



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.44/11
25 septembre 1995

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FIPOL

Rapport sur les sinistres ayant eu des prolongements de moindre importance

Note de l'Administrateur

1 Introduction

Le présent document traite de certains sinistres qui mettent en cause le FIPOL mais dont les prolongements depuis la 40ème session du Comité exécutif sont de moindre importance, de l'avis de l'Administrateur.

2 Portfield

(Royaume-Uni, 5 novembre 1990)

2.1 Le navire-citerne britannique *Portfield* (481 tjb) a coulé à son poste à quai à Pembroke Dock au Pays de Galles (Royaume-Uni) avec une cargaison de 80 tonnes d'huile diesel et 220 tonnes de fuel-oil moyen. Environ 110 tonnes de fuel-oil moyen se sont déversées à la suite de ce sinistre. La majeure partie de la nappe a pu être confinée près du quai grâce à des barrages flottants qui ont été déployés par les autorités portuaires. Ces hydrocarbures ont été récupérés à l'aide d'écumeurs et de camions aspirateurs et emmenés jusqu'à une raffinerie locale. Une proportion assez faible des hydrocarbures déversés s'est échappée le premier jour du poste de mouillage et a souillé un certain nombre de navires de plaisance mouillés dans l'estuaire. Une fois les citernes à cargaison vidées, le navire a été renfloué et les principales opérations de nettoyage se sont achevées peu de temps après. Les autorités locales ont procédé à un nettoyage du rivage à petite échelle dans quelques emplacements clés.

2.2 Des demandes concernant les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde ainsi que les dommages subis par de petites embarcations et des appareils de pêche ont été présentées. Ces

demandes ont été réglées et acquittées à raison de £303 438, en 1991. Une demande de £19 063 soumise par le Ministère de la défense au titre des frais encourus à la suite de ce sinistre a été réglée en totalité en mars 1993. En juin 1993, le FIPOL a versé £12 709, soit les deux tiers de la somme convenue en ce qui concerne la demande du Ministère, tandis que les assureurs sur corps du propriétaire du navire ont acquitté le tiers restant.

2.3 Une demande d'indemnisation d'un montant de £287 298 a été présentée par le propriétaire de l'installation piscicole. L'installation piscicole avait été contaminée par les hydrocarbures mais il n'y avait pas de poissons en période d'élevage à ce moment-là. La demande d'indemnisation a été réglée et acquittée en avril 1994 à raison de £12 511.

2.4 Le montant de limitation applicable au *Portfield* est de £50 884, outre £18 255 d'intérêts, soit un total de £69 141.

2.5 Le FIPOL et l'assureur P & I du propriétaire du navire ont payé au total £259 518 et £69 141 respectivement à titre d'indemnisation.

2.6 En mars 1995, le FIPOL a versé £17 155, intérêts compris, au propriétaire du navire au titre de la prise en charge financière.

2.7 Le montant total des frais et des dépenses engagées par le FIPOL est de £82 988.

2.8 Le coût total de ce sinistre pour le FIPOL s'élève à £359 660.

3 Kumi Maru N°12

(Japon, 27 décembre 1991)

3.1 Le navire-citerne japonais *Kumi Maru N°12* (113 tjb) est entré en collision avec un navire porte-conteneurs dans la baie de Tokyo (Japon). Le *Kumi Maru N°12* a subi une brèche dans le bordé de muraille tribord et la citerne N°4, et il a laissé échapper cinq tonnes de fuel-oil lourd dans la mer. Afin d'empêcher tout nouveau dommage par pollution, le reste de la cargaison a été transféré sur un autre navire. Le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes a immédiatement commencé les opérations de nettoyage.

3.2 Des demandes d'indemnisation d'un montant total de ¥6 211 309 (£45 990) ont été présentées au titre des opérations de nettoyage. Elles ont été réglées à raison de ¥4 115 079 (£21 919). En novembre 1992, le FIPOL a versé ¥1 056 519 (£5 629), ce qui représentait la somme convenue, moins le montant de limitation applicable au *Kumi Maru N°12* qui était de ¥3 058 560 (£16 290). Un montant de ¥764 640 (£5 635) a été versé au titre de la prise en charge financière du propriétaire du navire.

3.3 L'assureur P & I du propriétaire du navire (Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association, JPIA) a demandé au FIPOL de lever l'obligation de constituer un fonds de limitation. Notant les frais juridiques relativement élevés inhérents à la constitution d'un tel fonds par rapport au montant de limitation modique applicable en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, le Comité exécutif a décidé, à sa 34ème session, que le FIPOL pourrait, exceptionnellement, effectuer des versements à titre d'indemnisation sans qu'un fonds de limitation ait été constitué (document FUND/EXC.34/9, paragraphe 4.2).

3.4 Le calcul définitif du total des dommages et des parts respectives de responsabilité et de frais du FIPOL et du propriétaire du navire se présente comme suit:

	<u>Total</u> ¥	<u>Part du propriétaire</u> <u>du navire</u> ¥	<u>Part du FIPOL</u> ¥
Indemnisation	4 115 079	3 058 560	1 056 519
Frais d'expert	1 352 513	1 005 264	347 249
Prise en charge financière	<u> -</u>	<u>- 764 640</u>	<u>764 640</u>
Coût total	<u>5 467 592</u>	<u>3 299 184</u>	<u>2 168 408</u>

4 Ryoyo Maru

(Japon, 23 juillet 1993)

4.1 Le caboteur-citerne *Ryoyo Maru* (699 tjb), qui était chargé de 2 081 tonnes de gas oil lourd, est entré en collision avec un transporteur de véhicules au large de Shimoda, péninsule d'Izu, Shizuoka (Japon). Deux des citernes du *Ryoyo Maru* ont été endommagées et environ 500 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées. Le *Ryoyo Maru* a été remorqué jusqu'à un chantier naval, après le transbordement des hydrocarbures restants dans un autre navire.

4.2 La plupart des hydrocarbures déversés ont apparemment dérivé vers le large en raison du mauvais temps. Le 24 juillet, des hydrocarbures ont cependant atteint le rivage sur la partie méridionale de la péninsule d'Izu. Le Centre de prévention des catastrophes maritimes et ses sous-traitants ont procédé aux opérations de nettoyage.

4.3 Il a été confirmé, grâce à une analyse chimique, que le gas oil lourd transporté par le *Ryoyo Maru* est un "hydrocarbure persistant" aux fins de la Convention sur la responsabilité civile.

4.4 Sept entités ayant participé aux opérations de nettoyage ont présenté des demandes d'indemnisation d'un montant total de ¥67 564 892 (£500 230). Ces demandes ont été réglées à raison de ¥36 538 921 (£262 602). En septembre 1994, le FIPOL a versé ¥8 433 001 (£54 512), ce qui représentait le montant total des demandes acceptées, moins le montant de limitation du propriétaire du navire, de ¥28 105 920 (£208 090).

4.5 Lors d'un jugement rendu le 8 janvier 1995, le tribunal maritime compétent a soutenu que la collision était due à la navigation défectueuse des deux navires dans des conditions de bonne visibilité, faute d'instructions appropriées des deux capitaines aux membres de leurs équipages respectifs.

4.6 L'Administrateur a procédé à des recherches, par l'intermédiaire d'un avocat japonais, afin d'établir si le sinistre était dû à une faute personnelle du propriétaire du *Ryoyo Maru*, pouvant le priver de son droit de limiter sa responsabilité. Il ressort de l'enquête qu'il n'y avait pas de faute personnelle du propriétaire.

4.7 Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire, soit ¥7 026 480 (£51 979), a été versé en juillet 1995.

4.8 L'Administrateur prend actuellement les mesures nécessaires en vue d'engager une action en recours contre le propriétaire de l'autre navire mis en cause dans la collision.

5 Daito Maru N°5

(Japon, 11 juin 1994)

5.1 Alors que le navire-citerne japonais *Daito Maru N°5* (116 tjb) chargeait du fuel-oil lourd au poste à quai privé d'une raffinerie du port de Yokohama, une demi-tonne d'hydrocarbures s'est échappée de la citerne à cargaison pour se déverser dans la mer. La raffinerie et quatre entrepreneurs ont immédiatement procédé à des opérations de nettoyage. Ces dernières étaient achevées le 13 juin 1994.

5.2 Les demandes d'indemnisation présentées par la raffinerie et les entrepreneurs au titre des opérations de nettoyage ont été réglées en septembre 1994 à raison du montant demandé, soit ¥4 573 864 (£28 857).

5.3 L'assureur P & I du propriétaire du navire (Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association, JPIA) a demandé au FIPOL de lever l'obligation de constituer un fonds de limitation. Notant les frais juridiques relativement élevés qu'entraînerait la constitution d'un tel fonds par rapport au montant de limitation modique applicable en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, le Comité exécutif a décidé, à sa 41ème session, la levée de l'obligation de constituer un fonds de limitation dans le cas du *Daito Maru N°5*, de manière à ce que le FIPOL puisse, exceptionnellement, effectuer des versements à titre d'indemnisation et de prise en charge financière sans qu'un fonds de limitation ait été constitué (document FUND/EXC.41/2, paragraphe 4.2.2).

5.4 En janvier 1995, le FIPOL a versé ¥2 033 944 (£12 832), ce qui représentait le montant total des demandes réglées, moins le montant de limitation du propriétaire du navire, de ¥3 386 560 (£21 366), plus le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire, de ¥846 640 (£5 342).

5.5 Le calcul définitif du total des dommages et des parts respectives de responsabilité et de frais du FIPOL et du propriétaire du navire se présente comme suit:

	<u>Total</u> ¥	<u>Part du propriétaire</u> <u>du navire</u> ¥	<u>Part du FIPOL</u> ¥
Indemnisation	4 573 864	3 386 560	1 187 304
Frais d'expert	385 856	285 694	100 162
Prise en charge financière	-	- 846 640	846 640
Coût total	<u>4 959 720</u>	<u>2 825 614</u>	<u>2 134 106</u>

6 Hoyu Maru N°53

(Japon, 31 octobre 1994)

6.1 Alors que le navire-citerne japonais *Hoyu Maru N°53* (43 tjb) approvisionnait les soutes d'un bateau de pêche dans le port de Monbetsu, préfecture de Hokkaido (Japon), du fuel-oil liquide lourd a par inadvertance été déversé dans une cale à cargaison. Trente-six tonnes de poisson congelé ont été contaminées et ont donc dû être détruites à la suite de ce sinistre.

6.2 Le propriétaire du bateau de pêche a présenté une demande d'indemnisation au titre du coût de la réparation de la cale et de la valeur des poissons détruits, d'un montant de ¥5 330 933 (£39 470). Le propriétaire du *Hoyu Maru N°53* a présenté une demande d'indemnisation au titre du coût du nettoyage de la cale contaminée, d'un montant de ¥313 120 (£2 320). En septembre 1995,

ces demandes ont été réglées à raison de ¥4 990 995 (£37 000) et de ¥256 000 (£1 900) respectivement, mais elles n'ont pas encore été acquittées.

6.3 Le montant de limitation applicable au *Hoyu Maru N°53* est estimé à ¥1 075 200 (£7 960).

6.4 L'assureur P & I du propriétaire du navire (JPIA) a demandé au FIPOL de lever l'obligation de constituer un fonds de limitation dans cette affaire.

6.5 Le Comité exécutif a, dans plusieurs cas antérieurs, décidé que le FIPOL devait normalement exiger la constitution d'un fonds de limitation afin de pouvoir verser des indemnités et qu'il ne pouvait être dérogé à cette prescription que dans des cas exceptionnels. Le Comité exécutif a toutefois levé cette obligation dans plusieurs cas au Japon, étant donné les frais juridiques relativement élevés qu'il faudrait engager pour constituer le fonds de limitation par rapport aux montants modiques qu'atteignait la limite de responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile dans ces affaires. Le Comité a pris en considération le fait que, en vertu du Mémoire d'accord signé le 25 novembre 1985 par la JPIA et le FIPOL, la JPIA s'engageait à rembourser intégralement tout montant versé par le FIPOL à titre de réparation au cas où le tribunal compétent estimerait que le propriétaire du navire n'était pas en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Dans ces affaires, le Comité exécutif a décidé que le FIPOL pouvait, à titre exceptionnel, payer des indemnités sans qu'un fonds de limitation ait été constitué (paragraphe 3.2.8 du document FUND/EXC.22/5).

6.6 L'Administrateur appuie la demande de la JPIA et propose la levée de l'obligation de constituer un fonds de limitation dans l'affaire du *Hoyu Maru N°53*.

7 *Dae Woong*

(République de Corée, 27 juin 1995)

7.1 Le navire-citerne coréen *Dae Woong* (642 tjb), qui transportait une cargaison de 1 500 tonnes de fuel-oil lourd et de 70 tonnes d'huile diesel s'est échoué au large du port de Kojung, à environ 150 km au sud-ouest de Séoul (République de Corée). Deux citernes à cargaison ont été endommagées et environ une tonne d'hydrocarbures s'est déversée dans la mer. Après que les dommages occasionnés à la coque aient été provisoirement réparés par des plongeurs et que les hydrocarbures restants dans les citernes à cargaison aient été transférés sur un autre navire, le *Dae Woong* a été remorqué jusqu'à un port se trouvant à proximité, pour être réparé.

7.2 Plusieurs petites îles et criques proches du lieu du sinistre ont été contaminées par les hydrocarbures. Les opérations de nettoyage ont été menées par la police maritime de Taejeon et des entrepreneurs, qui ont utilisé des dispersants et des produits absorbants. Les opérations de nettoyage ont été achevées le 1er juillet 1995. Plusieurs installations maricoles ont également été souillées par ces déversements d'hydrocarbures.

7.3 En août 1995, le FIPOL a reçu des demandes de la part de la police maritime et d'un entrepreneur de nettoyage privé au titre des opérations de nettoyage, d'un montant de Won 31 020 762 (£25 720) et de Won 14 045 640 (£11 640), respectivement. Plusieurs associations de coopératives de pêche ont indiqué qu'elles présenteront des demandes d'indemnisation.

7.4 Le montant de limitation applicable au *Dae Woong* est estimé à Won 95 000 000 (£78 750). Le navire n'adhérait pas à un Club P & I mais bénéficiait d'une garantie financière émanant d'une banque coréenne, qui correspondait au montant de la limitation.

8 Shinryu Maru N°8

(Japon, 4 août 1995)

8.1 Alors que le navire-citerne japonais *Shinryu Maru N°8* approvisionnait les soutes d'un transporteur de vrac par l'intermédiaire d'un autre navire-citerne au poste à quai privé d'une usine de Chita, préfecture d'Aichi (Japon), la manche utilisée pour transborder les hydrocarbures à partir du *Shinryu Maru N°8* n'était pas correctement maniée. Environ une demi tonne de fuel-oil lourd s'est déversé sur les ponts des trois navires, a contaminé les ponts et les coques et s'est écoulée dans la mer en raison de ce maniement incorrect.

8.2 Les opérations de nettoyage en mer et le nettoyage du transporteur de vrac ont été menées par le propriétaire du *Shinryu Maru* et des entrepreneurs employés par lui. Ces opérations se sont achevées le 5 août 1995.

8.3 Le FIPOL n'a pas encore reçu de demandes concernant ce sinistre.

8.4 Le montant de limitation applicable au *Shinryu Maru N°8* est estimé à ¥2 907 000 (£21 520).

9 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 visant à lever l'obligation de constituer un fonds de limitation en ce qui concerne le *Hoyu Maru N°53* (paragraphe 6 ci-dessus); et
 - c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées en ce qui concerne les sinistres visés dans le présent document.
-