



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

COMITE EXECUTIF
24ème session
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.24/5
17 septembre 1990

Original: ANGLAIS

RENSEIGNEMENTS SUR LES DEMANDES D'INDEMNISATION ET APPROBATION DE LEUR REGLEMENT (SINISTRE DU TOLMIROS)

Note de l'Administrateur

Le sinistre

1 Le 11 septembre 1987, à 5h45, un transbordeur suédois à passagers a aperçu une nappe d'hydrocarbures d'une longueur de 1 mille marin et d'une largeur 200 mètres au large du Skaw, à la pointe nord de la Péninsule du Jylland (Danemark); il l'a signalée aux autorités suédoises qui ont immédiatement organisé des vols de reconnaissance. Les vents et les courants dominants ont fait rapidement dériver cette nappe vers la côte occidentale de la Suède. Comme elle s'étendait sur un vaste secteur, il n'a pas été possible d'oeuvrer efficacement pour l'empêcher de gagner la côte.

2 La nappe a atteint la côte suédoise dans la soirée du 11 septembre 1987. On évalue à 200 tonnes la quantité d'hydrocarbures déposés sur le rivage. Le littoral a été considérablement pollué sur une vaste longueur au nord de Göteborg. Cette région qui se caractérise par une côte rocheuse compte, en outre, de nombreuses petites îles. Elle a une grande importance touristique et abrite certaines activités de pêche.

3 Les opérations de nettoyage en mer ont été effectuées par le Service des gardes-côtes suédois, tandis que l'intervention à terre relevait des municipalités touchées. De grands travaux de nettoyage ont été menés sur le littoral entre septembre 1987 et décembre 1988, ainsi que pendant l'été 1989. Le Gouvernement suédois a remboursé aux municipalités les frais qu'elles avaient encourus à cet égard. Le montant total des coûts supportés par les autorités suédoises au titre de l'intervention des gardes-côtes et des opérations menées à terre a provisoirement été évalué à SKr100 639 999 (£9,6 millions).

L'action en justice

4 Le 22 août 1990, le Gouvernement suédois a introduit une action en justice auprès du tribunal de Göteborg contre le propriétaire du navire grec TOLMIROS (48 914 tjb) et son assureur P & I, l'Assuranceforeningen Gard (le Gard Club), afin d'obtenir des réparations d'un montant de SKr96 873 999 (£9,2 millions), plus les intérêts, au titre des dommages par pollution. Le FIPOL a été avisé de cette action le 4 septembre 1990, conformément à l'article 7.6 de la Convention portant création du Fonds. Une ordonnance supplémentaire introduisant une demande additionnelle de

SKr3 766 000 (£360 000) a été déposée par le Gouvernement suédois le 11 septembre 1990, ce qui a porté le montant total des indemnités réclamées à SKr100 649 999 (£9,6 millions). Le FIPOL a reçu notification de cette nouvelle ordonnance le jour même. Il convient de noter que les créances nées de cet événement auraient été sujettes à prescription le 11 septembre 1990 ou peu après cette date, c'est-à-dire à l'expiration de la période de trois ans prévue à l'article VIII de la Convention sur la responsabilité civile et à l'article 6.1 de la Convention portant création du Fonds.

5 L'Administrateur a fait savoir au tribunal que le FIPOL se prévalait de son droit d'intervenir dans la procédure conformément à l'article 7.4 de la Convention portant création du Fonds.

6 Le montant de limitation applicable au sinistre du TOLMIROS en vertu de la Convention sur la responsabilité civile est d'environ SKr55 millions (£5,2 millions).

Fondement de l'action du Gouvernement suédois

7 Le Gouvernement suédois allègue que les hydrocarbures qui ont causé la pollution provenaient du TOLMIROS et qu'au moment de l'événement, ce navire transportait des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Les faits invoqués par le Gouvernement suédois à l'appui de sa demande peuvent être résumés comme suit.

7.1 Les échantillons prélevés que révèlent un pétrole brut vénézuélien à haute teneur en asphalte et ayant certaines caractéristiques spéciales indiquent que ce pétrole n'a pas séjourné dans l'eau plus de quelques jours. Bien que le trafic maritime soit intense dans ces parages, la nappe n'a été signalée que le 11 septembre. C'est donc que ce pétrole a dû être déversé par un navire à l'ouest de la pointe nord du Jylland vers le 9 ou le 10 septembre 1987.

7.2 Les autorités suédoises ont recherché les navires qui, pendant la période considérée, avaient transporté des hydrocarbures du type en question dans les eaux de l'Europe du Nord. Leur enquête a montré que seuls deux navires pouvaient être en cause: le navire-citerne français CHRISTINA et le navire-citerne grec TOLMIROS mentionné ci-dessus.

7.3 Les recherches concernant le CHRISTINA ont porté sur son itinéraire, les quantités d'hydrocarbures qu'il transportait dans ses citernes au départ de l'escale précédente et les quantités qui restaient à l'arrivée à l'escale suivante. D'après les résultats de cette enquête, le CHRISTINA ne pouvait pas être l'auteur du déversement.

7.4 Le TOLMIROS avait, quant à lui, chargé 70 000 tonnes de pétrole brut vénézuélien en août 1987 au Venezuela pour le transporter à Göteborg. Cette cargaison a été déchargée à Göteborg entre le 5 et le 8 septembre 1987. Le navire a quitté ce port le 8 septembre à 9h30 en direction de Teesport (Royaume-Uni). Il est passé au large du Skaw le 8 septembre à 14h45 et a atteint Teesport le 10 septembre 1987.

7.5 Les échantillons de pétrole prélevés sur la cargaison déchargée par le TOLMIROS à Göteborg ont été comparés avec les échantillons des hydrocarbures qui avaient pollué la côte, ce qui a permis d'établir que ces échantillons étaient très semblables.

7.6 Lors du déchargement du TOLMIROS à Göteborg, des problèmes se sont posés quand le niveau de trop-plein de la citerne de stockage du part a été atteint. Le navire n'a donc pas pu décharger toute sa cargaison. En outre, il n'a pas été possible d'évacuer les hydrocarbures de cargaison restant des les pompes et les tuyautages du navire, comme dans les conduites à terre, par la méthode (dite de "soufflage") qui est normalement utilisée. La quantité d'hydrocarbures de cargaison qui restait à bord du TOLMIROS au départ de Göteborg ne peut être chiffrée avec exactitude mais elle était importante.

7.7 Le journal de bord du TOLMIROS indique que les chaudières et autres appareils qui servent à réchauffer la cargaison et les canalisations étaient en service pendant la traversée de Göteborg à Teesport. Ce matériel ne pouvait servir qu'à pomper des hydrocarbures dans la mer. En outre, cette traversée a pris plus de temps qu'il n'en faut d'ordinaire.

8 A titre subsidiaire, le Gouvernement suédois a fondé son action sur la législation suédoise concernant les dommages dus à une pollution par des hydrocarbures provenant de navires qui ne sont pas couverts par la Convention sur la responsabilité civile, pour le cas où l'on considérerait que le TOLMIROS ne transportait pas d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

9 Dans son ordonnance, le Gouvernement suédois a invoqué la Convention portant création du Fonds et déclaré qu'il présumait que le FIPOL interviendrait et indemniserait intégralement le Gouvernement suédois au cas où l'on considérerait que le TOLMIROS transportait des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison au moment du déversement.

10 Le Gouvernement suédois a déclaré que l'action engagée contre le Gard Club n'était maintenue que pour le cas où la législation suédoise donnant effet à la Convention sur la responsabilité civile s'appliquerait, c'est-à-dire pour le cas où l'on considérerait que le TOLMIROS transportait effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

Position du propriétaire du navire et du Gard Club

11 Le propriétaire du TOLMIROS et le Gard Club n'ont pas encore soumis de réponse sous forme de plaidoirie au tribunal. Toutefois, l'Administrateur a été informé qu'ils rejettent toute responsabilité pour les dommages causés par ce déversement d'hydrocarbures.

12 Le propriétaire du navire et le Gard Club affirment que les hydrocarbures qui ont pollué le littoral ne provenaient pas du TOLMIROS. Ils font observer qu'une enquête approfondie entreprise par les autorités grecques à la demande du Gouvernement suédois a disculpé le TOLMIROS des accusations de déversement. Ils soutiennent, en outre, que le navire ne transportait pas d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison au cours de sa traversée de Göteborg à Teesport. Ils indiquent que, conformément à un certificat qu'un inspecteur indépendant avait délivré au navire après le déchargement à Göteborg, toutes les citernes du TOLMIROS étaient vides et sèches à la fin des opérations.

Position du FIPOL

13 En vertu de l'article 4.2b) de la Convention portant création du Fonds, le FIPOL est exonéré de toute obligation de verser des indemnités pour un dommage par pollution si le demandeur ne peut pas prouver que le dommage est dû à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires. Un "navire" est défini dans la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds (article 1.1 et article 1.2 respectivement) comme "tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison".

14 L'Administrateur n'a pas eu accès aux documents exposant les résultats des essais effectués sur les échantillons d'hydrocarbures recueillis par les autorités suédoises. C'est pourquoi, il n'est pas encore en mesure d'indiquer si, à son avis, les hydrocarbures qui ont pollué le littoral provenaient du TOLMIROS. Lorsqu'il aura reçu ces pièces, il demandera l'avis d'experts sur la validité de la position du Gouvernement suédois à cet égard.

15 Pour ce qui est de déterminer si le TOLMIROS transportait effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison au cours de sa traversée de Göteborg à Teesport, le Gouvernement suédois n'a pas donné de détails à l'appui de ses vues. L'Administrateur ne peut donc, pour le moment, exprimer d'opinion définitive à ce sujet. Toutefois, sur la base des faits dont il dispose à ce jour, il serait initialement d'avis que le TOLMIROS ne peut être considéré comme ayant eu une cargaison d'hydrocarbures en vrac au cours de ce voyage. Par conséquent, il estime que la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds ne s'appliquent pas même s'il devait être prouvé que les hydrocarbures qui ont pollué la côte provenaient du TOLMIROS. Il a donc l'intention, à ce stade, de rejeter toute responsabilité de la part du FIPOL. Il demandera l'avis d'experts juridiques sur ce point lorsqu'il disposera de plus de renseignements.

16 Le FIPOL n'a pas encore reçu de document portant sur le montant de la demande d'indemnisation du Gouvernement suédois.

Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

17 Le Comité exécutif est invité:

- a) à prendre note des renseignements donnés dans le présent document; et
 - b) à donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées au sujet de l'action en justice engagée par le Gouvernement suédois dans cette affaire.
-