côte sud de l'île de Laesø, qui se trouve entre le Jutland et la Suède. De petites quantités d'hydrocarbures ont également pollué la côte orientale de la péninsule du Jutland. Le rivage de l'île de Laesø a été touché sur environ dix kilomètres. La zone polluée se compose en partie de plages de sable et en partie de marais salins qui revêtent une grande importance pour les populations d'oiseaux migrateurs.

10.3 Les opérations de nettoyage de la zone polluée ont été entreprises par l'Agence nationale danoise de la protection de l'environnement, les services nationaux de la défense civile et les autorités locales de l'île. Ces opérations ont consisté à enlever les hydrocarbures par des méthodes manuelles. Heureusement, au moment de l'accident, le nombre d'oiseaux se trouvant dans la région était bien inférieur à celui que l'on enregistre normalement à la même période de l'année. On estime à environ mille le nombre des oiseaux qui ont péri à la suite de cette pollution.

10.4 Aucune demande d'indemnisation officielle n'a été présentée jusqu'ici. Il est à croire que le montant des demandes devrait dépasser de beaucoup la limite de la responsabilité du propriétaire du navire, qui s'élève à 157 936 DTS (£120 398).

10.5 Les autorités danoises ont ouvert une enquête en vue de déterminer les causes de l'accident.

Note: Lorsque l'accident du JAN s'est produit, le document FUND/A.8/11 avait déjà été rédigé; cet événement n'apparaît donc pas dans le calcul des contributions annuelles présenté par l'Administrateur dans le document en question.

---