



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

COMITE EXECUTIF  
44ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.44/10  
6 octobre 1995

Original: ANGLAIS

## SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FIPOL

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

*Patmos, Kasuga Maru N°1, Rio Orinoco, Vistabella, Agip Abruzzo,  
Taiko Maru, Iliad et Sung Il N°1*

Note de l'Administrateur

### 1 Introduction

Le présent document décrit les prolongements que certains sinistres ont eus depuis la 40ème session du Comité exécutif et qui peuvent présenter un intérêt particulier pour les délégations.

### 2 Patmos

(Italie, 21 mars 1985)

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 (£5,1 millions).

2.3 Des demandes d'indemnisation ont été présentées contre le fonds de limitation pour un montant total de Lit 76 112 040 216 (£29,2 millions). La plupart des demandes ont été réglées à l'amiable. Certaines demandes ont donné lieu à une procédure en justice et des jugements ont été rendus par le tribunal de première instance et, en janvier 1994, par la Cour d'appel de Messine. Ce dernier jugement portait, en particulier, sur une demande du Gouvernement italien pour dommages à l'environnement, qui a été en partie acceptée. Pour ce qui est du jugement rendu par la Cour d'appel, il convient de se reporter au paragraphe 2.8 du document FUND/EXC.40/8.

2.4 Par suite du jugement rendu par la Cour d'appel, le montant total des demandes acceptées s'élève à Lit 11 583 298 650 (£4,5 millions), ce qui est inférieur au montant de limitation applicable au *Patmos* (Lit 13 263 703 650). Toutes les demandes acceptées ont été acquittées par le propriétaire du navire. 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. Il a été confirmé qu'il ne serait pas fait appel du jugement rendu par la Cour d'appel. Le FIPOL ne sera donc pas amené 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.

2.5 Le FIPOL a encouru des frais et dépenses d'un montant total de £596 871.

### **3 Kasuga Maru N°1**

(Japon, 10 décembre 1988)

3.1 Alors qu'il transportait environ 1 100 tonnes de fuel-oil lourd, le caboteur-citerne japonais *Kasuga Maru N°1* (480 tjb) a chaviré et sombré au cours d'une tempête au large de Kyoga Misaki dans la préfecture de Kyoto (Japon). Ce navire, qui reposait par quelque 270 mètres de fond, a laissé s'échapper des hydrocarbures. Les pêcheurs fréquentent beaucoup ce secteur.

3.2 Toutes les demandes d'indemnisation ont été réglées entre octobre et décembre 1989. Le FIPOL a payé ¥425 millions (£1 887 819), ce qui représentait le montant global des demandes approuvées moins le montant de la responsabilité du propriétaire du navire qui était de ¥17 millions (£75 515). Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire, soit ¥4 millions (£16 813), a été versé par le FIPOL en mars 1991.

3.3 Il n'a pas été possible d'évaluer avec certitude la quantité d'hydrocarbures qui se trouvait encore dans le navire coulé. Dans les accords de règlement, les demandeurs se sont réservé le droit de réclamer des indemnités additionnelles au titre des dommages par pollution qui seraient causés par de nouvelles fuites d'hydrocarbures survenues après la date des accords respectifs. Toutefois, les nouvelles demandes découlant de ce sinistre ont été frappées de prescription en décembre 1994.

3.4 Au total, ce sinistre a coûté au FIPOL £2 023 777 (y compris les honoraires et les débours).

### **4 Rio Orinoco**

(Canada, 16 octobre 1990)

#### Le sinistre

4.1 Le transporteur d'asphalte *Rio Orinoco* (5 999 tjb), immatriculé dans les Iles Caïmanes, avait eu des problèmes de moteur alors qu'il faisait route de Curaçao à Montréal avec une cargaison de quelque 9 000 tonnes d'asphalte chauffé et avec environ 300 tonnes de fuel-oil intermédiaire et d'huile diesel lourde à bord. Au cours de réparations dans le golfe du Saint-Laurent, le navire a chassé sur son ancre par mauvais temps et s'est échoué sur la côte sud de l'île d'Anticosti (Canada) le 16 octobre 1990. Une quantité de fuel-oil intermédiaire évaluée à 185 tonnes s'est déversée et a atteint le rivage à l'est du lieu de l'échouement. La côte a été extrêmement polluée sur une dizaine de kilomètres et souillée par endroits tout au long de trente autres kilomètres. La cargaison d'asphalte ne s'est pas

déversée et, au cours des semaines qui ont suivi, elle s'est refroidie et s'est en grande partie solidifiée.

4.2 Le mauvais temps ayant repris, le navire échoué a dérivé pour aller s'immobiliser entre deux rebords rocheux. La Garde côtière canadienne a effectué sans succès d'autres tentatives de renflouement en décembre 1990. Après des préparatifs considérables, le navire a été finalement renfloué le 7 août 1991 et conduit dans un abri sûr.

4.3 Le *Rio Orinoco* avait souscrit auprès du Sveriges Ångfartygs Assurans Förening (le Swedish Club) une assurance sur corps ainsi qu'une assurance P & I.

4.4 Le montant de limitation applicable au *Rio Orinoco* a été fixé par le tribunal canadien à Can\$1 182 617 (£543 000). Le fonds de limitation a été constitué par le Swedish Club au moyen d'une lettre de garantie.

#### Règlement des demandes d'indemnisation

4.5 Les demandes d'indemnisation du Gouvernement canadien au titre des opérations de nettoyage ont été réglées et acquittées à raison d'un montant total de Can\$11 791 848 (£5 645 200). Le FIPOL a versé une somme totale de Can\$1 040 044 (£458 635) au Swedish Club pour des demandes subrogées au titre du nettoyage et de l'évacuation des déchets.

#### Enquête sur la cause du sinistre

4.6 Le Bureau de la sécurité des transports du Canada a procédé à une enquête sur la cause du sinistre. Dans ce rapport, le Bureau a déclaré que le *Rio Orinoco* s'était échoué après avoir chassé sur ses ancres à cause d'une panne de la machine principale. D'après les constatations faites dans le rapport, il semblait que la cause sous-jacente de l'événement tiende au mauvais état de navigabilité du navire au début du voyage, tant en ce qui concerne le matériel, qui avait besoin d'être entretenu et réparé, que les effectifs à bord. Dans un communiqué, le Bureau de la sécurité des transports a qualifié le *Rio Orinoco* de navire inférieur aux normes.

4.7 Pour la teneur du rapport, il convient de se reporter aux paragraphes 5.3 à 5.7 du document FUND/EXC.40/3.

#### Action en justice engagée par le FIPOL

4.8 En octobre 1993, à titre de précaution, le FIPOL a engagé une action en justice auprès du tribunal fédéral compétent du Canada contre le propriétaire du *Rio Orinoco* (Rio Number One Ltd) et la société qui gérait le navire (Horizon Management Corp. Inc.). Dans une déclaration déposée auprès du tribunal, le FIPOL a demandé à ce qu'il soit ordonné aux défendeurs de payer conjointement et solidairement au FIPOL la somme de Can\$12 831 892 (soit le montant global des sommes versées par le FIPOL), plus les intérêts. Le FIPOL a également engagé une action contre le Swedish Club en tant que garant de la responsabilité du propriétaire.

4.9 D'après les constatations faites par le Bureau de la sécurité des transports, le FIPOL a estimé que le navire n'était pas en état de naviguer au moment de l'échouement, ce qui expliquait le sinistre. Il a, en outre, pensé à la lecture de ces constatations, que le propriétaire du navire devait être conscient de l'état du navire et du manque de qualifications de l'équipage. C'est pourquoi le FIPOL a maintenu dans son mémoire au tribunal que le sinistre était dû à la faute personnelle du propriétaire qui n'était donc pas en droit de limiter sa responsabilité (article V.2 de la Convention sur la responsabilité civile).

4.10 A sa 40ème session, le Comité exécutif a pensé qu'il ne serait pas utile de poursuivre en justice

le propriétaire du navire ni la société de gestion du navire, étant donné qu'il n'était guère probable que ces sociétés disposent d'actifs qui permettent l'exécution d'un jugement à leur encontre. Pour la même raison, le Comité exécutif a décidé qu'il ne vaudrait pas la peine de poursuivre individuellement en justice les différents directeurs de la société de gestion (document FUND/EXC.40/10, paragraphes 3.2.2 et 3.2.3).

4.11 Le Comité exécutif a rappelé qu'il avait antérieurement convenu que, sauf dans les cas d'abordage, le FIPOL ne devrait intenter d'actions récursoires que dans les cas où il avait de très solides raisons de le faire et où il avait de grandes chances de succès. A sa 40ème session, le Comité exécutif a noté que le principe "payer pour être payé" qui était prévu dans le règlement du Swedish Club (selon lequel le Club n'était tenu de prendre en charge le propriétaire du navire qu'au titre de tout montant effectivement versé à la partie lésée) serait probablement confirmé par les tribunaux canadiens si une action était directement intentée contre ce club au Canada en vertu du droit maritime canadien. Un certain nombre de délégations ont fait observer que, par principe, le FIPOL devrait néanmoins tenter de recouvrer toute indemnité versée par lui si un événement était dû à l'innavigabilité du navire en cause. C'est pourquoi, il a généralement été estimé que le FIPOL devrait envisager plus avant la possibilité d'intenter une action en justice contre le Swedish Club en Suède. L'Administrateur a donc été chargé de demander de plus amples conseils juridiques sur la possibilité d'intenter avec succès une action en justice en Suède contre le Swedish Club pour recouvrer le montant versé par le FIPOL et a été prié de soumettre à nouveau la question au Comité lorsqu'il aurait reçu ces conseils (document FUND/EXC.40/10, paragraphes 3.2.6 et 3.2.7).

4.12 A sa 42ème session, le Comité exécutif a souscrit à la conclusion de l'Administrateur qui, compte tenu de l'avis qu'il avait reçu, jugeait peu probable, dans l'affaire du *Rio Orinoco*, que les tribunaux suédois écartent le principe "payer pour être payé" qui était prévu dans le règlement du Swedish Club. C'est pourquoi, le Comité a décidé que le FIPOL devrait s'abstenir d'engager une action en justice contre le Swedish Club en Suède (document FUND/EXC.42/11, paragraphes 3.1.4 et 3.1.5).

4.13 Le Comité exécutif s'est demandé, à sa 42ème session, si et, dans l'affirmative, dans quelle mesure le FIPOL était exonéré de l'obligation qui lui était faite à l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds de prendre en charge financièrement le propriétaire du navire et son assureur pour une partie du montant de limitation prescrit à l'article V.1 de la Convention sur la responsabilité civile. Le Comité a estimé que, par suite de la faute personnelle du propriétaire du navire, le *Rio Orinoco* ne respectait pas certaines prescriptions relatives à l'entretien des navires qui étaient prévues à la règle 11 du chapitre I de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, et que le sinistre et les dommages par pollution qui en avaient résulté étaient entièrement dus à la non-observation de ces prescriptions. Pour cette raison, le Comité a décidé que, en application de l'article 5.3 de la Convention portant création du Fonds, le FIPOL était entièrement exonéré de son obligation de prendre en charge financièrement le propriétaire du navire et son assureur (document FUND/EXC/42.11, paragraphes 3.16 et 3.17).

4.14 Le Swedish Club a fait savoir à l'Administrateur qu'il n'intenterait pas d'action en justice contre le FIPOL au sujet de la prise en charge financière.

#### Coût pour le FIPOL

4.15 Au total, ce sinistre a coûté au FIPOL £6 401 939, dont £250 052 au titre d'honoraires et de débours.

## **5 Vistabella**

(Caraïbes, 7 mars 1991)

5.1 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 des 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.

5.2 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. L'Etat indépendant de Saint-Kitts-et-Nevis n'était pas Membre du FIPOL à la date du sinistre. Ni Porto Rico, ni les îles Vierges américaines ne sont couverts par la Convention portant création du Fonds. Le Royaume des Pays-Bas n'a pas étendu l'application de la Convention aux Antilles néerlandaises.

5.3 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 été en mesure de déterminer l'étendue. On ne connaît pas le montant de limitation qui lui est applicable. Le propriétaire du navire et son assureur n'ont pas répondu à l'invitation qui leur avait été faite, à diverses reprises, de coopérer dans le cadre de la procédure de règlement. Une enquête sur la situation financière du propriétaire du navire a révélé que ce dernier ne serait vraisemblablement pas en mesure de satisfaire à ses obligations au titre de la Convention sur la responsabilité civile, à moins d'être assuré de manière appropriée.

5.4 Le FIPOL a versé au Gouvernement français des indemnités d'un montant de FF8 127 519 (£986 519) pour les opérations de nettoyage. Des indemnités ont été versées à des particuliers de Saint-Barthélemy et des îles Vierges britanniques, ainsi qu'aux autorités des îles Vierges britanniques, à raison de FF110 010 (£11 040), US\$6 099 (£3 198) et US\$1 969 (£1 033), respectivement.

5.5 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 s'est retiré de la procédure.

5.6 La procédure a très peu avancé. Compte tenu de la précarité de la situation financière du propriétaire du navire et de l'incertitude planant sur la portée de sa couverture d'assurance, l'Administrateur verra s'il vaut la peine que le FIPOL poursuive son action pour recouvrer les montants qu'il a versés aux demandeurs.

## 6 Agip Abruzzo

(Italie, 10 avril 1991)

### Le sinistre

6.1 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 lui-même complètement brûlé. Il n'y a pas eu de mort à bord du navire-citerne, bien que certains membres de l'équipage aient été blessés.

6.2 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 consommée 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.

### Demandes d'indemnisation

6.3 Un certain nombre de demandes d'indemnisation ont été présentées au propriétaire du navire et au FIPOL. Elles avaient essentiellement trait aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde exécutées par des entrepreneurs privés. Elles ont été réglées à l'amiable à raison d'un montant total de Lit 17 935 500 000 (£6,9 millions). Elles ont toutes été payées par le propriétaire du navire, à l'exception de celle qu'il avait lui-même présentée.

6.4 En février 1993, le Gouvernement italien a soumis une demande d'indemnisation de Lit 1 333 300 000 (£512 000) au titre des frais d'utilisation d'aéronefs et de navires militaires. Il a indiqué au propriétaire et 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.

### Participation du FIPOL au paiement des demandes

6.5 Le montant total des demandes réglées (Lit 17 935 500 000, soit £6,9 millions) et de la demande en instance du Gouvernement italien (Lit 1 333 300 000, soit £512 000) qui s'élève à Lit 19 268 880 000 (£7,4 millions) n'atteint pas le montant de limitation applicable au navire (qui est estimé à Lit 21 837 654 574, soit £8,4 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.

6.6 En juillet 1993, le propriétaire de l'*Agip Abruzzo* (la SNAM, société du Groupe ENI appartenant 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.

6.7 En mars 1994, l'assureur P & I du propriétaire du navire (Assuranceföreningen Skuld, appelée 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.

6.8 A sa 40ème session, le Comité exécutif a examiné une requête du Skuld Club, lequel demandait au FIPOL de lever l'obligation de constituer un fonds de limitation. Le Comité a noté que l'intervention du FIPOL dans cette affaire se limitait au versement du montant de la prise en charge financière. Pour cette raison et compte tenu des problèmes juridiques rencontrés par le Skuld Club lors de sa tentative de constitution du fonds de limitation, le Comité a décidé de lever, exceptionnellement, l'obligation de constituer ce fonds et il a appuyé la proposition de l'Administrateur tendant à ce que le niveau d'intervention du FIPOL en vertu de l'article 5.1a) de la Convention portant création du Fonds soit calculé sur la base du cours de la lire italienne par rapport au droit de tirage spécial (DTS) le 18 octobre 1994 (document FUND/EXC.40/10, paragraphe 3.7.2).

6.9 En juin 1995, le FIPOL a versé au Skuld Club un montant de Lit 1 666 031 931 (£635 290) au titre de la prise en charge financière, ce qui correspondait à la différence entre le montant total des indemnités versées et le niveau d'intervention du Fonds en vertu de l'article 5.1 a) de la Convention portant création du Fonds, plus les intérêts. Conformément à la décision du Comité exécutif, le niveau d'intervention a été calculé sur la base du taux de change de la lire italienne et du DTS le 18 octobre 1994.

6.10 Le FIPOL a encouru des honoraires et des débours d'un montant total de £289 325.

6.11 Au total, ce sinistre a coûté £924 615 au FIPOL.

### Action en recours

6.12 A sa 32ème session, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à intenter une action récursoire contre le propriétaire de l'autre navire en cause dans l'abordage (à savoir le *Moby Prince*) afin de recouvrer toute somme versée par le FIPOL pour ce sinistre. L'Administrateur a été chargé de soumettre pour examen au Comité la question de savoir si l'action récursoire devait 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). Le Skuld Club a intenté une action en recours contre le propriétaire du *Moby Prince* et le FIPOL est intervenu dans la procédure pour protéger ses intérêts.

6.13 A sa 40ème session, le Comité exécutif a décidé que, puisque le FIPOL ne pourrait recouvrer qu'une somme modique, il ne devrait pas poursuivre son action en recours (document FUND/EXC/40.10, paragraphe 3.7.4).

## **7 Taiko Maru**

(Japon, 31 mai 1993)

### Le sinistre et le règlement des demandes d'indemnisation

7.1 Le caboteur-citerne japonais *Taiko Maru* (699 tjb), qui transportait une cargaison de 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 Shioyazaki, 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 ont été transbordés sur un autre navire. Des opérations de nettoyage ont été menées en mer et à terre. Les hydrocarbures ont souillé des filets de pêche; ils ont perturbé la pêche dans la zone et atteint également les installations de mariculture.

7.2 Toutes les demandes présentées avaient été réglées et acquittées au 6 avril 1994, à raison d'un montant total de ¥1 122 390 175 (£7 565 299), soit ¥776 998 666 pour les frais de nettoyage et ¥345 391 509 pour les dommages à la pêche.

7.3 Le montant de limitation du *Taiko Maru* est de ¥29 205 120 (£192 400). La procédure en limitation s'est terminée en janvier 1995.

### Enquête sur la cause du sinistre

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

7.5 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, toutefois, qu'il n'y avait pas eu de faute de sa part. Le FIPOL a, en avril 1995, versé au propriétaire du navire ¥7 301 280 (£46 713) au titre de la prise en charge financière.

7.6 Le FIPOL a engagé des négociations avec le propriétaire du *Kensho Maru N°3* en vue de recouvrer une partie du montant versé par le Fonds. Un accord a été conclu entre les intérêts liés au *Kensho Maru N°3* et les intérêts liés au *Taiko Maru*, y compris le FIPOL, concernant le partage par moitié (50:50) de la responsabilité. Le montant recouvré auprès du propriétaire du *Kensho Maru N°3* au titre des dommages par pollution s'est élevé à ¥50 104 771 (£370 960), dont le FIPOL a reçu ¥49 104 248 (£363 550) en avril 1995.

7.7 Le calcul final du montant total des dommages et des parts dues respectivement par le FIPOL et le propriétaire du navire au titre de la responsabilité et des honoraires s'établit comme suit.

	Total	Part du propriétaire du navire	Part du FIPOL
	¥	¥	¥
Indemnisation	1 122 390 175	29 205 120	1 093 185 055
Honoraires de l'expert	59 818 997	1 556 518	58 262 479
Honoraires de l'avocat	24 245 713	630 885	23 614 828
Prise en charge financière		-7 301 280	-7 301 280
Montant recouvré auprès du <i>Kensho Maru N°3</i>	-50 104 771	-1 000 523	-49 104 248
Coût total	1 156 350 114	23 090 720	1 133 259 394

## 8 *Iliad*

(Grèce, 9 octobre 1993)

### Le sinistre

8.1 Le navire-citerne grec *Iliad* (33 837 tjb) s'est échoué sur des rochers à proximité de l'île de Sfaktiria alors qu'il quittait le port de Pylos (Grèce). L'*Iliad* transportait une cargaison d'environ 80 000 tonnes de brut 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.

### Opérations de nettoyage

8.2 Il a été fait appel à une entreprise spécialisée qui a utilisé des écrémeurs et du matériel spécialisé 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. La marée noire a souillé une vaste étendue du littoral autour de la baie de Navarino, 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.

8.3 Une ferme piscicole, élevant des loups et des daurades dans des cages flottantes au nord-ouest de la baie de Navarino 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 des hydrocarbures flottants amenés par des courants 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.

8.4 A l'extérieur de la baie de Navarino, 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 Navarino sur la côte extérieure ont été souillées et nettoyées à la main. Des plaques d'hydrocarbures qui avaient dérivé à quelque dix kilomètres au sud de Pylos n'ont provoqué qu'une très légère pollution du littoral.

8.5 Le 22 octobre 1993, il ne subsistait que des irisations et traces de résidus d'hydrocarbures sur



la surface de l'eau et les opérations de récupération en mer étaient achevées. Les hydrocarbures ont fini d'être enlevés des plages de sable le 29 octobre 1993. Le nettoyage définitif des digues et de certaines parties du littoral rocheux de la baie de Pylos était terminé à la mi-janvier 1994.

8.6 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 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 de ses ventes ait été interrompu. Ces stocks font actuellement l'objet d'analyses pour déterminer la présence d'une contamination résiduelle.

#### Procédure en limitation et demandes d'indemnisation

8.7 En mars 1994, le Newcastle Club a constitué un fonds de limitation de Drs 1 496 533 000 (£4,2 millions) auprès du tribunal compétent en déposant une garantie bancaire.

8.8 Le tribunal a nommé un liquidateur qui examinera les demandes lors de la procédure en limitation.

8.9 Le tribunal a décidé que les demandes devraient lui parvenir avant le 20 janvier 1995. A cette date, 526 demandes avaient été présentées pour un montant total de Drs 3 061 286 997 (£8,5 millions), plus des indemnités au titre du "préjudice moral".

8.10 Le Ministère de la marine marchande a présenté une demande de Drs 14 730 010 (£41 150) au titre du coût des opérations de nettoyage. Un certain nombre de demandes ont également été présentées par des particuliers et toute une gamme de petites entreprises (hôteliers, restaurateurs, pêcheurs, chauffeurs de taxi, commerçants, agents immobiliers et coiffeurs) qui alléguaient un manque à gagner. Le propriétaire du navire a soumis une demande de Drs 277 millions (£774 000) au titre des frais encourus lors des opérations de nettoyage, laquelle a été acquittée par son assureur P & I (la Newcastle Protecting and Indemnity Association appelée le "Newcastle Club").

8.11 Les avocats et les experts techniques nommés par le propriétaire du navire, le Newcastle Club and le FIPOL examinent actuellement les pièces justificatives.

8.12 L'exploitant de la ferme piscicole susmentionnée a contesté le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité.

## **9 Sung II N°1**

(République de Corée, 8 novembre 1994)

9.1 Le caboteur-citerne *Sung II N°1* (150 tjb), immatriculé en République de Corée, s'est échoué dans le port d'Onsan (République de Corée), laissant échapper quelque 18 tonnes de sa cargaison de fuel-oil lourd.

9.2 Des plongeurs ont colmaté le bordé de fond du *Sung II N°1* qui était endommagé pour empêcher toute nouvelle fuite d'hydrocarbures. La cargaison restant à bord et le mélange d'eau et d'hydrocarbures présent dans les citernes endommagées ont été transbordés sur d'autres caboteurs-citernes. Des opérations de nettoyage ont été effectuées par la police maritime d'Ulsan, le propriétaire du navire et des entrepreneurs privés. Les hydrocarbures avaient atteint la côte sur quelque quatre kilomètres. Des dispersants et des jets d'eau à haute pression ont été utilisés pour la nettoyer. Les opérations de nettoyage se sont terminées le 18 novembre 1994.

9.3 Les demandes d'indemnisation présentées, au titre des frais de nettoyage, par la police maritime d'Ulsan, les autorités maritimes et portuaires d'Ulsan et un entrepreneur privé, qui s'élevaient au total à Won 9 707 270 (£8 050), ont été réglées en décembre 1994, à raison d'un montant total de Won 9 206 345 (£7 630). Ces demandes ont été acquittées par le propriétaire du navire.

9.4 Trois autres entrepreneurs ont présenté des demandes d'un montant de Won 62 054 000 (£51 440) au titre d'opérations de nettoyage et de mesures de sauvegarde. Elles ont été réglées à raison de Won 23 120 752 (£19 170) et acquittées conjointement par le propriétaire de navire et le FIPOL en juin 1995.

9.5 Le sinistre a porté atteinte aux activités de pêche et d'aquaculture dans la région. Trois associations de pêche et les propriétaires de restaurants de fruits de mer ont soumis des demandes d'indemnisation d'un montant total de Won 475 938 550 (£394 500). Ces demandes ont été réglées et acquittées par le FIPOL en mars 1995 à raison d'un montant total de Won 28 378 819 (£23 193).

9.6 Il est peu probable que d'autres demandes d'indemnisation soient présentées pour ce sinistre.

#### 10 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; et
  - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées en ce qui concerne les sinistres visés dans le présent document.
-