



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

COMITE EXECUTIF  
26ème session  
Point 4 de l'ordre du jour

FUND/EXC.26/3  
18 février 1991

Original: ANGLAIS

## DIVERS

### ACTION EN JUSTICE INTENTEE POUR LE SINISTRE DE L'AMAZZONE

#### Note de l'Administrateur

#### 1 Le sinistre

1.1 Dans la nuit du 30 au 31 janvier 1988, le navire-citerne italien AMAZZONE (18 325 tjb) a été endommagé dans une forte tempête au large de la côte occidentale de la Bretagne (France). Le navire, en provenance de Libye, se rendait à Anvers (Belgique) avec à son bord près de 30 000 tonnes de fuel-oil lourd. Deux citernes ayant perdu les couvercles de plusieurs des ouvertures d'accès pour le nettoyage, près de 2 100 tonnes de la cargaison se sont échappées, chassées par l'eau de mer qui pénétrait par les orifices ouverts. Au cours des trois à quatre semaines qui ont suivi, des nappes d'hydrocarbures ont gagné la côte, touchant 450 à 500 kilomètres de littoral dans quatre départements français (le Finistère, les Côtes-d'Armor, la Manche et le Calvados) ainsi que les îles Anglo-Normandes (Jersey et Guernesey).

1.2 Il a été impossible de lutter en mer contre ce déversement en raison des conditions météorologiques sévères et de la nature des hydrocarbures qui ne pouvaient pas être traités à l'aide de dispersants. Lorsque le temps s'est amélioré, la Marine a essayé de récupérer des hydrocarbures au large de la côte du Finistère, mais ces tentatives ont dû être abandonnées car elles s'avéraient inefficaces.

1.3 En vue de faire face à cette vaste marée noire sur le littoral, le plan d'urgence national pour la lutte contre les déversements, le PLAN POLMAR, a été déclenché dans le Finistère, dans les Côtes-d'Armor et dans la presqu'île du Cotentin. Dans la région du Calvados en Normandie, la pollution n'a pas été jugée suffisamment grave pour justifier le déclenchement du PLAN POLMAR et les autorités locales se sont donc chargées du nettoyage. Les opérations de nettoyage ont été effectuées par du personnel des corps de sapeurs-pompiers de la région, de l'Armée, du Service de la défense et de la protection civile et de la Direction départementale de l'équipement avec l'aide des autorités locales.

1.4 Quant à l'île de Guernesey, cinq à dix kilomètres de côte ont été souillés. Près de 500m<sup>3</sup> de débris mazoutés ont été ramassés. A Jersey, 15 kilomètres de côte environ ont été pollués par des algues mélangées à des hydrocarbures. Au total, 65m<sup>3</sup> de déchets mazoutés ont été récupérés.

## **2 Constitution du fonds de limitation**

2.1 Le montant de limitation du propriétaire du navire a été fixé provisoirement par le Tribunal de Brest à FF13 612 749 (£1 386 230). Le fonds de limitation a été constitué en février 1988 par l'assureur du propriétaire du navire (la Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association Ltd, dénommé ci-après le "Standard Club") qui a déposé ce montant auprès du tribunal. Après examen des instruments de jaugeage, il a été établi que le montant de limitation devrait être porté à FF13 860 369 (£1 411 440). Le tribunal a rejeté pour vice de forme une demande du Standard Club relative à un ajustement de la limite de responsabilité. Le Gouvernement français a fait appel contre cette décision. En juillet 1990, le tribunal a ajusté le montant de limitation comme on le lui avait demandé.

2.2 Dans le document d'immatriculation italien, le navire était immatriculé au nom de deux personnes, le "proprietario" (Spei Leasing de Rome (Italie), ci-après dénommé le "propriétaire") et l'"armatore" (Intersea de Ravenne (Italie), qui exploitait le navire à titre d'affréteur coque nue). Le fonds de limitation a donc été constitué au nom de ces deux personnes. Le FIPOL a élevé des objections à l'encontre de cette procédure et à l'issue d'entretiens avec le Standard Club et l'avocat français du Club, il a été convenu que le fonds de limitation devrait être constitué seulement au nom de la personne désignée dans le document d'immatriculation par le terme "proprietario". Une demande du Standard Club au tribunal visant à modifier à cet effet la décision relative à la constitution du fonds de limitation a été rejetée pour vice de forme. Le Gouvernement français a également fait appel de cette décision. Cet appel a été admis en juillet 1990.

2.3 En octobre 1990, à sa 24<sup>ème</sup> session, le Comité exécutif a déclaré qu'une seule personne, à savoir le propriétaire désigné dans le document d'immatriculation, pouvait bénéficier du droit de limitation de sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile (document FUND/EXC.24/6, paragraphe 3.4.4).

## **3 Les demandes d'indemnisation**

3.1 En 1990, le Gouvernement français a soumis une demande d'indemnisation d'un montant global de FF22 255 375 (£2,3 millions) au titre des opérations effectuées par les ministères concernés. Le montant réclamé a ensuite été ramené à FF20 960 056 (£2,1 millions). Cette demande fait actuellement l'objet de discussions.

3.2 Le département des Côtes-d'Armor a présenté une demande d'indemnisation d'un montant de FF141 326 (£14 390) plus les intérêts. Cette demande a été acceptée dans sa totalité. En outre, 25 communes de ce département ont réclamé un montant total de FF914 464 (£93 120) plus les intérêts. Ces demandes ont été agréées en décembre 1990 à raison d'un montant global de FF814 964 (£82 990) plus les intérêts. La plupart de ces demandes ont été acquittées par le FIPOL.

3.3 Le département du Calvados a demandé des indemnités de FF74 250 (£7 500) pour les opérations de nettoyage. Le FIPOL et le Standard Club examinent actuellement cette demande. Il est possible que ce département demande en outre des indemnités au titre des frais d'évacuation des déchets mazoutés qui ont été récupérés.

3.4 15 communes du Calvados ont présenté des demandes d'indemnisation au titre des frais de nettoyage, s'élevant au total à FF146 138 (£14 880). Après avoir examiné les pièces relatives à ces demandes, le FIPOL a demandé de plus amples renseignements sur un certain nombre de points.

3.5 Les autorités de Jersey et de Guernesey ont présenté des demandes d'indemnisation pour leurs frais de nettoyage se chiffrant respectivement à £11 380 et £13 396. Le FIPOL a accepté ces demandes dans leur totalité et il les a acquittées en juillet et en novembre 1990.

3.6 Les demandes d'indemnisation présentées par cinq pêcheurs français pour un montant total de FF249 102 (£25 370) ont été réglées à concurrence de FF145 850 (£14 870). Ces demandes ont

été acquittées par le Standard Club entre octobre 1988 et septembre 1990. Une demande a été présentée par un organisme privé pour un montant de FF50 949 (£5 190), au titre du nettoyage des oiseaux marins mazoutés par les hydrocarbures. Cette demande, qui a été agréée dans sa totalité, a été acquittée par le Club en mai 1990.

#### **4 Enquête sur la cause du sinistre**

4.1 A Anvers (Belgique) où le navire s'est rendu après l'événement, le tribunal de commerce a nommé un expert juridique avec la mission d'établir les causes du sinistre. Cet expert a rédigé un rapport préliminaire dans lequel il déclarait que le diamètre excessif des ouvertures d'accès pour le nettoyage était la cause principale du sinistre.

4.2 Dans le contexte de l'instruction pénale, un juge d'instruction à Paris a désigné deux experts techniques pour enquêter sur la cause du sinistre. Le Gouvernement français et le FIPOL ont engagé à cette même fin leurs propres experts dont les conclusions ont été présentées au juge d'instruction. Le 22 janvier 1991, le juge a décidé que, bien que l'enquête ait démontré que le navire n'avait pas été correctement entretenu, il n'existait pas de charges suffisantes contre quiconque pour une poursuite pénale étant donné que les dispositions pertinentes du droit pénal français ne s'appliquaient à un navire étranger que si le sinistre s'était produit à l'intérieur des eaux territoriales françaises. A la suite de cette décision, le Procureur de la République a autorisé la communication des conclusions du juge et du rapport des experts du tribunal pour utilisation dans une procédure civile.

4.3 Comme cela est mentionné ci-dessus, l'AMAZZONE était muni d'ouvertures de pont destinées à permettre le nettoyage des citernes à cargaison par eau sous pression (système dit "Butterworth"). Un grand nombre de pétroliers étaient équipés de ce système avant que ce dernier ne soit progressivement remplacé à partir des années 1980 par des installations de nettoyage intégrées dans les citernes elles-mêmes utilisant la cargaison comme fluide nettoyant (système de lavage au pétrole brut).

4.4 L'AMAZZONE (qui appartenait précédemment au groupe EXXON avant d'être acquis en 1987 par son propriétaire actuel) était équipé sur le pont de 126 orifices Butterworth d'environ 33 centimètres de diamètre, fermés chacun par un couvercle amovible. La caractéristique de ce couvercle résidait dans son mode de fermeture par serrage angulaire de trois boulons à cames présentant l'avantage d'une mise en place beaucoup plus rapide que le système traditionnel serré par des écrous. En contrepartie de cet avantage, il fallait prendre de nombreuses précautions pour assurer la bonne tenue des couvercles.

4.5 Au cours de la tempête des 30 et 31 janvier, vraisemblablement dans la soirée du 31 janvier, les couvercles Butterworth de plusieurs citernes se sont désintégrés probablement sous l'effet des chocs causés par des câbles électriques rompus et sont tombés à la mer. Les paquets de mer qui balayaient le pont ont alors pénétré dans les citernes par les orifices Butterworth ouverts et ont chassé le pétrole.

4.6 Les experts désignés par le juge d'instruction ont constaté que les diamètres des ouvertures de pont avaient été agrandis par découpures successives au cours de la vie du navire et que ces ouvertures présentaient, sur leur périmètre des épaisseurs de tôle très variables dues à une corrosion importante, phénomènes qui rendaient impossible un serrage convenable des couvercles. Ils ont également constaté qu'un effort faible (poussée peu accentuée du pied) permettait de faire sortir les couvercles de leur position de fermeture si un seul des trois boulons assurant la tenue en place était insuffisamment serré.

4.7 Immédiatement après le sinistre, l'armateur de l'AMAZZONE a fait découper de nuit dans le port d'Anvers, au mépris des règles de sécurité les plus élémentaires, les bords de certains orifices Butterworth. Il a ensuite fait remplacer le système de serrage des couvercles disparus dans la tempête par un système classique vissé par des écrous. Ce geste a été interprété par les experts comme une tentative maladroite de "faire disparaître la trace des corrosions les plus flagrantes".

4.8 Dans le cadre de l'instruction, une enquête a été réalisée auprès d'un grand armement, propriétaire de deux pétroliers équipés du système Butterworth. D'après l'enquête, cet armement était, depuis 1983, parfaitement conscient des risques de pollution résultant de l'arrachement des couvercles de ce type par mauvais temps. Il avait pris soin de donner à ses équipages et services d'entretien des directives sur la procédure de serrage correcte à suivre et il leur avait remis des instructions particulièrement draconiennes pour assurer la bonne tenue des couvercles: mesure régulière de l'épaisseur du pont, enlèvement de toute trace de rouille, numérotation des orifices et des couvercles de façon à toujours remettre chaque couvercle sur l'orifice correspondant, pour ne citer que quelques exemples.

4.9 Les experts désignés par le juge d'instruction ont constaté que le propriétaire et l'armateur de l'AMAZZONE n'avaient effectué ou fait effectuer, que ce soit lors de l'acquisition du navire en 1987 ou au cours de son exploitation jusqu'à la date de l'accident, aucune vérification, même par sondage, de l'épaisseur des tôles au droit des fixations des couvercles. Pourtant, le comportement étrange de l'armateur dans les heures qui ont suivi l'accident – remplacement de 30 couvercles par des couvercles classiques (alors que 14 couvercles seulement étaient manquants), découpe hâtive des orifices les plus corrodés – a conduit les experts à se demander si l'armateur tout en étant pleinement conscient du mauvais état de ces installations n'avait pas renoncé à y porter remède pour des raisons économiques.

4.10 La conclusion des experts est particulièrement sévère à l'égard du comportement de ceux – propriétaire et armateur – qui avaient la responsabilité de prévenir les risques créés par l'exploitation de ce navire:

"En exerçant une diligence minimale (contrôle par sondage des épaisseurs de tôle de pont au droit des découpures Butterworth) lors des travaux faits en avril/mai au Pirée, les armateurs auraient pu facilement déceler ces corrosions et auraient alors dû y porter remède pour remettre l'AMAZZONE en état de naviguer normalement."

4.11 Le rapport des experts contient la conclusion suivante:

"Les déversements d'hydrocarbures ont leur origine dans le désemparement par mauvais temps de huit tapes Butterworth sur citernes de cargaison. Ce désemparement a été la conséquence de chocs qui ont pu n'être que modérés sur les têtes des boulons à came de ces tapes dont la tenue n'était plus assurée convenablement du fait de l'agrandissement des découpures de pont et surtout des importantes corrosions des tôles de pont autour de ces découpures: ce dernier élément est fondamental car pour certaines tapes le serrage d'au moins un boulon pouvait être pratiquement nul et le desserrage d'un seul boulon entraîne le désemparement de la tape Butterworth."

## **5 Action en justice intentée par le Gouvernement français et le FIPOL**

5.1 Après avoir examiné les résultats des diverses enquêtes, le Gouvernement français et l'Administrateur sont parvenus aux conclusions suivantes. L'AMAZZONE n'était pas en bon état de navigabilité au moment du sinistre par suite de l'entretien défectueux du système Butterworth. Comme l'ont souligné les experts désignés par le juge d'instruction, le propriétaire du navire et l'armateur n'avaient pas pris de mesures pour examiner l'état des ouvertures Butterworth ni au moment de l'acquisition du navire en 1987 ni par la suite, ne serait-ce qu'en procédant à des vérifications par sondage de l'épaisseur des tôles. Les mesures prises par l'armateur dans le port d'Anvers peu de temps après l'événement démontre qu'il devait être conscient du mauvais état du navire à cet égard. En outre, ils n'avaient pas pris le soin de donner au personnel la formation nécessaire et les instructions voulues pour assurer la bonne tenue des ouvertures de pont Butterworth par mauvais temps. Le propriétaire du navire était responsable du bon entretien du navire et de la formation de l'équipage et il ne pouvait se décharger de sa responsabilité en confiant l'exploitation du navire à un tiers par le biais d'une charte-partie.

5.2 Pour les raisons mentionnées ci-dessus, le Gouvernement français et l'Administrateur ont estimé que le sinistre résultait d'une faute personnel du propriétaire et que ce dernier n'était donc pas en droit de limiter sa responsabilité, comme cela est stipulé à l'article V.2 de la Convention sur la responsabilité civile:

"Si l'événement est causé par une faute personnelle du propriétaire, ce dernier n'est pas recevable à se prévaloir de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article."

5.3 En outre, le Gouvernement français et l'Administrateur ont été d'avis que l'armateur était responsable du dommage dû à la pollution par les hydrocarbures car il s'était rendu coupable de négligence dans l'entretien du navire et la formation de l'équipage. Il convient de noter que le droit de l'armateur de limiter sa responsabilité n'est pas régi par la Convention sur la responsabilité civile mais par la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. Le Gouvernement français et l'Administrateur ont estimé que le manque de diligence de l'armateur le privait de son droit de limiter sa responsabilité en vertu de l'article 4 de la Convention de 1976 qui est libellé comme suit:

"Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement."

5.4 En vertu de l'article VIII de la Convention sur la responsabilité civile, les droits à indemnisation prévus dans la Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée dans les trois ans à compter de la date où le dommage est intervenu. Etant donné que le sinistre de l'AMAZZONE s'est produit dans la nuit du 30 au 31 janvier 1988, la majeure partie des demandes d'indemnisation se seraient trouvées prescrites le 31 janvier 1991 ou peu après cette date. Il était donc nécessaire que toute action intentée par le Gouvernement français et le FIPOL contre le propriétaire du navire le soit avant le 31 janvier 1991. Pour ce qui est des créances sur l'armateur, le délai de prescription est de dix ans. On a néanmoins jugé approprié d'intenter à la même date les actions en justice contre le propriétaire du navire et son armateur.

5.5 Compte tenu de ces considérations, l'Administrateur, au nom du FIPOL, et le Gouvernement français ont décidé d'intenter une action en justice contre le propriétaire de l'AMAZZONE (Spei Leasing) et l'armateur du navire (Intersea), ainsi que contre le Standard Club en sa capacité d'assureur de la responsabilité civile de l'armateur. Ces actions ont été intentées devant le Tribunal de Cherbourg (France) le 30 janvier 1991.

5.6 Pour ce qui est de l'action intentée contre le propriétaire du navire, le Gouvernement français et le FIPOL ont invoqué la responsabilité objective établie dans la Convention sur la responsabilité civile et soutenu que le propriétaire n'était pas en droit de limiter sa responsabilité. L'action intentée contre l'armateur se base, quant à elle, sur sa faute concernant le défaut d'entretien du système Butterworth, qui est de nature à le priver du droit de limiter sa responsabilité au sens de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. Les arguments avancés par le Gouvernement français et le FIPOL à l'appui de leurs actions se fondent essentiellement sur les conclusions des experts désignés par le juge d'instruction, telles qu'elles sont résumées dans le présent document.

5.7 Etant donné que la demande d'indemnisation du Gouvernement français contre le propriétaire du navire et le FIPOL n'avait pas encore été réglée, le Gouvernement français a demandé à être indemnisé par les trois défendeurs au titre du dommage par pollution pour un montant total de FF20 960 056 (£2,1 millions), plus les intérêts. Le FIPOL a demandé à être indemnisé des montants qu'il avait déjà versés ou devait verser aux demandeurs du fait du sinistre; les demandes qui avaient déjà été agréées et acquittées par le FIPOL (pour le département des Côtes-d'Armor et pour les îles Anglo-Normandes) ont été expressément mentionnées.

**6 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre**

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements donnés dans le présent document;
  - b) considérer s'il souscrit à la décision de l'Administrateur d'intenter une action en justice contre le propriétaire du navire, l'armateur et le Standard Club; et
  - c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées en ce qui concerne la procédure en justice.
-