



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

COMITE EXECUTIF  
32ème session  
Point 6 de l'ordre du jour

FUND/EXC.32/8  
6 octobre 1992

Original: ANGLAIS

## COMPTE RENDU DES DECISIONS PRISES PAR LE COMITE EXECUTIF A SA TRENTE-DEUXIEME SESSION

(tenue les 5 et 6 octobre 1992)

Président: M. R Renger (Allemagne)  
Vice-président: M. E H Benaboura (Algérie)

### 1 Adoption de l'ordre du jour

Le Comité exécutif a adopté l'ordre du jour publié sous la cote FUND/EXC.32/1.

### 2 Examen des pouvoirs des représentants

Les membres ci-après du Comité exécutif étaient présents:

Allemagne	Indonésie
Algérie	Italie
Fédération de Russie	Japon
France	Koweït
Ghana	Libéria
Grèce	Norvège
Inde	Royaume-Uni

Le Comité exécutif a pris note des renseignements donnés par l'Administrateur, selon lesquels tous les membres susmentionnés du Comité avaient présenté des pouvoirs en bonne et due forme.

Les Etats contractants ci-après étaient représentés en qualité d'observateurs:

Bahamas	Nigéria
Canada	Pays-Bas
Chypre	Pologne
Côte d'Ivoire	République arabe syrienne
Danemark	République fédérative de Yougoslavie (Serbie et Monténégro)
Espagne	Suède
Finlande	Venezuela
Monaco	

Les Etats non contractants ci-après étaient également représentés en qualité d'observateurs:

Australie	Equateur
Belgique	Etats-Unis d'Amérique
Brésil	Mexique
Chili	Panama
Chine	Philippines
Colombie	République de Corée
Egypte	

L'organisation intergouvernementale et les organisations non gouvernementales internationales ci-après ont participé à la session en qualité d'observateurs:

Organisation maritime internationale (OMI)  
 Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)  
 Chambre internationale de la marine marchande (ICS)  
 Cristal Ltd  
 International Group of P & I Clubs  
 International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF)  
 Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

### **3 Sinistres mettant en cause le FIPOL**

#### **3.1 Aperçu de la situation**

L'Administrateur a présenté le document FUND/EXC.32/2 qui contenait un résumé de la situation concernant tous les sinistres dont le FIPOL s'était occupé depuis la 28ème session du Comité exécutif.

#### **3.2 Sinistre de l'AGIP ABRUZZO**

3.2.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements communiqués dans les documents FUND/EXC.32/3 et FUND/EXC.32/3/Add.1 au sujet du sinistre de l'AGIP ABRUZZO, notamment en ce qui concerne le règlement des demandes. Il s'est félicité de ce que toutes les grosses demandes d'indemnisation présentées à ce jour aient été réglées.

3.2.2 La délégation italienne a fait savoir au Comité exécutif que le Gouvernement italien soumettrait prochainement une demande de Lit 1 333 millions ayant trait aux frais occasionnés par l'utilisation d'aéronefs et de navires militaires. Cette délégation a fait savoir par ailleurs que le Gouvernement italien n'avait pas encore pu décider s'il soumettrait une demande au titre des dommages causés à l'environnement marin étant donné que l'enquête sur les effets du déversement d'hydrocarbures sur l'environnement n'avait pas été conclue.

3.2.3 Le Comité exécutif a pris note de l'avis de l'Administrateur selon lequel aucun indice ne dénotait une faute personnelle de la part du propriétaire de l'AGIP ABRUZZO qui ne pourrait donc pas être privé de son droit de limiter sa responsabilité.

3.2.4 L'Administrateur a fait savoir que, d'après les renseignements disponibles, il semblait que l'abordage entre l'AGIP ABRUZZO et le MOBY PRINCE ait résulté de la négligence de l'équipage du second navire. Le Comité a donc autorisé l'Administrateur à intenter une action récursoire contre le propriétaire du MOBY PRINCE afin de recouvrer toute somme versée par le FIPOL pour ce sinistre, à moins que les conclusions de la commission nommée par le Ministère de la marine marchande pour mener l'enquête sur la cause du sinistre n'indiquent qu'une telle action n'était pas justifiée. Notant que l'Administrateur estimait, sur la base des renseignements dont il disposait actuellement, qu'il ne serait pas possible au FIPOL d'obtenir la déchéance du droit du propriétaire du MOBY PRINCE de limiter sa responsabilité, le Comité l'a chargé de procéder à un nouvel examen de la question compte tenu des conclusions de la Commission d'enquête. L'Administrateur a aussi été chargé de soumettre pour examen au Comité exécutif la question de savoir si l'action récursoire devrait être poursuivie, même s'il devait s'avérer que le montant que le FIPOL pourrait recouvrer était relativement peu élevé.

### 3.3 Sinistre du HAVEN

3.3.1 L'Administrateur a présenté le document FUND/EXC.32/4 qui rendait compte de la situation concernant le sinistre du HAVEN.

3.3.2 Il a été noté que le tribunal de première instance de Gênes n'avait pas encore rendu de jugement sur l'opposition faite à la décision prise, le 14 mars 1992, par le juge chargé de la procédure en limitation au sujet de la méthode à suivre pour convertir en liras italiennes le montant maximal payable par le FIPOL. Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de maintenir, lors de la procédure en justice, la position du FIPOL à cet égard, à savoir que la conversion devrait se faire sur la base de la valeur du DTS et non celle de l'or sur le marché libre, comme le soutenait le juge. Par ailleurs, le Comité a chargé l'Administrateur de faire appel du jugement que rendrait le tribunal de première instance sur cette question, si ce dernier n'acceptait pas la position du FIPOL au sujet de la méthode de conversion.

3.3.3 Se référant au paragraphe 3.9 du document FUND/EXC.32/4 selon lequel le Gouvernement français avait appuyé la position du FIPOL quant à la méthode de conversion, la délégation espagnole a informé le Comité que le Gouvernement espagnol avait fait savoir au tribunal qu'il appuyait également la position du FIPOL à cet égard.

3.3.4 Le Comité exécutif a noté que le FIPOL n'avait pas encore pu avoir accès au rapport de la commission qui avait mené l'enquête sur la cause du sinistre. La délégation italienne a fait savoir au Comité qu'en vertu du Code de procédure pénale, le rapport de la Commission d'enquête avait été envoyé au procureur et qu'il ne pouvait pas être mis à la disposition de tiers avant que le procureur n'ait présenté sa demande de poursuites au juge compétent. La délégation italienne a ajouté que même le Gouvernement italien ne pouvait pas avoir accès à ce rapport avant que le procureur n'ait achevé son examen.

3.3.5 La délégation chypriote a fait savoir au Comité exécutif que tout élément qui pourrait se dégager de l'enquête effectuée par le Gouvernement chypriote sur la cause du sinistre du HAVEN serait communiqué au FIPOL et que le Gouvernement tiendrait l'Administrateur au courant des suites de cette affaire.

3.3.6 L'Administrateur a été chargé d'étudier, avec l'aide d'experts juridiques et techniques, les conclusions de la Commission d'enquête dès que le rapport serait disponible. Le Comité a prié l'Administrateur de continuer de suivre les enquêtes criminelles menées en Italie. Il a aussi été chargé de consulter les avocats italiens du FIPOL pour savoir s'il serait possible en vertu du droit italien que le FIPOL ait accès aux documents ou autres pièces justificatives susceptibles d'aider le FIPOL à examiner la question. Au cas où la publication du rapport de la Commission d'enquête se ferait

longuement attendre, l'Administrateur a été chargé de procéder à une évaluation préliminaire de la cause du sinistre sur la base des avis des experts techniques nommés par le FIPOL pour examiner la question et de soumettre ses conclusions à une session ultérieure du Comité exécutif. Le Comité exécutif a souligné que l'Administrateur devrait procéder à cette évaluation afin d'indiquer au Comité si le FIPOL devrait intenter une action en justice pour obtenir la déchéance du droit du propriétaire de limiter sa responsabilité et s'il devrait intenter une action en justice contre toute personne (autre que le propriétaire) afin de recouvrer tout montant que le FIPOL pourrait être appelé à verser à titre d'indemnisation ou de prise en charge financière.

3.3.7 Le Comité exécutif a pris note de la situation en ce qui concerne l'examen des demandes d'indemnisation et les audiences que le juge chargé de la procédure en limitation consacrerait aux demandes individuelles.

3.3.8 Le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à indiquer, lorsque cela serait approprié au cours de la procédure en justice et en se fondant sur l'examen effectué par les experts du FIPOL, la position du FIPOL quant à la recevabilité des demandes individuelles et les montants jugés acceptables par le FIPOL. L'Administrateur a été prié de soumettre toute question de principe au Comité exécutif pour examen, s'il en avait le temps.

3.3.9 L'Administrateur a fait savoir au Comité exécutif que des entretiens officieux avaient eu lieu en septembre 1992 entre des représentants du Gouvernement italien et des experts techniques nommés par le FIPOL, le propriétaire du navire et le UK Club en vue de déterminer celles des demandes qui représentaient des doubles emplois et d'évaluer si les montants réclamés au titre de diverses rubriques étaient raisonnables. L'Administrateur a souligné combien il importait que ces entretiens se poursuivent et que l'on parvienne à un accord sur le montant des rubriques de la demande du Gouvernement italien qui avaient trait aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde. La délégation italienne a été d'accord avec l'Administrateur pour dire que les entretiens qui avaient eu lieu à ce jour avaient été très utiles et, comme lui, elle a estimé qu'ils devraient se poursuivre.

3.3.10 Le Comité a noté avec satisfaction que des négociations commenceraient dans un proche avenir à propos des demandes soumises par le Gouvernement français et d'autres demandeurs de ce pays.

#### 3.4 Sinistre du RIO ORINOCO

3.4.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements donnés dans le document FUND/EXC.32/5 et noté avec satisfaction que toutes les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre avaient été réglées et acquittées très rapidement.

3.4.2 Le Comité exécutif a noté que le rapport d'enquête des autorités canadiennes sur la cause du sinistre n'était pas encore disponible.

#### 3.5 Sinistres présentant un intérêt particulier

3.5.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements donnés à propos des sinistres du PATMOS, du TOLMIROS, de l'AMAZZONE, du VOLGONEFT 263 et du VISTABELLA dans les documents FUND/EXC.32/6, FUND/EXC.32/6/Add.1 et FUND/EXC.32/6/Add.2.

3.5.2 Pour ce qui est du sinistre du PATMOS, le Comité exécutif a noté le deuxième rapport des experts de la Cour. Il a réaffirmé le point de vue qu'il avait exprimé à sa 28ème session, à savoir que, compte tenu du lien qui existait entre la demande d'indemnisation du Gouvernement italien dans l'affaire du PATMOS et sa demande analogue dans l'affaire du HAVEN, le jugement de la Cour d'appel porterait sur des questions qui revêtaient une grande importance pour le FIPOL. Le Comité a rappelé qu'à cette session il avait prié l'Administrateur de faire appel d'un jugement qui accepterait la demande d'indemnisation du Gouvernement italien si, du fait de ce jugement, le FIPOL devait être appelé à verser

des indemnités pour ce sinistre. En outre, le Comité a prié l'Administrateur de lui soumettre la question pour réexamen à la lumière du jugement de la Cour d'appel.

3.5.3 Pour ce qui est du sinistre du TOLMIROS, le Comité exécutif a noté avec satisfaction que le Gouvernement suédois s'était désisté de son action en justice contre le propriétaire du navire et son assureur P & I, que le FIPOL ne serait donc pas appelé à verser d'indemnités pour ce sinistre et qu'il s'était vu allouer ses débours dans la procédure en justice.

3.5.4 A propos du sinistre de l'AMAZZONE, le Comité exécutif s'est félicité de ce que toutes les demandes d'indemnisation aient été réglées et acquittées et que le FIPOL ait recouvré, en vertu d'un règlement extra-judiciaire, la majeure partie du montant qu'il avait payé à titre d'indemnisation.

3.5.5 Pour ce qui est du sinistre du VOLGONEFT 263, le Comité exécutif a noté que toutes les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre avaient été réglées et acquittées.

3.5.6 S'agissant du sinistre du VISTABELLA, le Comité exécutif a noté les problèmes auxquels le FIPOL s'était trouvé confronté du fait que le navire n'était pas couvert par un club P & I et qu'au cas où il aurait une assurance, on n'en connaissait pas l'étendue. L'Administrateur a été prié d'indiquer au Comité exécutif, pour examen à sa session suivante, les problèmes que poserait le paiement de la demande du Gouvernement français si le propriétaire du navire ne constituait pas de fonds de limitation.

### **3.6 Sinistres ayant eu des prolongements de moindre importance**

3.6.1 L'Administrateur a présenté le document FUND/EXC.32/7 dans lequel il donnait des renseignements concernant des événements de pollution par les hydrocarbures qui n'étaient pas traités dans les documents FUND/EXC.32/3 à 32/6.

3.6.2 Le Comité exécutif a noté que toutes les demandes d'indemnisation et de prise en charge financière résultant des sinistres de l'AKARI et du KAZUEI MARU N°10 avaient été réglées et acquittées et que seules des demandes de prise en charge financière restaient en suspens pour les sinistres du HOKUNAN MARU N°12 et du KAIKO MARU N°86. Pour ce qui est du sinistre du KAZUEI MARU N°10, le Comité a noté que le FIPOL avait recouvré, auprès du propriétaire de l'autre navire en cause dans ce sinistre, une partie considérable des indemnités qu'il avait versées aux victimes.

## **4 Date de la prochaine session**

4.1 Le Comité exécutif a décidé de tenir sa 33ème session le jeudi 8 ou le vendredi 9 octobre 1992, la date exacte devant être annoncée ultérieurement.

4.2 Le Comité exécutif a décidé de retenir les dates des 11 et 12 mars 1993 au cas où il lui serait nécessaire de tenir une session extraordinaire.

## **5 Divers**

5.1 L'Administrateur a informé le Comité exécutif de trois sinistres que le Secrétariat avait suivis de très près mais pour lesquels le FIPOL ne serait pas appelé à effectuer de versements à titre d'indemnisation ou de prise en charge financière, comme suit:

- a) Le 9 février 1992, le navire maltais BLUE SEA (14 515 tjb) avait déversé 15 à 20 tonnes d'hydrocarbures au large de Tunis (Tunisie) à la suite de l'éclatement d'un tuyau de déchargement. Le montant de limitation du navire était estimé à environ £1,3 million. Le montant total des demandes qui avaient été réglées était bien inférieur à ce chiffre.

- b) Le 16 avril 1992, le navire maltais KATINA P (30 890 tjb) avait déversé 300 tonnes de brut dans la baie de Maputo (Mozambique) car sa coque avait été endommagée par gros temps. La nappe avait atteint le rivage mozambicain et touché également une partie du littoral de l'Afrique du Sud. Le navire avait été remorqué hors de la baie de Maputo mais avait coulé en haute mer avant que le reste de la cargaison puisse être transbordé. Le Mozambique n'était pas Partie à la Convention sur la responsabilité civile ni à la Convention portant création du Fonds. L'Afrique du Sud était Partie à la Convention sur la responsabilité civile mais comme les dommages subis dans ce pays étaient très limités, le FIPOL ne serait pas appelé à effectuer de versements au titre de la prise en charge financière.
- c) Le 3 mai 1992, à la suite d'un abordage au large de l'île de Skyros dans la mer Egée (Grèce), le navire russe GEROI CHERNOMORYA (28 259 tjb) avait pris feu. L'île de Mykonos avait été souillée et le littoral rocheux ainsi que des plages avaient été nettoyés à la main. Les demandes d'indemnisation seraient probablement bien inférieures au montant de limitation applicable au navire.

5.2 Le Comité exécutif a également été informé du sinistre du NAGASAKI SPIRIT qui s'était produit pendant la nuit du 19 et du 20 septembre 1992, comme suit:

Le navire-citerne libérien NAGASAKI SPIRIT (52 787 tjb) qui transportait 40 000 tonnes de brut avait heurté le porte-conteneurs OCEAN BLESSING dans la partie nord du détroit de Malacca. A la suite de cet abordage, les deux navires avaient pris feu et un certain nombre des membres de leurs équipages étaient morts. On estimait à environ 12 000 tonnes la quantité d'hydrocarbures qui s'était échappée du NAGASAKI SPIRIT à la suite de ce sinistre mais la plupart semblait avoir brûlé ou s'être dispersée. Parmi les Etats de la région, l'Indonésie était Partie à la fois à la Convention sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds, alors que Singapour n'était Partie qu'à la première. La Malaisie n'était Partie ni à l'une ni à l'autre. Il ne semblait guère probable que le FIPOL soit appelé à verser d'indemnités pour ce sinistre. L'Administrateur suivait de très près l'évolution de cette affaire.

5.3 Aucune autre question n'a été soulevée au titre de ce point de l'ordre du jour.

## **6 Adoption du rapport à l'Assemblée**

Le projet de rapport du Comité exécutif à l'Assemblée, tel qu'il figurait dans le document FUND/EXC.32/WP.1, a été adopté sous réserve de certaines modifications.

---