



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

COMITE EXECUTIF
40ème session
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.40/8
5 septembre 1994

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FIPOL

Rapports sur les prolongements de certains sinistres
qui présentent un intérêt particulier

PATMOS, VISTABELLA, AGIP ABRUZZO, TAIKO MARU, ILIAD et SEKI

Note de l'Administrateur

1 Introduction

Le présent document décrit les prolongements que certains sinistres ont eus depuis la 36ème session du Comité exécutif et qui peuvent présenter un intérêt particulier pour les délégations.

2 PATMOS

(Italie, 21 mars 1985)

Le sinistre

2.1 Le navire-citerne grec PATMOS (51 627 tjb), qui transportait 83 689 tonnes de pétrole brut, est entré en collision avec le navire-citerne espagnol CASTILLO DE MONTEARAGON (92 289 tjb), lequel était sur lest, au large de la côte de Calabre, dans le détroit de Messine (Italie). Environ 700 tonnes d'hydrocarbures se sont échappées du PATMOS. La plupart des hydrocarbures déversés ont dérivé à la surface de la mer et se sont dispersés naturellement. Seules quelques tonnes d'hydrocarbures ont atteint la côte sicilienne. Les autorités italiennes ont entrepris de vastes opérations afin de circonscrire la nappe d'hydrocarbures et de prévenir une pollution des côtes de Sicile et de Calabre.

2.2 Le propriétaire du PATMOS et son assureur, la United Kingdom Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (le UK Club), ont constitué un fonds de limitation auprès du tribunal de Messine. Le tribunal a fixé le montant de limitation à Lit 13 263 703 650 (£5,4 millions).

Demandes d'indemnisation

2.3 Des demandes d'indemnisation ont été présentées contre le fonds de limitation pour un montant total de Lit 76 112 040 216 (£31,2 millions). La plupart de ces demandes ont fait l'objet de règlements à l'amiable. Le montant global des demandes acceptées par les tribunaux au cours de la procédure en limitation et de la procédure d'appel est de Lit 9 436 318 650 (£3,9 millions). Ces demandes ont été payées par le UK Club.

Procédure devant la Cour d'appel

2.4 Une demande d'indemnisation de Lit 20 milliards (£8,2 millions), qui a ensuite été ramenée à Lit 5 milliards (£2,1 millions), a été présentée par le Gouvernement italien au titre de dommages allégués au milieu marin. Le Gouvernement italien n'a fourni aucun document indiquant le type de dommages allégués ou la base de calcul du montant réclamé. Or l'Assemblée du FIPOL avait en 1980 adopté à l'unanimité une résolution stipulant que "la détermination du montant des indemnités dues par le FIPOL ne devrait pas être effectuée sur la base d'une quantification abstraite des dommages effectuée au moyen de modèles théoriques". Compte tenu de cette résolution, le FIPOL a rejeté cette demande. Considérant que l'Etat n'avait pas subi de perte économique, le tribunal de première instance a rejeté cette demande.

2.5 Le Gouvernement italien a fait appel de cette décision du tribunal de première instance. En appel, il a fait valoir que sa demande concernait des dommages effectivement causés au milieu marin et des pertes économiques effectivement subies par le secteur touristique et les pêcheurs. Il a donc affirmé que sa demande n'allait pas à l'encontre de l'interprétation de la définition du dommage par pollution que l'Assemblée avait adoptée par la résolution susmentionnée.

2.6 La Cour d'appel a, en 1989, rendu un jugement non définitif au sujet de la demande du Gouvernement italien. Dans ce jugement, elle a déclaré que le propriétaire du PATMOS, le UK Club et le FIPOL étaient responsables des dommages visés par la demande du Gouvernement italien. Un exposé des motifs de la Cour figure au paragraphe 3.7 du document FUND/EXC.28/3. L'Administrateur a décidé de se réserver, au nom du FIPOL, le droit de faire appel devant la Cour suprême.

2.7 La Cour a nommé trois experts qu'elle a chargés d'établir si la pollution par les hydrocarbures avait causé des dommages aux ressources marines au large des côtes de Sicile et de Calabre; dans l'affirmative, les experts devraient en déterminer le montant ou, dans tous les cas, fournir tout élément utile pour l'évaluation équitable des dommages. Pour ce qui est du rapport des experts de la Cour et du mémoire présenté par le FIPOL, il convient de se reporter aux paragraphes 2.7 à 2.9 du document FUND/EXC.40/7.

2.8 La Cour d'appel a rendu son jugement en janvier 1994. Pour ce qui est de la demande du Gouvernement italien relative aux dommages au milieu marin, la Cour a alloué à l'Etat italien des indemnités d'un montant de Lit 2,1 milliards (£861 100). Il semble que la Cour d'appel ait évalué le montant des indemnités en se fondant sur une certaine quantité de poissons qui n'avaient pas vu le jour par suite de la pollution et dont elle avait fixé le prix à Lit 8 000 le kg. La Cour a peut-être aussi tenu compte des dommages au plancton et au benthos. Elle n'indique toutefois nulle part dans son jugement comment elle a calculé le montant alloué à titre d'indemnisation ni dans quelle mesure elle a réduit les indemnités pour tenir compte de la négligence qui a contribué au dommage.

2.9 Le Gouvernement italien a également fait appel en ce qui concerne une rubrique de sa demande qui portait sur Lit 46 980 000 (£119 260) au titre de certaines activités de la brigade des sapeurs-pompiers de Messine. Le tribunal de première instance avait rejeté cette demande, estimant que les activités exécutées qui faisaient partie des fonctions dévolues à la brigade des sapeurs-pompiers n'ouvraient pas droit à réparation; en outre, ces activités avaient été exécutées après la levée de l'état d'urgence décrété localement.

2.10 La Cour d'appel a déclaré que les activités de la brigade des sapeurs-pompiers avaient eu pour objet de prévenir l'incendie au cours du transbordement du pétrole brut du PATMOS sur d'autres navires. Elle a estimé que ces activités qui visaient à enlever le pétrole brut devraient être considérées comme des mesures antipollution. La Cour d'appel a également déclaré que le fait que les mesures aient été prises après la levée de l'état d'urgence n'avait pas d'importance. C'est pourquoi cette rubrique de la demande a été acceptée.

2.11 Les trois autres demandes en instance d'appel ont été rejetées par la Cour d'appel.

2.12 Par suite du jugement rendu par la Cour d'appel, le montant total des demandes acceptées s'élève à Lit 11 583 298 650 (£4 749 200), ce qui est inférieur au montant de limitation applicable au PATMOS (Lit 13 263 703 650). Etant donné que le PATMOS battait le pavillon de la Grèce, Etat qui à la date du sinistre n'était pas Partie à la Convention portant création du Fonds, le propriétaire du navire ne peut pas bénéficier de la prise en charge financière prévue à l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds. Si le jugement de la Cour d'appel est maintenu, le FIPOL ne sera donc pas appelé à faire de versements à titre d'indemnisation ou de prise en charge financière. En conséquence, il n'est pas habilité à faire appel du jugement.

3 VISTABELLA

(Caraïbes, 7 mars 1991)

3.1 La barge de mer VISTABELLA (1 090 tjb), qui était immatriculée à la Trinité-et-Tobago et transportait environ 2 000 tonnes de fuel-oil lourd, était en cours de remorquage entre une installation d'entreposage dans les Antilles néerlandaises et Antigua. Le câble de remorque a lâché et la barge a coulé à une profondeur de plus de 600 mètres à 15 milles au sud-est de Nevis. On ne connaît ni la quantité d'hydrocarbures déversés par suite de cet événement, ni la quantité demeurant dans la barge.

3.2 Sous l'effet des courants, les hydrocarbures déversés ont dérivé vers le nord, une partie se déposant sur la côte de Saint-Barthélemy (département français de la Guadeloupe); un certain nombre de navires de plaisance et de pêche ont été pollués. Des opérations de nettoyage au large ont été effectuées par la Marine française qui a utilisé des dispersants dans la zone maritime située entre le lieu du naufrage de Saint-Barthélemy. Elles ont arrêté ces opérations au bout de quelques jours lorsqu'il s'est confirmé que l'utilisation de dispersants n'avait guère d'effet en raison de la viscosité élevée des hydrocarbures déversés. L'Armée française a également procédé à des opérations de nettoyage manuel de la côte souillée à Saint-Barthélemy.

3.3 Les côtes de Saint-Kitts, Nevis, Saba et Sint-Maarten ont également été polluées. Les deux premières îles constituent l'Etat indépendant de Saint-Kitts-et-Nevis, alors que Saba et Sint-Maarten font partie des Antilles néerlandaises. Des hydrocarbures ont aussi atteint les côtes des îles Vierges britanniques et des îles Vierges américaines, ainsi que celles de Porto Rico (Etats-Unis).

3.4 Au total, cinq juridictions ont été touchées. Toutefois, seuls les dommages de pollution survenus dans le département français de la Guadeloupe et dans les îles Vierges britanniques pouvaient être indemnisés par le FIPOL. Ni l'Etat indépendant de Saint-Kitts-et-Nevis, ni Porto Rico, ni les îles Vierges américaines ne sont couverts par la Convention portant création du Fonds. Cette convention ne couvre pas non plus les dommages survenus aux Antilles néerlandaises car le Royaume des Pays-Bas n'en a pas étendu l'application à cette zone.

3.5 La barge VISTABELLA n'était couverte par aucun Club P & I. Elle avait, semble-t-il, une assurance au tiers dont le FIPOL n'a pas encore été en mesure de déterminer l'étendue. On ne connaît pas le montant de limitation qui lui est applicable. Le FIPOL a tenté de se mettre en rapport avec le propriétaire de la barge et son assureur afin de solliciter leur coopération dans le cadre de la procédure de règlement. Jusqu'à présent, ces démarches n'ont donné aucun résultat. La situation financière du propriétaire du navire fait actuellement l'objet d'une enquête. De l'avis de l'Administrateur, il est peu probable que le propriétaire soit en mesure de satisfaire à ses obligations au titre de la Convention sur la responsabilité civile, à moins d'être assuré de manière appropriée.

3.6 Des demandes d'indemnisation se chiffrant au total à FF189 202 (£22 520) ont été soumises par une trentaine de propriétaires de navires de plaisance et de navires de pêche de Saint-Barthélemy. En juillet et août 1991, le FIPOL a réglé ces demandes et a payé à cette fin un montant total de FF110 010 (£11 040).

3.7 Une demande d'indemnisation de US\$6 099 (£3 198) a été soumise au titre d'opérations de nettoyage par le propriétaire d'un hôtel de Peter Island (îles Vierges britanniques). Les autorités des îles Vierges britanniques ont soumis une demande d'un montant de US\$1 969 (£1 033) pour les opérations de nettoyage effectuées à terre. Ces deux demandes qui ont été acceptées par l'Administrateur dans leur totalité ont été acquittées par le FIPOL en avril 1992 et en juin 1992, respectivement.

3.8 En novembre 1992, le Gouvernement français a soumis sa demande d'indemnisation qui s'élevait à FF8 711 275 (£1 036 506). Cette demande a été réglée en juin 1994 à raison de FF7 millions plus des intérêts d'un montant de FF1 127 519. Le FIPOL a versé la somme de FF8 127 519 (£986 948) au Gouvernement français en juillet 1994.

3.9 Le Gouvernement français a intenté une action en justice contre le propriétaire de la barge VISTABELLA et son assureur devant le tribunal de Basse-Terre (Guadeloupe), afin de se faire indemniser pour les opérations de nettoyage effectuées par la Marine française. Le FIPOL est intervenu dans la procédure et a acquis par subrogation la demande du Gouvernement français. Ce dernier se retirera de la procédure.

4 AGIP ABRUZZO

(Italie, 10 avril 1991)

Le sinistre

4.1 Alors qu'il était au mouillage à deux milles au large du port de Livourne (Italie), le navire-citerne italien AGIP ABRUZZO (98 544 tjb) a été heurté de nuit par le transbordeur roulier italien MOBY PRINCE. Les deux navires ont pris feu. Tous les passagers du transbordeur et tous les membres de son équipage sauf un (soit en tout 143 personnes) ont trouvé la mort; le transbordeur a été lui-même complètement détruit. Il n'y a pas eu de mort à bord du navire-citerne, bien que certains membres de l'équipage aient été blessés.

4.2 L'AGIP ABRUZZO transportait environ 80 000 tonnes de pétrole brut léger iranien. A la suite de l'abordage, une citerne à cargaison a été endommagée et quelque 2 000 tonnes d'hydrocarbures de cargaison se sont échappées, dont une partie a été consumée par le feu. L'incendie qui s'est déclaré à bord a duré sept jours et a détruit les locaux d'habitation et la chambre des machines. Des explosions dans une citerne de soute trois jours après le sinistre ont considérablement endommagé la structure du navire et entraîné ensuite la fuite d'une quantité non déterminée de combustible de soute.

Opérations de nettoyage et d'assistance

4.3 On a tout d'abord envisagé de pomper l'eau de la chambre des machines et des autres espaces de l'AGIP ABRUZZO qui avaient été envahis de façon à réduire suffisamment son tirant d'eau pour pouvoir l'amener jusqu'au port de Livourne où le reste de sa cargaison serait déchargé. Toutefois, comme on avait du mal à empêcher un nouvel envahissement de la chambre des machines, on a décidé de procéder à un transbordement de la cargaison de navire à navire au mouillage. Ce transbordement a été effectué du 12 au 17 mai, avec plusieurs interruptions dues au mauvais temps et à des difficultés techniques. L'AGIP ABRUZZO est resté au mouillage jusqu'au 22 octobre 1991, date à laquelle il a été pris en remorque, ayant été vendu à la démolition.

4.4 Les tentatives déployées pour récupérer les hydrocarbures en mer ont été en partie couronnées de succès mais elles se sont heurtées à des difficultés du fait de la viscosité élevée des résidus calcinés et de la vaste étendue sur laquelle s'était répandu le combustible déversé. Les hydrocarbures ont éventuellement touché quelque 130 kilomètres de côtes, surtout au nord de Livourne, bien que cette pollution ait été intermittente et qu'elle ait consisté, dans la plupart des cas, en un léger éparpillement de boules de goudron.

4.5 Le nettoyage de la côte dans la région de Livourne a été effectué par des entrepreneurs locaux. La plupart des opérations étaient terminées au début du mois de juin 1991, avant l'ouverture de la haute saison touristique mais, dans deux zones, il a fallu poursuivre les travaux de nettoyage pendant tout l'été.

Demandes d'indemnisation

4.6 Un certain nombre de demandes d'indemnisation ont été présentées au propriétaire du navire et au FIPOL. Elles ont fait l'objet de négociations et la plupart ont été réglées à l'amiable. Les demandes réglées au 1er septembre 1994 représentaient au total Lit 17 917 500 000 (£7,3 millions). Elles ont toutes été payées par le propriétaire du navire, à l'exception de celle qu'il avait lui-même présentée.

4.7 En février 1993, le Gouvernement italien a soumis une demande d'indemnisation de Lit 1 333 300 000 (£546 900) au titre des frais d'utilisation d'aéronefs et de navires militaires. Il a indiqué au FIPOL qu'il n'avait pas encore été en mesure de décider s'il soumettrait une demande pour dommages au milieu marin, étant donné que l'enquête sur les effets du déversement sur l'environnement n'était pas encore terminée.

4.8 Le propriétaire d'un certain nombre de bateaux de plaisance qui avaient été souillés a soumis une demande d'indemnisation de Lit 65 335 000 (£26 800).

Participation du FIPOL au paiement des demandes

4.9 Le montant total des demandes réglées (Lit 17 917 500 000, soit £7,3 millions) et des demandes en instance (Lit 1 398 635 000 soit £574 000) qui s'élève à Lit 19 316 135 000 (£7,9 millions) n'atteint pas le montant de limitation applicable au navire (qui est d'environ Lit 21,9 milliards soit £9,0 millions). Le FIPOL ne sera donc pas appelé à verser d'indemnités pour ce sinistre. Il convient de noter que les demandes se sont trouvées prescrites le 10 avril 1994 ou peu après cette date, à moins toutefois que les dispositions pertinentes de la Convention sur la responsabilité civile (article VIII) et de la Convention portant création du Fonds (article 6.1) n'aient été observées. Etant donné que le FIPOL ne sera de toute façon pas tenu d'indemniser les victimes, il n'a pas à considérer si les demandes en instance sont ou non frappées de prescription.

4.10 Le FIPOL devra prendre en charge le propriétaire du navire en vertu de l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds dans la mesure où le montant total versé par ce dernier ou son assureur dépassera 7 192 000 DTS, ce qui correspond à environ Lit 16,5 milliards, soit £6,8 millions. Le montant exact de la prise en charge financière ne pourra être établi que lorsque l'on connaîtra le montant total des indemnités versées par le propriétaire du navire aux demandeurs. A l'heure actuelle, cette prise en charge financière se chiffrerait à quelque Lit 2 816 135 000 (£1,2 million).

4.11 En mars 1994, le Skuld Club a entamé devant le tribunal de Livourne une action en justice contre le FIPOL concernant l'obligation de ce dernier de verser une prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds.

Procédure en limitation

4.12 Le 28 juillet 1993, le propriétaire de l'AGIP ABRUZZO (la SNAM, société du Groupe ENI qui appartient à l'Etat) a déposé une requête auprès du tribunal de première instance de Livourne pour ouvrir la procédure en limitation. Le tribunal ne s'est pas encore prononcé à cet égard.

4.13 Le montant de limitation applicable à l'AGIP ABRUZZO en vertu de la Convention sur la responsabilité civile devrait être d'environ Lit 21,9 milliards (£9,0 millions) (calculé sur la base des taux d'échange en vigueur le 30 juin 1994).

4.14 L'assureur P & I du propriétaire du navire (le Skuld Club) a demandé au FIPOL de lever, dans cette affaire, l'obligation de constituer un fonds de limitation, compte tenu des frais juridiques élevés que cela comporterait.

4.15 A plusieurs reprises par le passé, le Comité exécutif a décidé que le FIPOL devait normalement exiger la constitution du fonds de limitation afin de pouvoir verser des indemnités et que cette obligation ne pourrait être levée que dans des cas exceptionnels. Pour plusieurs sinistres au Japon, le Comité exécutif a, toutefois, levé cette obligation compte tenu des frais juridiques relativement élevés que la constitution d'un tel fonds entraînerait par rapport au montant de limitation modique applicable en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

4.16 Comme cela est indiqué ci-dessus, l'intervention du FIPOL dans cette affaire se limite au versement du montant de la prise en charge financière. La constitution d'un fonds de limitation semble soulever difficultés juridiques. En effet, alors que la demande d'ouverture d'une procédure en limitation a été présentée au tribunal en juillet 1993, ce dernier ne s'est pas encore prononcé la-dessus. C'est pourquoi l'Administrateur appuie la demande du Skuld Club visant à ce que le FIPOL lève, exceptionnellement, l'obligation de constituer le fonds de limitation. Si cette proposition est acceptée, l'Administrateur estime que le niveau d'intervention du FIPOL devrait être calculé sur la base du cours de la lire italienne par rapport au DTS à une date donnée telle que le 1er octobre 1994.

Enquête sur la cause du sinistre

4.17 A sa 28ème session, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de suivre l'enquête menée sur la cause du sinistre de façon à pouvoir soumettre à une session ultérieure une proposition tendant à indiquer si le FIPOL devrait ou non tenter une action en recours contre le propriétaire du MOBY PRINCE ou engager toute autre action en justice (document FUND/EXC.28/9, paragraphe 3.4.3).

4.18 Une enquête administrative sur la cause du sinistre a été effectuée par une commission spéciale nommée par le Ministère de la marine marchande. Cette Commission a publié en janvier 1994 un rapport sur ses constatations. Le procureur public a également procédé à une enquête criminelle qui n'est pas encore terminée. Il a demandé au juge du tribunal pénal de ne pas entamer de poursuites contre le propriétaire du MOBY PRINCE mais seulement contre l'officier du port qui était de service et le quatrième officier de l'AGIP ABRUZZO. Les familles des victimes ont fait opposition à la position prise par le procureur public et ont demandé à ce que le capitaine de l'AGIP ABRUZZO et le propriétaire du MOBY PRINCE soient également poursuivis. Comme il en avait été chargé par le Comité exécutif, l'Administrateur a suivi l'enquête administrative et l'enquête criminelle par l'intermédiaire de l'avocat italien du FIPOL.

4.19 Les conclusions du rapport des commissions d'enquête administratives sont les suivantes. La cause la plus probable de l'abordage est imputable à la négligence du capitaine/de l'équipage du MOBY PRINCE qui naviguait à une vitesse excessive (d'environ 15 à 18 noeuds) en dépit du nombre des navires mouillés dans la rade de Livourne et de la mauvaise visibilité due à l'heure de la journée (il était plus de 22 heures) et au temps (qui était brumeux). Pour ce qui est de l'AGIP ABRUZZO, son quatrième officier (qui était de service à la passerelle à l'heure dite) a commis une négligence en omettant d'émettre les signaux sonores prévus par le Règlement COLREG pour les navires au mouillage par visibilité réduite (ou en tardant à le faire). Il semble qu'il n'y ait pas eu de négligence concernant la position du mouillage du navire-citerne.

Limitation de la responsabilité et action en recours

4.20 A sa 32ème session, 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 (document FUND/EXC.32/8, paragraphe 3.2.3).

4.21 Le propriétaire du MOBY PRINCE est, en droit italien, habilité à limiter sa responsabilité à moins qu'il ne puisse être prouvé que l'événement résulte de la faute intentionnelle ou d'une action téméraire du propriétaire lui-même. Toutefois, compte tenu de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle italienne concernant la responsabilité des transporteurs aériens en vertu de la Convention de 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Varsovie), il est en général considéré qu'un propriétaire de navire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité pour décès ou lésions corporelles. En fait, le propriétaire du MOBY PRINCE s'est engagé à régler toutes demandes pour décès ou lésions corporelles sans faire valoir le droit de limitation.

4.22 A la 32ème session du Comité exécutif, 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 d'enquête 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 (document FUND/EXC.32/8, paragraphe 3.2.4).

4.23 Le Skuld Club a intenté une action en recours contre le propriétaire du MOBY PRINCE. Le FIPOL est intervenu dans la procédure pour protéger ses intérêts.

4.24 A ce jour, des demandes d'un montant total de Lit 81,8 milliards (£34 millions) ont été présentées contre le propriétaire du MOBY PRINCE par les assureurs sur corps de l'AGIP ABRUZZO, le propriétaire de ce navire et le Skuld Club.

4.25 Le montant de limitation applicable au MOBY PRINCE dans cette affaire est évalué à une somme allant de Lit 3,2 milliards (£1,3 million) à Lit 4 milliards (£1,6 million).

4.26 Comme cela est indiqué ci-dessus, le FIPOL sera seulement appelé à des débours au titre de la prise en charge financière du propriétaire du navire. Le montant de cette prise en charge ne peut être établi à ce stade mais sera probablement de l'ordre de £1,2 à 1,5 millions. La part du montant de limitation applicable au MOBY PRINCE qui reviendrait au FIPOL serait d'environ 3%. Le FIPOL recouvrerait donc moins de £50 000. C'est pourquoi l'Administrateur se demande si le FIPOL devrait vraiment agir en recours.

4.27 Le tribunal de Livourne a tenu une audience le 24 juin 1993 au cours de laquelle le propriétaire du MOBY PRINCE a rejeté toute responsabilité pour l'abordage et demandé l'ajournement de l'affaire en attendant les résultats de l'enquête administrative et de l'enquête criminelle. L'affaire a été ajournée jusqu'au 10 novembre 1994.

5 TAIKO MARU

(Japon, 31 mai 1993)

Le sinistre

5.1 Le caboteur-citerne japonais TAIKO MARU (699 tjb), qui transportait 2 062 tonnes de fuel-oil lourd, est entré en collision avec le navire de charge japonais KENSHO MARU N°3 (499 tjb) à environ cinq kilomètres au large de Shiroyazaki, Fukushima (Japon). A la suite de l'abordage, deux

citernes à cargaison du TAIKO MARU se sont fracturées et quelque 520 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées dans la mer. Les hydrocarbures qui restaient à bord du TAIKO MARU ont été transférés sur un autre navire.

Opérations de nettoyage

5.2 Le propriétaire du navire et son assureur P et I, la Japan Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (JPIA), ont demandé au Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes de procéder aux opérations de nettoyage conformément aux directives données par l'Agence de la sécurité maritime. Le Centre a fait appel à des entrepreneurs pour effectuer ces opérations. Le propriétaire du navire a créé un centre d'intervention et engagé des entrepreneurs pour lutter contre le déversement. Un expert employé par la JPIA et le FIPOL a suivi les opérations.

5.3 Un certain nombre de bateaux ont participé aux opérations de nettoyage mais ces dernières n'ont pas été efficaces en raison de la densité du brouillard. Les hydrocarbures provenant du TAIKO MARU se sont répandus sur une vaste zone et ont touché quelque 70 kilomètres de littoral de Hisanohama à Hitachi. Les plages touristiques très fréquentées sur la partie de la côte comprise entre Obama et Otsu ont été polluées et il a été interdit de s'y baigner du 20 au 30 juillet 1993. Quelque 5 000m³ de sable mazouté par les hydrocarbures ont dû être enlevés de ces plages. Les ports de pêche d'Ena et Nakanosaku ainsi que leurs quais et digues ont été fortement contaminés. Le nettoyage des quais et des digues a été effectué principalement au moyen de produits chimiques. Des ormeaux et des oursins de mer sont ramassés dans les eaux au large de ces ports, qui ont été gravement touchées par la marée noire.

5.4 Les opérations de nettoyage à terre ont été effectuées par des entrepreneurs et des pêcheurs locaux dans le cadre de contrats avec le Centre de prévention des catastrophes maritimes. Il s'agissait d'enlever manuellement et mécaniquement les hydrocarbures échoués et les sédiments contaminés des plages. Les hydrocarbures et les débris mazoutés qui ont été récupérés ont été transportés jusqu'à une usine de traitement pour y être incinérés. Le nettoyage du littoral était quasiment achevé à la mi-juin 1993.

5.5 Des quantités considérables d'hydrocarbures s'étaient déposées sur le fond de la mer. Un navire spécialement équipé à cette fin a permis de les enlever. Le 27 août 1993, un typhon a fait remonter à la surface, en divers endroits, une partie des hydrocarbures engloutis, lesquels menaçaient de contaminer à nouveau la côte. Les opérations de nettoyage ayant débuté immédiatement, le dommage causé par ces hydrocarbures a été cependant minime.

Incidences sur les activités de pêche

5.6 Les pêcheurs de la région appartiennent à des coopératives. Il existe aussi des fédérations de coopératives de pêcheurs dans les deux préfectures victimes de la marée noire qui représentent l'ensemble des associations membres. Les activités de pêche dans certaines zones, notamment la culture et la récolte des produits des fonds marins, se font uniquement sur la base des droits de pêche enregistrés par chaque pêcheur auprès du bureau compétent de la préfecture. En vertu du droit japonais, les droits de pêche sont considérés comme des droits de propriété et sont régis par le droit foncier. Les pêcheurs titulaires de droits de pêche sont habilités à livrer dans les limites d'une zone donnée aux activités de pêche spécifiées dans le registre.

5.7 Un certain nombre de pêcheurs se livrent à la pêche en mer dans la zone polluée. Les hydrocarbures ont endommagé des filets ce qui a désorganisé la pêche. Quatre filets de pêche fixes, d'une longueur comprise entre 200 et 800 m, ont été contaminés et les pêcheurs n'ont pas pu pêcher jusqu'à ce qu'ils les aient nettoyés le 25 juin.

5.8 La plupart des pêcheurs touchés par la marée noire ramassent des ormeaux, des oursins de mer et du hokkigai. Ces espèces sont cultivées dans des conditions contrôlées avant d'être placées sur le fond de la mer par les associations de pêcheurs. Les ormeaux et les oursins sont récoltés par des plongeurs tandis que le hokkigai est récolté à partir de petites embarcations à l'aide de râteaux métalliques.

5.9 Peu de temps après l'événement, un comité composé de représentants des associations de pêcheurs, des autorités locales et des autorités sanitaires a décidé d'interrompre la pêche de jeunes sardines et d'ormeaux ainsi que le ramassage des oursins et des crustacés dans la zone sinistrée. Ces activités ont en partie repris vers la fin du mois de juin ou au début du mois de juillet. Les autorités sanitaires respectives n'ont approuvé la levée de l'interdiction qui frappait la pêche du hokkigai que les 6 et 12 août 1993 lorsque l'analyse des échantillons a révélé que les produits antérieurement altérés ne l'étaient plus.

Demandes d'indemnisation

5.10 A sa 36^{ème} session, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder au règlement définitif des demandes mentionnées plus loin, sauf si des questions de principe devaient se poser à l'égard desquelles le Comité ne s'était pas encore prononcé (document FUND/EXC.36/10, paragraphe 3.5.7).

5.11 L'Agence de la sécurité maritime a présenté une demande de ¥4 552 431 (£28 996) au titre des opérations de nettoyage. L'Administrateur a accepté cette demande dans sa totalité.

5.12 Des demandes d'indemnisation ont été présentées au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde par 25 entités pour un montant global de ¥860 millions (£5,7 millions) qui couvre les frais de participation des associations de pêcheurs aux opérations de nettoyage (¥172 millions). Au mois de mars 1994, l'Administrateur a réglé ces demandes à raison de ¥734 523 078 (£4,8 millions).

5.13 L'exploitant d'une centrale électrique a présenté une demande de ¥3 706 328 (£24 200) au titre des frais de nettoyage des prises d'eau qui avaient été contaminées. L'Administrateur a accepté cette demande dans sa totalité. La préfecture de Fukushima et la ville de Iwaki ont présenté des demandes au titre des frais de nettoyage d'un montant de ¥50 557 550 (£330 030) et de ¥6 326 194 (£41 702) respectivement. La demande de la préfecture de Fukushima a été réglée à raison de ¥25 278 775 (£166 636), alors que la demande présentée par la ville de Iwaki a été acceptée dans sa totalité par l'Administrateur. Une demande d'un montant de ¥2 611 860 (£16 636) au titre du nettoyage de yachts pollués a aussi été acceptée par l'Administrateur dans sa totalité.

5.14 Dix coopératives de pêcheurs ont présenté, au nom de leurs membres, des demandes d'un montant total de ¥1,086 milliards (£7,1 millions) pour leur manque à gagner. Il s'agissait surtout de pertes de recettes alléguées à la suite de la suspension de la pêche et du manque à gagner attendu du fait que la marée noire avait apparemment détruit une partie des ormeaux, des oursins et du hokkigai. A l'issue de longues négociations, ces demandes ont été réglées au mois de mars 1994 à raison de ¥345 391 509 (£2 284 335), principalement au titre du manque à gagner subi à la suite de la suspension de la pêche. Ces demandes ont été évaluées par comparaison avec le revenu réel obtenu en 1993 et la moyenne des prises effectuées entre 1990 et 1992 d'après les registres de pêche et les livres de comptes produits par les demandeurs. L'Administrateur n'a accepté aucune rubrique relative au manque à gagner futur au titre des produits prétendument détruits.

5.15 Au 6 avril 1994, toutes les demandes présentées à ce jour avaient été réglées et acquittées à raison d'un montant total de ¥1 122 390 175 (£7 565 299). Il est très peu probable que d'autres demandes d'indemnisation soient présentées pour ce sinistre.

5.16 Les règlements peuvent être résumés comme suit:

	<u>Montant réclamé</u> ¥	<u>Montant réglé</u> ¥
Agence de la sécurité maritime	4 552 431	4 552 431
25 entités (JMDPC, propriétaire du navire et leurs entrepreneurs)	859 968 725	734 523 078
Centrale électrique	3 706 328	3 706 328
Préfecture de Fukushima	50 557 550	25 278 775
Municipalité d'Iwaki	6 326 194	6 326 194
Yachts souillés	2 611 860	2 611 860
Demandes pour la pêche	1 086 019 949	345 391 509
Total	<u>2 013 743 037</u>	<u>1 122 390 175</u>
	(£13,3 millions)	(£7,6 millions)

5.17 Le montant de limitation applicable au TAIKO MARU est estimé à ¥29 205 120 (£192 400). La procédure en limitation n'a pas encore été entamée.

Enquête sur la cause du sinistre

5.18 Dans un jugement rendu le 24 mars 1994, le tribunal maritime compétent a déclaré que l'abordage était dû à une mauvaise conduite de la part des deux navires par une visibilité réduite et que cela tenait au fait que les deux capitaines n'avaient pas donné aux équipages respectifs les instructions voulues.

5.19 L'Administrateur a demandé à un avocat japonais de procéder à une enquête pour déterminer si l'accident était imputable à une faute personnelle du propriétaire du TAIKO MARU, ce qui priverait ce dernier du droit de limiter sa responsabilité. L'enquête a révélé qu'il n'y avait pas eu de faute de sa part.

5.20 L'Administrateur se penche actuellement sur la question de savoir si le FIPOL devrait tenter une action récursoire contre le propriétaire du KENSHO MARU N°3.

6 **ILIAD**

(Grèce, 9 octobre 1993)

6.1 Le navire-citerne grec ILIAD (33 837 tjb) s'est échoué sur des rochers à proximité de l'île Sfaktiria alors qu'il quittait le port de Pylos (Grèce). L'ILIAD transportait une cargaison d'environ 80 000 tonnes de brut léger syrien dont quelque 200 tonnes se sont déversées. Le plan d'urgence national de la Grèce a été déclenché. Le déversement a été assez rapidement contenu et le navire, après avoir quitté le port, a mouillé au large en attendant d'être inspecté et provisoirement réparé.

6.2 La mer étant calme et la brise légère, les hydrocarbures sont restés en grande partie à l'intérieur de la baie de Pylos, bien que quelques plaques aient dérivé et se soient échappées par les accès nord et sud de la baie.

6.3 La marée noire a souillé une vaste étendue du littoral autour de la baie de Pylos, mais la plupart des plages de sable ont été assez vite nettoyées par la main-d'oeuvre locale. Des sacs de résidus d'hydrocarbures ont été temporairement accumulés en tas autour de la baie. Il a été fait appel à une entreprise spécialisée du Pirée qui a utilisé deux écrémeurs pour nettoyer les hydrocarbures flottant dans la baie, avec l'assistance d'un certain nombre de navires de pêche. Les hydrocarbures récupérés ont été entreposés sur une barge à Pylos.

6.4 Une ferme piscicole, élevant des loups et des daurades dans des cages flottantes au nord-ouest de la baie de Pylos a été contaminée par les hydrocarbures avant que des barrages puissent être déployés, mais la contamination n'a pas été très importante et seuls quelques poissons sont morts. Les installations, qui ont été ultérieurement protégées par des barrages, ont été nettoyées à la main. Une lagune peu profonde, également utilisée pour l'aquaculture, a été légèrement souillée par de petites plaques flottantes d'hydrocarbures ammenées par la marée à travers un passage étroit. L'entrée de la lagune a été protégée par des barrages et les résidus d'hydrocarbures qui s'y trouvaient déjà ont été récupérés à la main.

6.5 A l'extérieur de la baie, le littoral a été légèrement souillé. La plupart des hydrocarbures se sont désintégrés, évaporés et dispersés naturellement au large. Les plages de sable au nord de l'entrée de la baie de Pylos sur la côte extérieure ont été souillées et ont été nettoyées à la main. Des plaques d'hydrocarbures qui avaient dérivé à une dizaine de kilomètres au sud de Pylos n'ont provoqué qu'une très légère pollution du littoral.

6.6 Le 22 octobre, il ne subsistait que de légères irisations et traces de résidus d'hydrocarbures sur la surface de l'eau et les opérations de récupération en mer étaient achevées. Le nettoyage des plages de sable était aussi terminé. Le nettoyage des digues et de certaines parties du littoral rocheux de la baie de Pylos était terminé à la mi-janvier 1994.

6.7 Bien que les hydrocarbures flottants aient interrompu les activités de pêche dans la baie de Pylos et le long du littoral extérieur pendant quinze jours, ils n'auront très probablement pas d'effets à long terme sur les stocks de poisson sauvage. La ferme piscicole de Pylos a perdu une petite partie de ses stocks et il semble que le rythme normal des ventes ait été interrompu. Ces stocks font actuellement l'objet d'analyses pour déterminer la présence d'une contamination résiduelle.

6.8 Des avocats ont soumis au Newcastle Club des pièces à l'appui des demandes d'indemnisation au titre de pertes de recettes alléguées par des particuliers et de petites entreprises du caractère très divers (hôteliers, restaurateurs, pêcheurs, chauffeurs de taxi, commerçants, agents immobiliers et coiffeurs). Le montant total des demandes présentées à ce jour s'élève à Drs3 630 millions (£9,8 millions).

6.9 Les avocats et les experts techniques nommés par le propriétaire du navire, son assureur P & I (la Newcastle Protection & Indemnity Association, appelée le "Newcastle Club") et le FIPOL examinent actuellement les pièces justificatives.

6.10 Le propriétaire du navire soumettra une demande au titre des frais encourus lors des opérations de nettoyage.

6.11 Le Newcastle Club a constitué un fonds de limitation de Drs1 496 533 000 (£4 032 480) en mars 1994 auprès du tribunal compétent en déposant une garantie bancaire.

6.12 Le tribunal a nommé un liquidateur qui examinera les demandes lorsqu'elles auront été soumises au tribunal lors de la procédure en limitation.

7 SEKI

(Emirats arabes unis et Oman, 30 mars 1994)

7.1 Le navire-citerne BAYNUNAH (34 240 tjb), immatriculé dans les Emirats arabes unis, est entré en collision avec le navire-citerne SEKI (153 506 tjb) battant pavillon panaméen, à environ 9 milles au large du port de Fujairah (Emirats arabes unis). Le BAYNUNAH était sur lest tandis que le SEKI transportait un plein chargement de quelque 153 000 tonnes de brut léger iranien. La citerne latérale bâbord N°1 du SEKI a été percée et a laissé échapper environ 16 000 tonnes d'hydrocarbures.

7.2 Les hydrocarbures déversés ont dérivé vers le nord sous l'effet du vent et des courants et ont tout d'abord atteint le rivage au nord du port de Khorfakkan. Des vents de terre ont éloigné de la côte une grande partie de ces hydrocarbures qui se sont remis à flotter et ont été largement dispersés de manière naturelle. Toutefois, certains de ces hydrocarbures ont dérivé plus au nord le long de la côte et touché les Emirats de Fujairah et de Sharjah, souillant une trentaine de kilomètres de littoral entre Khorfakkan et Diba. La côte de la péninsule de Musandam (Oman) a également été atteinte dans un lieu reculé au sud de Limah.

7.3 Les autorités portuaires de Fujairah ont organisé la lutte contre le déversement avec l'aide d'experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd, agissant en qualité de conseillers techniques au nom du propriétaire du navire, de l'assureur P & I (le Britannia P & I Club) et du FIPOL.

7.4 Trois navires écrémeurs exploités par un entrepreneur local ont procédé à des opérations de récupération au large. D'autres moyens de nettoyage ont été fournis par l'Abu Dhabi National Oil Company et le Gouvernement omanais. Des camions aspirateurs et des écrémeurs ont été utilisés sur le littoral pour collecter les hydrocarbures accumulés le long de la côte.

7.5 Au début, des entrepreneurs locaux ont nettoyé le littoral mais ces opérations ont été abandonnées lorsqu'il s'est avéré que les hydrocarbures avaient pénétré profondément dans le gros sable des plages. Des essais ont été effectués pour trouver les méthodes optimales de nettoyage. Dans l'intervalle, on a constaté qu'un nettoyage naturel considérable était intervenu sous l'effet des vagues et de la marée.

7.6 Des contrats pour l'enlèvement des hydrocarbures pris dans les couches sédimentaires de sable et de galets de la côte ont été passés avec deux sociétés, l'une française et l'autre saoudienne, qui se sont partagé le travail. Les opérations qui ont commencé au cours de la dernière semaine d'août devaient prendre environ six semaines.

7.7 Le déversement a touché des pêcheries artisanales. Les pêcheurs de la côte orientale des Emirats arabes unis ont reçu des autorités l'ordre de suspendre leurs activités. Des plages d'agrément où des touristes viennent se baigner et plonger ont également été atteintes. Toutefois, la haute saison touristique se concentre sur les mois plus frais d'hiver, à partir de la fin septembre. Une installation de dessalement immédiatement au sud de Khorfakkan a été temporairement fermée à la nuit à titre de précaution.

7.8 Le Gouvernement de Fujairah a soumis neuf demandes d'un montant total de Dhr49 millions (£8,7 millions), y compris une demande de Dhr36,9 millions (£6,5 millions) au titre des dommages subis par la pêche. Les sociétés française et saoudienne recevront, en vertu des contrats passés, une somme forfaitaire de Dhr4,65 millions (£820 000) chacune. L'entrepreneur local qui avait procédé aux opérations de récupération des hydrocarbures au large tout de suite après l'événement a soumis une demande de US\$6,0 millions (£3,9 millions). D'autres demandes sont attendues au titre des pertes qui auraient été subies dans d'autres secteurs de l'économie, notamment celui du tourisme.

7.9 Le Gouvernement omanais a soumis une demande s'élevant à OR100 568 (£169 800) au titre d'activités de surveillance, du coût de la mobilisation d'avions d'épandage des dispersants qui avaient été placés en état d'alerte et de la mise à la disposition du Gouvernement de Fujairah de matériel de récupération au large, ainsi qu'une demande d'OR27 000 (£45 600) au titre de dommages subis le long de la partie atteinte du littoral de la péninsule de Musandam.

7.10 Les demandes mentionnées ci-dessus s'élèvent au total à environ £14,5 millions.

7.11 Le montant de limitation applicable au SEKI est de l'ordre £12,9 millions. Le Britannia Club a constitué un fonds de limitation au titre de ce montant auprès du tribunal de Fujairah au moyen d'une lettre de garantie.

7.12 Les autorités des Emirats arabes unis procèdent à une enquête sur la cause de l'accident. L'Administrateur suit cette enquête.

7.13 Le Britannia Club et le FIPOL examinent actuellement les demandes présentées à ce jour avec l'aide d'experts.

7.14 Le propriétaire du SEKI a, par l'intermédiaire de son agent (la World-Wide Shipping Agency Ltd), passé un mémorandum d'accord avec le Gouvernement de Fujairah. Conformément à ce mémorandum, le propriétaire a déposé un montant de US\$19,6 millions (£12,7 millions) auprès d'une banque des Emirats arabes unis grâce auquel les demandes du Gouvernement pourraient être honorées bien qu'elles aient été rejetées par le Britannia Club et le FIPOL. Si un tel versement devait être fait au titre d'une demande rejetée, le propriétaire du navire pourrait engager contre le Club et le FIPOL une action en justice pour cette demande auprès du tribunal compétent des Emirats arabes unis. Le Gouvernement sera tenu de rembourser au propriétaire du navire le montant reçu au titre de toute partie d'une demande qui ne serait pas confirmée par le tribunal.

7.15 L'Administrateur a bien précisé au propriétaire du navire et aux autorités des Emirats arabes unis que le FIPOL n'était pas lié par un quelconque accord concernant une demande qui n'avait pas été expressément approuvée par le Fonds ou admise par un tribunal compétent aux termes d'un jugement définitif rendu à l'issue d'une action en justice engagée en vertu de l'article IX de la Convention sur la responsabilité civile ou de l'article 7.1 de la Convention portant création du Fonds.

8 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) se prononcer sur la proposition de l'Administrateur de lever l'obligation de constituer un fonds de limitation pour le sinistre de l'AGIP ABRUZZO (paragraphe 4.16);
 - c) décider si le FIPOL devrait agir en recours contre le MOBY PRINCE (paragraphe 4); et
 - d) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées en ce qui concerne les sinistres visés dans le présent document.
-