



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

COMITE EXECUTIF  
28ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.28/6  
2 septembre 1991

Original: ANGLAIS

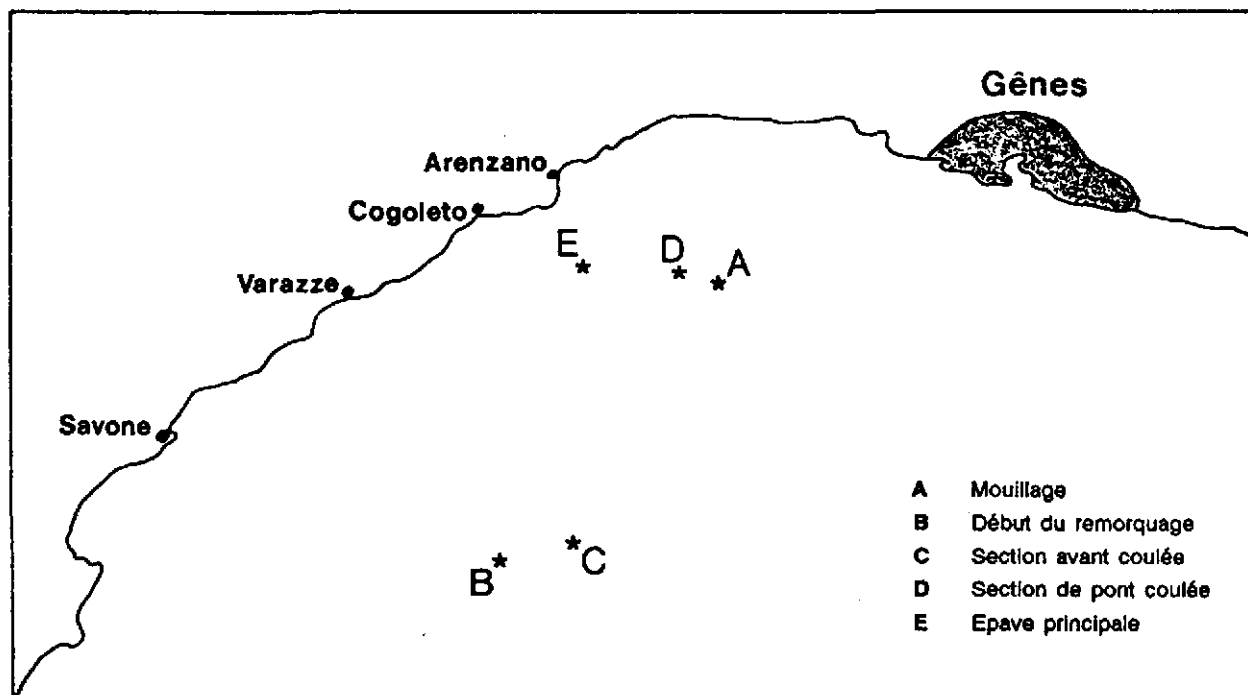
## SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FIPOL

### HAVEN

#### Note de l'Administrateur

#### 1 Le sinistre

1.1 Après avoir déchargé une partie de sa cargaison de pétrole brut lourd iranien à Gênes (Italie), le navire-citerne chypriote HAVEN (109 977 tjb) a pris feu et subi une série d'explosions le 11 avril 1991 alors qu'il était au mouillage à sept milles au large de Gênes. Ce navire qui avait encore à bord quelque 144 000 tonnes de pétrole brut s'est brisé en trois parties. Une vaste section du pont s'est détachée de la structure principale à la suite d'une explosion et a coulé à une profondeur d'environ 80 mètres sur le lieu du mouillage. Le navire a commencé à dériver en direction du sud-ouest. A environ sept milles au sud d'Arenzano, la section avant du navire s'est détachée et a coulé à une profondeur de quelque 500 mètres. La partie principale du navire encore à flot a été remorquée vers des eaux moins profondes où, après une nouvelle série d'explosions, elle a coulé le 14 avril à une profondeur de 60 mètres à environ 1,5 mille au large d'Arenzano.



1.2 A la suite de ce sinistre, le Gouvernement italien a déclaré le 14 avril un état d'urgence national, qui est toujours en vigueur.

## **2 Opérations de nettoyage et questions connexes**

### Opérations en Italie

2.1 On ne connaît pas la quantité d'hydrocarbures qui a brûlé lors de l'incendie mais on estime que plus de 10 000 tonnes d'hydrocarbures intacts et partiellement consumés se sont déversées dans la mer avant que le navire ne coule. Des hydrocarbures ont continué de s'échapper lentement de l'épave coulée et ont apparu en petites quantités à la surface. Des plongeurs ont pu réduire et finalement arrêter la fuite principale une dizaine de jours après le naufrage. Depuis, il y a eu de légers suintements de l'épave, ce qui continuera probablement de se produire pendant un certain temps. Les autorités s'emploient actuellement à organiser des plongées dans la chambre des machines afin de détecter et de neutraliser toute source de fuites.

2.2 Des inspections sous-marines détaillées de la section principale de l'épave ont été menées à l'aide d'un engin téléguidé, y compris une inspection de l'intérieur des citernes qui étaient aisément accessibles. Ces inspections ont montré que l'épave était gravement endommagée et qu'il y avait sur le pont beaucoup de résidus calcinés. Les citernes à cargaison qui avaient contenu des hydrocarbures étaient pratiquement vides de leurs cargaisons liquides. Il ne restait plus que de petites quantités d'hydrocarbures brûlés, collant à la structure. Le pont a été débarrassé des résidus calcinés au moyen d'une remontée par aspiration. Les résidus ont été amenés à la surface et placés dans des barges en vue de leur évacuation. Des opérations sont toujours en cours sur le site de l'épave du HAVEN.

2.3 La structure du navire (c'est-à-dire surtout la cheminée) a été coupée pour laisser une hauteur d'eau de 30 mètres au-dessus de l'épave afin d'éviter tout danger pour la navigation.

2.4 A ce jour, les deux autres parties coulées du HAVEN n'ont pas encore été inspectées. Leur inspection détaillée commencera probablement lorsque les opérations effectuées sur la partie principale de l'épave seront terminées.

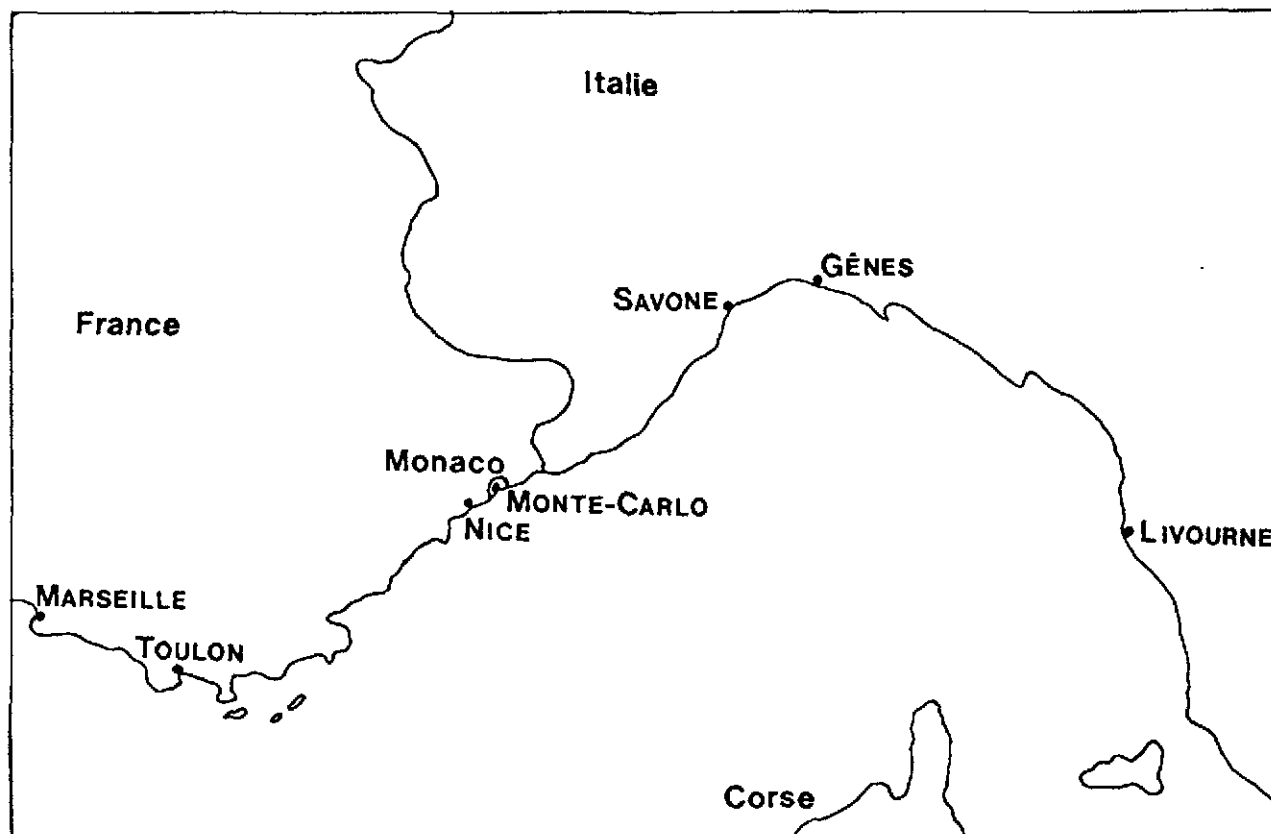
2.5 Il a été procédé à une inspection du fond de la mer le long de l'itinéraire présumé du navire-citerne au cours des trois jours qui ont précédé le naufrage. On a identifié et cartographié certaines zones polluées en utilisant un sonar à exploration latérale, des levés du sous-sol et un véhicule téléguidé.

2.6 Etant donné que la plupart des hydrocarbures initialement déversés consistaient surtout en résidus brûlés qui étaient extrêmement visqueux à la température ambiante, il s'est avéré très difficile de les récupérer en mer. L'action des autorités s'est donc concentrée sur le déploiement de barrages flottants pour protéger les zones vulnérables le long de la côte et surtout les plages d'agrément. Ces mesures ont donné de bons résultats tant que les conditions météorologiques étaient favorables mais des coups de vent ont bientôt rabattu les hydrocarbures et les barrages flottants vers le rivage.

2.7 Le 17 avril, une quantité notable d'hydrocarbures à la dérive a touché la côte entre Gênes et Savone, arrivant en particulier sur les plages d'Arenzano, de Cogoleto et de Varazze. Des hydrocarbures émulsionnés se sont déposés sur ces trois plages, surtout autour des nombreuses pointes artificielles. Le vent ayant fraîchi, ils ont ensuite été enterrés en maints endroits, en général à une profondeur de 2 à 5 centimètres sur les plages de sable fin et jusqu'à 30 centimètres dans les matières plus grossières. A l'ouest de Varazze, l'impact côtier a été mineur, consistant surtout en boules de goudron et plaques de résidus brûlés.

2.8 Quelque 40 tonnes d'hydrocarbures ont pénétré dans le port de plaisance d'Arenzano, souillant à des degrés plus ou moins intenses les postes de mouillages, les digues et environ 130 bateaux de plaisance et de pêche. De moindres quantités sont entrées dans le port de plaisance de Varazze, où l'impact a été moins sévère; toutefois, 200 bateaux environ ont été souillés. Le nettoyage des bateaux

de plaisance et de pêche se poursuit dans les ports d'Arenzano et de Varazze. A ce jour, un tiers seulement des bateaux souillés ont été nettoyés. Certains d'entre eux, toutefois, ont été à nouveau salis par des hydrocarbures restant dans ces ports. Les experts du FIPOL ont inspecté quelque 500 bateaux de plaisance et de pêche afin de faciliter l'examen des demandes d'indemnisation soumises par les propriétaires.



2.9 Les opérations de nettoyage du rivage en Italie ont été tout d'abord menées par les autorités municipales qui ont fait appel à l'armée ainsi qu'à des volontaires locaux dans certaines zones. Ces travaux ont surtout consisté à enlever à la main et par des moyens mécaniques les hydrocarbures échoués et les sédiments contaminés des plages. Des camions aspirateurs ont été utilisé pour enlever les fortes concentrations d'hydrocarbures flottants. Les boules de goudron et les plaques de résidus calcinés qui étaient relativement inertes ont été faciles à récupérer.

2.10 Le 22 mai 1991, un contrat de nettoyage et de surveillance de la pollution a été signé entre le Gouvernement italien et un consortium d'entrepreneurs désigné par le sigle ATI. Les activités de nettoyage de la plage telles qu'elles étaient décrites dans le contrat sont maintenant terminées. Toutefois, la hausse de la température de l'eau et l'action des vagues ont fait remonter à la surface des gouttelettes provenant des hydrocarbures coulés ce qui a entraîné une nouvelle pollution limitée mais continue de certaines plages. Des plongeurs ont tenté de mesurer l'étendue du problème et de récupérer les hydrocarbures reposant sur un haut-fond au large de la côte entre Arenzano et Varazze, au moyen d'une remontée hydraulique.

2.11 Environ 20 000 m<sup>3</sup> de débris mazoutés ont été rassemblés et attendent d'être évacués. En outre, 10 000 à 15 000 mètres de barrage flottants contaminés ont été rassemblés à trois endroits pour être nettoyés ou évacués.

2.12 Les autorités italiennes continuent de surveiller la surface de la mer et la colonne d'eau. Elles procèdent également à des enquêtes sur les dommages qu'aurait subi le milieu.

### Opérations en France

2.13 Certains hydrocarbures ont dérivé jusqu'à Hyères, près de Toulon (France), touchant également la côte de Monaco. Le Gouvernement français a décidé, le 15 avril, de déclencher le plan national d'urgence contre la pollution en mer, le plan POLMAR-MER. L'application de ce plan a été suspendue le 29 avril. Le plan relatif aux opérations à terre (plan POLMAR-TERRE) n'a pas été mis en oeuvre étant donné que la pollution des côtes françaises était relativement limitée.

2.14 Au total, quatre départements français ont été touchés; parmi eux, les Bouches-du-Rhône et la Corse ne l'ont été que légèrement. Dans les Alpes-Maritimes, 16 communes ont été atteintes et 21 dans le Var. La plupart des activités de nettoyage étaient terminées à la fin du mois de juin. Les travaux avaient consisté à recueillir à la main et par des moyens mécaniques les boules de goudron déposées sur les plages d'agrément. De petites quantités de boules de goudron ont continué d'arriver sur les plages mais les opérations de nettoyage ont progressivement diminué au cours des mois d'été. Il reste encore à procéder à l'évacuation des déchets d'hydrocarbures dans certaines des communes concernées.

### Opérations à Monaco

2.15 Les autorités monégasque ont mené des opérations pour recueillir des hydrocarbures en mer et nettoyer certaines plages qui avaient été salées. Ces opérations ont été d'une ampleur limitée.

## **3 Rôle du FIPOL dans les opérations**

3.1 Le FIPOL a été informé de la survenance du sinistre dans les heures qui l'ont suivi. A la suite de consultations entre l'Administrateur, le propriétaire du navire et l'assureur P & I du propriétaire (à savoir le United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited, ci-après dénommé le "UK Club"), il a été décidé que des experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) se rendraient immédiatement à Gênes. Le premier expert de l'ITOPF y est arrivé le soir même du sinistre.

3.2 Craignant le risque qu'une quantité massive d'hydrocarbures en mer ne soit libérée alors que le navire brûlait, le propriétaire, le UK Club et le FIPOL ont, le 11 avril, approuvé la recommandation de l'ITOPF visant à ce que du matériel et des techniciens de l'Oil Spill Service Centre de Southampton soient dépêchés par avion en Italie.

3.3 Les opérations et les inspections menées sur l'épave ont été suivies par des experts techniques de Murray Fenton & Associates nommés par le FIPOL, le propriétaire du navire et le UK Club, qui ont bénéficié du concours d'inspecteurs locaux. Les experts de l'ITOPF ont étudié l'impact des hydrocarbures en Italie, en France et à Monaco et ont régulièrement suivi les opérations de nettoyage à terre et en mer en Italie et en France, avec l'aide d'inspecteurs locaux dans les deux pays. Les experts de Murray Fenton et de l'ITOPF ont travaillé en étroite collaboration avec les autorités compétentes de Gênes.

3.4 L'Administrateur a suivi les opérations du 14 au 17 avril et eu des entretiens avec le capitaine du port de Gênes qui avait la responsabilité des opérations en mer et à terre, ainsi qu'avec d'autres représentants des autorités italiennes. Pendant son séjour à Gênes, il s'est également entretenu de la situation avec des représentants de la Communauté économique européenne et du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle. Le juriste du FIPOL a suivi les opérations du 22 au 24 avril. L'Administrateur s'est rendu une deuxième fois sur les lieux les 26 et 27 juillet.

3.5 L'Administrateur et le juriste ainsi que des représentants du propriétaire du navire et du UK Club ont participé à une réunion à Rome avec un comité interministériel qui avait la responsabilité générale des opérations à Gênes. A l'issue de cette réunion, le FIPOL, le propriétaire du navire et le UK Club ont été invités à désigner des experts qui seraient associés, en tant que consultants, aux

organismes chargés de surveiller la poursuite des opérations en mer et à terre. A cette fin, divers experts techniques engagés par le FIPOL, le propriétaire du navire et le Club ont étroitement collaboré avec des agents de l'Autorité portuaire de Gênes qui est chargée de surveiller et de contrôler les activités de nettoyage confiées sous contrat à l'ATI.

#### **4 Procédure en justice**

4.1 Le propriétaire du navire a adressé une requête au tribunal de Gênes en vue de l'ouverture d'une procédure en limitation et de la constitution d'un fonds de limitation. Le 20 mai 1991, le tribunal a déclaré que, conformément à l'article V.3 de la Convention sur la responsabilité civile, il ne pouvait passer de jugement ouvrant la procédure en limitation parce qu'aucune action en réparation n'avait été intentée contre le propriétaire de navire.

4.2 Une action en justice ayant été introduite par la municipalité d'Arenzano, le tribunal a ouvert la procédure en limitation par un jugement rendu le 29 mai 1991 (qui a été publié le 15 juin 1991) et fixé le montant du fonds de limitation à Lit23 950 220 000 (£10,9 millions), ce qui correspond à 14 millions de DTS, soit le montant maximal prévu par la Convention sur la responsabilité civile. Le fonds de limitation a été constitué par le UK Club au moyen d'une lettre de garantie.

4.3 L'Administrateur suit l'enquête menée par les autorités italiennes sur la cause du sinistre et a désigné des experts techniques à cette fin.

4.4 Le FIPOL a fait opposition à la décision du tribunal d'ouvrir la procédure en limitation, en se réservant le droit de contester le droit du propriétaire du navire à limiter sa responsabilité. Le Gouvernement italien et quelques autres demandeurs ont également fait opposition.

4.5 En outre, le FIPOL a fait opposition à la décision prise par le tribunal de Gênes d'accepter une garantie bancaire pour la constitution du fonds de limitation. En effet, une garantie bancaire ne produisait pas d'intérêts, alors que si le montant de limitation avait été versé en espèces, il aurait pu être placé par le tribunal et aurait rapporté des intérêts au profit des tiers et du FIPOL. Le FIPOL a donc soutenu que la garantie bancaire devrait également couvrir les intérêts pendant au moins cinq ans, puisqu'on ne pouvait pas s'attendre à un jugement définitif avant l'expiration d'une telle période. Elle devrait en conséquence être accrue de façon à inclure des intérêts d'un taux de 15% par an sur cette période. Pour cette raison, le FIPOL a demandé au tribunal soit de déclarer que la garantie était insuffisante et qu'un fonds de limitation n'avait pas été valablement établi, soit d'ordonner que la garantie soit accrue pour atteindre Lit42 003 500 000.

4.6 Le FIPOL est intervenu dans la procédure en limitation, conformément à l'article 7.4 de la Convention portant création du Fonds.

4.7 A la demande du FIPOL, du propriétaire du navire et du UK Club, le Président du tribunal de Gênes a nommé des experts du tribunal auxquels il a demandé d'établir l'étendue des dommages subis par la côte entre Gênes et Savone. Le FIPOL, le propriétaire du navire et le Club ont nommé leurs propres experts pour aider ceux du tribunal. Le rapport des experts du tribunal devrait être disponible vers la fin de 1991.

#### **5 Débats à la 27ème session du Comité exécutif**

5.1 A sa 27ème session, en juin 1991, le Comité exécutif a été informé des faits nouveaux qui étaient survenus en ce qui concerne le HAVEN et il a examiné divers aspects de cette affaire (document FUND/EXC.27/6, paragraphes 3.2 à 3.9).

5.2 Le Comité exécutif a appuyé la décision prise par l'Administrateur de faire opposition à la décision du tribunal de Gênes d'ouvrir une procédure en limitation, réservant ainsi au FIPOL le droit de contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité. En outre, le Comité a

appuyé la décision prise par l'Administrateur de faire opposition à la constitution du fonds de limitation au moyen d'une lettre de garantie couvrant seulement le montant de limitation, sans tenir compte des intérêts.

5.3 Le Comité exécutif a prié l'Administrateur:

- a) de continuer de suivre les opérations menées sur l'épave, en mer et à terre et, en particulier, les opérations effectuées sous contrat par l'ATI;
- b) de suivre les diverses enquêtes menées par les autorités italiennes sur la cause du sinistre de façon à pouvoir soumettre au Comité, lors d'une session ultérieure, une proposition tendant à indiquer si le FIPOL devrait ou non introduire une action en justice afin de lever le droit de limitation du propriétaire du navire;
- c) d'étudier les différents problèmes juridiques posés par un sinistre de cette ampleur qui a causé des dommages par pollution dans plusieurs Etats Membres du FIPOL; et
- d) de procéder à des entretiens avec les divers gouvernements en cause concernant la possibilité de faciliter un règlement rapide des demandes d'indemnisation.

5.4 Le Comité exécutif a souligné que seules les mesures raisonnables devaient faire l'objet d'une indemnisation en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds et, en outre, que seuls les coûts raisonnables pouvaient être admis.

5.5 La délégation italienne a indiqué au Comité exécutif que toutes les opérations entreprises à ce jour avaient été raisonnables; les mesures qui étaient prises ou qui seraient prises à l'avenir seraient également raisonnables. Cette délégation a fait savoir au Comité que le Gouvernement italien réservait sa position quant à son droit de soumettre des demandes d'indemnisation pour tout dommage et toute dépense découlant de ce sinistre.

## **6 Demandes d'indemnisation**

6.1 En vertu des dispositions de la législation italienne sur les faillites, laquelle s'applique également à la procédure en limitation, les demandeurs doivent s'ils sont de nationalité italienne, soumettre leurs demandes d'indemnisation au tribunal dans les 30 jours qui suivent la publication de la décision du tribunal d'ouvrir la procédure, et le faire dans les 60 jours s'ils ne sont pas italiens, sous réserve toutefois que tous les délais de prescription soient considérés comme suspendus pendant la période allant du 1er août au 15 septembre. Conformément à ces dispositions, les demandeurs italiens devaient soumettre leurs demandes avant le 15 juillet 1991 et les autres avant le 29 septembre 1991.

6.2 Environ 1 200 demandeurs italiens ont soumis leurs demandes au tribunal dans les délais prescrits. Parmi eux, il convient de mentionner le Gouvernement italien qui réclamait un montant total de Lit242 899 669 151 (£110 millions) dont Lit100 milliards (£45 millions) visaient les dommages qu'aurait subi le milieu marin. Cette demande concernait les dépenses initiales de nettoyage de Lit54 404 341 848 (£25 millions) engagées par les entrepreneurs agissant sur les instructions de plusieurs autorités publiques, le remboursement de Lit5 milliards (£2,3 millions) pour les barrages flottants perdus ou détruits, des frais de Lit1 356 835 373 (£620 000) engagés par l'Autorité portuaire de Gênes, des dépenses de Lit4 050 736 000 (£1,9 million) engagées par le Centre militaire pour la défense civile du Ministère de la défense et des frais de Lit181 151 860 (£83 000) engagés par le Département de la protection civile. Le solde de Lit75,7 milliards (£35 millions) doit couvrir les frais liés à l'exécution du contrat de nettoyage de l'ATI et aux activités de surveillance. La région de la Ligurie a soumis une demande de Lit200 milliards (£90 millions), dont la majeure partie a trait aux dommages à l'environnement. Il semble que cette demande fasse, en partie du moins, double emploi avec celle du Gouvernement italien. Quelque 350 propriétaires de bateaux de plaisance et de pêche ont

demandé à être indemnisés pour le nettoyage de leurs bateaux. Il n'a pas encore été possible de calculer le montant total des demandes d'indemnisation italiennes. Il semble qu'un certain nombre de demandes, en sus de celles de la Ligurie, fassent également double emploi.

6.3 Le Gouvernement français a intenté une action en justice devant le tribunal de Gênes pour réclamer l'indemnisation du coût des opérations de nettoyage menées en mer et à terre en France, à raison d'un montant total de FF16 284 592 (£1 640 000). Le Gouvernement français se réserve le droit de demander réparation au titre du coût de la remise en état du milieu marin, en se référant à la résolution N°3 adoptée par l'Assemblée du FIPOL concernant les dommages au milieu.

6.4 Des demandes d'indemnisation d'un montant total de FF12 millions (£1,2 million) ont également été soumises au tribunal de Gênes par 22 municipalités françaises et deux autres organismes publics. Ces demandes concernent presque exclusivement les activités de nettoyage de la côte. Les demandeurs se sont réservé le droit de soumettre des preuves concernant les dépenses additionnelles qui seraient engagées après la soumission des demandes initiales. Un des organismes publics (le Parc national de Port-Cros) a demandé réparation au titre des dommages au milieu marin.

6.5 Le FIPOL a été avisé de certaines demandes de particuliers en France portant sur de modestes montants.

6.6 Aucune demande n'a été présentée à ce jour par le Gouvernement monégasque. Les frais encourus dans la Principauté seraient de FF324 000 (£32 500).

6.7 Le propriétaire du HAVEN, le UK Club et le FIPOL, en coopération avec leurs experts techniques et leurs avocats, mettent sur pied un système de données informatisées pour faciliter l'examen des demandes d'indemnisation.

## **7 Notification du Gouvernement espagnol**

Le Gouvernement espagnol a fait savoir au FIPOL que de petites quantités de boules de goudron et de plaques d'hydrocarbures avaient récemment été découvertes sur les côtes des îles Baléares et de la Catalogne en Espagne. Le Gouvernement a déclaré que ces substances provenaient peut-être du HAVEN ou de l'AGIP ABRUZZO et que l'on ne pouvait exclure que des quantités considérables n'en arrivent jusqu'aux côtes espagnoles. Les autorités espagnoles ont prélevé des échantillons de ces boules de goudron mais l'on ne connaît pas encore le résultat de ces analyses. A ce jour aucune demande d'indemnisation n'a été soumise au titre de dommages par pollution en Espagne.

## **8 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre**

Le Comité exécutif est invité à:

- a) examiner les renseignements donnés dans le présent document; et
  - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées pour traiter ce sinistre.
-