FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE
1971 POUR LES DOMMAGES
DUS A LA POLLUTION PAR
LES HYDROCARBURES

COMITE EXECUTIF
50ème session
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.50/2
18 octobre 1996

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

Récapitulation des sinistres

Note de l'Administrateur

Introduction

1 L'article 26.1b)ii) de la Convention de 1971 portant création du Fonds prévoit que le Comité exécutif approuve le règlement des demandes d'indemnisation présentées au Fonds de 1971 et prend à cet effet toutes autres mesures nécessaires prévues au paragraphe 7 de l'article 18 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

2 Depuis la 44ème session du Comité exécutif, six sinistres sont survenus, qui ont entraîné ou peuvent entraîner la présentation au Fonds de 1971 de demandes d'indemnisation, à savoir les sinistres du *Honam Sapphire*, du *Toko Maru*, du *Sea Empress*, du *Kugenuma Maru*, du *N°1 Yung Jung* et du *Kriti Sea*. En outre, 20 sinistres qui sont survenus avant la 44ème session seront relatés au Comité.

Présentation de la documentation

3 La documentation présentée à la 50ème session du Comité exécutif a été structurée de la manière suivante:

a) sinistres que le Comité exécutif est invité à examiner en se fondant sur un document différent pour chaque sinistre;

b) sinistres que le Comité exécutif est invité à examiner par groupes, puisque les sinistres faisant partie d'un même groupe sont survenus dans le même Etat Membre; et

c) autres sinistres.

4 Dans les documents précisés ci-dessous, les montants indiqués ont été convertis en livres sterling, sauf indication contraire, aux taux de change applicables au 1er octobre 1996. Toutefois, les montants représentant les versements effectifs réalisés par le Fonds de 1971 ont été convertis au taux de change applicable au jour du versement.

Récapitulation des sinistres

5 La situation concernant les sinistres mettant en cause le Fonds de 1971 peut être résumée comme suit:

5.1 Document 71FUND/EXC.50/3

- *Haven* (Italie, 1991): ce sinistre a causé des dommages par pollution en Italie, en France et à Monaco. Quelque 1 350 demandes d'indemnisation ont été présentées au tribunal de première instance de Gênes à raison d'un montant total équivalant à environ £660 millions; toutefois un certain nombre de demandes se répètent.

  Le 5 avril 1996, le juge du tribunal de première instance de Gênes, qui est chargé de la procédure en limitation dans l'affaire du *Haven*, a déterminé les demandes d'indemnisation recevables ("stato passivo"). Les demandes admises par le juge s'élevaient au total à environ £78 millions et comprenaient une demande du Gouvernement italien relative à des dommages à l'environnement pour un montant de £16,8 millions. Le juge a estimé que les montants qu'il avait déterminés devraient être accrus des intérêts et que nombre de montants demandés devraient être accrus pour tenir compte de la dévaluation. Le Fonds de 1971 a fait opposition en ce qui concerne un certain nombre de demandes.

  Le montant global des demandes dépasse fortement le montant total de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, c'est-à-dire 900 millions de francs (or), montant qui, de l'avis du Fonds de 1971, équivaut à 60 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) ou Lit 102 643 800 000 (£39,4 millions). Toutefois, le tribunal de première instance de Gênes avait fixé le montant maximal payable par le Fonds de 1971 à Lit 771 397 947 400 (£296 millions) calculé sur la base du cours de l'or sur le marché libre. Le Fonds de 1971 avait fait appel du jugement du tribunal. Dans un arrêt rendu le 30 mars 1996, la cour d'appel a confirmé le jugement du tribunal de première instance selon lequel le montant maximal payable par le Fonds devrait être calculé par application de la valeur de l'or sur le marché libre. Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de prendre les mesures nécessaires pour faire appel devant la cour suprême de cassation du jugement de la cour d'appel.

  Dans le cadre de l'action en justice intentée en Italie, le Fonds de 1971 a argué que la majorité des demandes nées du sinistre du *Haven* étaient frappées de prescription vis-à-vis du Fonds de 1971 depuis le 11 avril 1994 ou depuis une date légèrement postérieure à celle-ci.

  A sa 18ème session, l'Assemblée a estimé que l'offre de règlement global qui avait été proposée par le Fonds de 1971 et le propriétaire du navire/Club P & I avait été rejetée, étant donné que le Gouvernement italien n'avait ni accepté l'offre, ni indiqué qu'il examinait favorablement celle-ci. Depuis lors, aucun demandeur n'a entrepris de démarches auprès du Fonds de 1971 en ce qui concerne la question du règlement global.

  A la suite de l'engagement pris par le Gouvernement français d'utiliser comme gage la créance approuvée de l'Etat français, le Fonds de 1971 a indemnisé 33 organismes publics français (autres que l'Etat) à raison d'un montant total de £1,4 million. Deux demandeurs italiens dont les demandes n'étaient pas considérées comme frappées de prescription ont été également payés par le Fonds de 1971, à la suite de la présentation de cautions bancaires qui assurent au Fonds une protection adéquate contre tout surpaiement.

Le propriétaire du navire/Club P & I sont récemment parvenus à des règlements définitifs avec un certain nombre de demandeurs et honorent actuellement ou ont l'intention d'honorer ces demandes.

Mesures demandées:

- Le Fonds de 1971 devrait-il maintenir son opposition, s'agissant de la décision du juge d'accepter l'inclusion de la TVA dans la demande de l'Etat?
- Instructions au sujet de la procédure d'opposition concernant la liste des demandes établies.
- Examiner les conséquences des règlements effectués par le propriétaire du navire et le UK Club.

5.2 Documents 71FUND/EXC.50/4 et 71FUND/EXC.50/4/Add.1

- *Aegean Sea* (Espagne, 1992): à ce jour, 1 277 demandes représentant au total quelque £125 millions ont été présentées. Les demandes sont frappées de prescription depuis le 3 décembre 1995 ou depuis une date légèrement postérieure à celle-ci. Un certain nombre de demandeurs ont indiqué qu'ils présenteront, à un stade ultérieur de la procédure civile, des demandes s'élevant au total à quelque £136 millions. Le Fonds de 1971 a versé environ £4,2 millions à titre d'indemnisation et l'assureur P & I du propriétaire du navire a versé environ £4,0 millions.

  Le 30 avril 1996, le tribunal criminel de La Corogne a rendu un jugement portant à la fois sur la responsabilité criminelle du capitaine et du pilote de l'*Aegean Sea* et sur un certain nombre de demandes d'indemnisation. Le tribunal a admis des demandes s'élevant au total à £4,3 millions. Le tribunal a estimé au sujet de la plupart des demandes qu'il n'existait pas suffisamment de preuves pour qu'il puisse évaluer le quantum des dommages subis et, pour cette raison, le tribunal a renvoyé ces demandes à la procédure d'exécution du jugement. Le Fonds de 1971 a fait appel de ce jugement en ce qui concerne un certain nombre de demandes, en particulier parce qu'elles relevaient réellement des notions de "dommages de pollution" et de "mesures de sauvegarde". Un certain nombre d'autres parties ont également fait appel de ce jugement.

Mesures demandées:

- Instructions concernant le traitement des différents types de demandes.

5.3 Document 71FUND/EXC.50/5

- *Braer* (Royaume-Uni, 1993): les demandes ont été frappées de prescription le 5 janvier 1996 ou peu de temps après cette date. Le Fonds de 1971 a versé environ £41 millions à titre d'indemnisation et l'assureur P & I du propriétaire du navire a versé environ £4,8 millions. D'autres demandes s'élevant à £1,9 million ont été convenues. En outre, des demandes s'élevant à £75 millions ont été présentées devant le tribunal de session d'Edimbourg. Le montant total des demandes présentées dépasse le maximum disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, à savoir 60 millions de droits de tirages spéciaux (DTS) (£57 millions). Compte tenu de l'incertitude planant sur les demandes en suspens, le Comité exécutif a décidé, à sa 44ème session, de suspendre tous autres paiements d'indemnités. Aucun progrès n'a été réalisé sur le plan de la procédure judiciaire.

Mesures demandées:

- Instructions concernant la procédure judiciaire.

5.4 Document 71FUND/EXC.50/6

- *Keumdong N°5* (République de Corée, 1993): les demandes s'élevaient initialement à un total de quelque £150 millions. Toutes les demandes relatives aux opérations de nettoyage ont été réglées et honorées à raison d'un montant total de £4,6 millions. Certaines demandes de pêcheurs ont été acceptées à raison de quelque £5,5 millions. D'autres demandes de cette catégorie, représentant un montant de £6,9 millions, sont en suspens devant le tribunal, mais les demandeurs se réservent le droit d'accroître les montants demandés devant le tribunal.

Mesures demandées:

- Instructions concernant ce sinistre, en particulier en ce qui concerne certaines questions de procédure.

5.5 Document 71FUND/EXC.50/7

- *Seki* (Emirats arabes unis et Oman, 1994): l'Administrateur a été informé de la conclusion par le propriétaire du navire et le Gouvernement de Fujairah d'un règlement global couvrant toutes les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre. L'Administrateur n'a pas connaissance des modalités du règlement et des montants en cause, étant donné que l'accord de règlement comporte une clause de confidentialité. Le Gouvernement de Fujairah a accepté de se désister de toutes les procédures judiciaires entamées contre le propriétaire du navire, son assureur et le Fonds de 1971. L'Administrateur estime que l'affaire est close en ce qui concerne le Fonds de 1971.

Aucune mesure demandée.

5.6 Document 71FUND/EXC.50/8

- *Sea Prince* (République de Corée, 1995): le *Sea Prince* s'est échoué alors qu'il avait à son bord environ 86 000 tonnes de brut. Les demandes relatives aux opérations de nettoyage acceptées à ce jour représentent un montant total d'environ £14,4 millions. D'autres demandes relatives principalement aux dommages à la pêche, à raison d'un montant total d'environ £60 millions, sont actuellement examinées et la plupart d'entre elles ont été déposées devant le tribunal.

Mesures demandées:

- Instructions en ce qui concerne le traitement des demandes.

- *Yeo Myung* (République de Corée, 1995): le *Yeo Myung*, après avoir abordé un remorqueur, a déversé quelque 40 tonnes d'hydrocarbures le long d'une partie de la côte qui avait été nettoyée à la suite du sinistre du *Sea Prince*. Les hydrocarbures ont également eu un effet préjudiciable sur les installations maricoles. A ce jour, des demandes ont été acceptées au titre du nettoyage à raison de £500 000. D'autres demandes relatives principalement aux dommages à la pêche, et s'élevant au total à £7,6 millions, sont en suspens devant le tribunal.

Mesures demandées:

- Instructions en ce qui concerne le traitement des demandes.

5.7 Document 71FUND/EXC.50/9

- *Yuil N°1* (République de Corée, 1995): le *Yuil N°1* s'est échoué et a ensuite sombré au large de Pusan, ce qui a entraîné le déversement de fuel-oil lourd. Le navire sombré contiendrait une importante quantité de combustible. Des demandes relatives aux opérations de nettoyage et aux dommages à la pêche ont été convenues à raison d'un total d'environ £11,7 millions. D'autres demandes relatives au nettoyage et aux dommages à la pêche, représentant des montants

s'élevant à quelque £48 millions, sont actuellement examinées et ont été déposées devant le tribunal.

Mesures demandées:

- Instructions en ce qui concerne le traitement de ces demandes.

5.8 Document 71FUND/EXC.50/10

- *Sung Il N°1* (République de Corée, 1994): toutes les demandes relatives aux coûts de nettoyage, ainsi que celles qui concernaient les dommages à la pêche ont été réglées et honorées à raison d'un montant total de £49 993. Le propriétaire du navire n'ayant pas entamé de procédure en limitation avant l'expiration du délai précisé par la législation coréenne, il a donc perdu le droit de limiter sa responsabilité. Dans ces circonstances, le Comité exécutif a décidé, à sa 49ème session, qu'il était inapproprié de prendre en charge financièrement le propriétaire du navire.

Aucune mesure demandée.

- *Dae Woong* (République de Corée, 1995): des demandes relatives aux coûts de nettoyage ont été réglées et honorées à raison d'un montant total de Won 43 millions (£34 430). Des demandes relatives aux dommages à la pêche sont prévues.

Aucune mesure demandée.

- *Honam Sapphire* (République de Corée, 1995): au cours de manoeuvres d'accostage à un terminal pétrolier, le *Honam Sapphire* qui était en pleine charge a heurté une défense, perçant une citerne latérale. Une quantité inconnue de brut lourd arabe s'est échappée de la citerne endommagée. Le pétrole déversé a dérivé vers le sud et pollué le rivage sur 30 km. A ce jour des demandes relatives aux opérations de nettoyage ont été convenues à raison d'un montant total de £3,4 millions. Des demandes relatives principalement aux dommages à la pêche représentant un montant total de £42 millions sont actuellement examinées.

Mesures demandées:

- Examiner la question de savoir s'il convient de contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité.

- *N°1 Yung Jung* (République de Corée, 1996): alors qu'il se mettait à l'abri, à l'approche d'un typhon, le *N°1 Yung Jung* s'est échoué sur un rocher submergé qui n'était pas indiqué sur la carte marine et a déversé 28 tonnes de fuel-oil moyen. Des demandes relatives au coût des opérations de nettoyage et au nettoyage de navires voisins sont actuellement examinées. Des demandes relatives aux dommages à la pêche sont prévues.

Mesures demandées:

- Examiner la question de savoir si l'Administrateur devrait être autorisé à régler les demandes nées de ce sinistre et, dans l'affirmative, dans quelle mesure il devrait l'être.

5.9 Documents 71FUND/EXC.50/11 et 71FUND/EXC.50/11/Add.1

- *Kumi Maru N°12* (Japon, 1991), *Ryoyo Maru* (Japon, 1993) et *Hoyu Maru N°53* (Japon, 1994): toutes les demandes ont été réglées et honorées et tous les frais et toutes les dépenses ont été payés.

- *Toyotaka Maru* (Japon, 1994): toutes les demandes ont été réglées et honorées. Le Fonds a récupéré une somme substantielle de l'autre navire mis en cause dans l'abordage.

- *Shinryu Maru* (Japon, 1995): la plupart des demandes ont été réglées et honorées. Les paiements au titre de la prise en charge financière n'ont pas encore été versés.

- *Senyo Maru* (Japon, 1995): toutes les demandes ont été réglées et honorées. Les paiements au titre de la prise en charge financière n'ont pas encore été versés. Le Fonds va entamer une action en recours contre l'autre navire mis en cause dans l'abordage.

- *Toko Maru* (Japon, 1996): alors que le *Toko Maru* était au mouillage, un navire transportant du gravier a heurté le bâbord du navire, qui transportait 2 000 tonnes de fuel-oil lourd. Une des citernes du *Toko Maru* a été endommagée et quatre tonnes d'hydrocarbures se sont déversées dans la mer. Des demandes relatives au coût des opérations de nettoyage et aux dommages à la pêche ont été honorées par l'assureur du propriétaire du navire à raison d'un montant total inférieur au montant de limitation applicable au navire. Il semble maintenant que le Fonds de 1971 ne sera pas appelé à verser des indemnités.

- *Kugenuma Maru* (Japon, 1996): alors que le *Kugenuma Maru* était en train de charger du fuel oil lourd à un terminal pétrolier, quelque 0,3 tonne d'hydrocarbures ont débordé de la citerne à cargaison et se sont déversées dans la mer en raison d'une mauvaise utilisation de la soupape utilisée pour le chargement. Les opérations de nettoyage furent achevées le même jour. Les experts du Fonds de 1971 examinent actuellement des demandes relatives au coût des opérations de nettoyage.

Aucune mesure demandée.

5.10 Documents 71FUND/EXC.50/12 et 71FUND/EXC.50/12/Add.1

- *Sea Empress* (Royaume-Uni, 1996): le *Sea Empress* s'est échoué près de l'entrée du port de Milford Haven. Le navire transportait une cargaison d'environ 130 000 tonnes de brut. A la suite de l'échouement, plusieurs citernes du navire ont été gravement endommagées et quelque 6 000 tonnes de sa cargaison se sont déversées immédiatement. Durant des tentatives infructueuses de renflouer ce navire-citerne, d'autres déversements d'importantes quantités de brut se sont produits. Le *Sea Empress* a été finalement renfloué et le reste de la cargaison a été transbordé. On estime qu'au total environ 72 000 tonnes de brut se sont échappées. Des demandes d'indemnisation substantielles ont été présentées et d'autres demandes représentant des montants importants sont prévues.

Mesures demandées:
- Instructions concernant le traitement des demandes.
- Instructions concernant d'autres aspects du sinistre.

5.11 Document 71FUND/EXC.50/13

- *Vistabella* (Caraïbes, 1991): toutes les demandes ont été réglées et honorées. Le Fonds de 1971 est engagé dans une procédure judiciaire aux fins de recouvrer le montant de l'indemnisation versée par le Fonds.

Mesures demandées:
- Le Fonds de 1971 devrait-il faire appel du jugement du tribunal de première instance?

- *Kihnu* (Estonie, 1993): le navire-citerne estonien *Kihnu* s'est échoué à proximité du port de Tallin (Estonie). On estime que quelque 100 tonnes de fuel-oil lourd et 40 tonnes de gazole se sont déversées à la suite de l'échouement. En décembre 1995, l'Agence finlandaise de l'environnement a présenté au Fonds de 1971 une demande relative au coût des mesures prises par les autorités finlandaises dans les eaux territoriales estoniennes, arguant qu'il y avait un risque que les hydrocarbures n'atteignent le littoral de la Finlande, sous la poussée des vents et des courants. A sa 49ème session, le Comité exécutif a estimé que, bien que la demande des

autorités finlandaises concernât des opérations entreprises dans les eaux territoriales d'un Etat non membre (l'Estonie), les mesures prises visaient à prévenir ou limiter les dommages par pollution sur le territoire ou la mer territoriale de la Finlande, laquelle est un Etat Membre du Fonds de 1971. Le Comité a donc décidé que les mesures prises par les autorités finlandaises relevaient en principe du champ d'application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Aucune mesure demandée.

- *Iliad* (Grèce, 1993): des demandes d'indemnisation représentant un montant total s'élevant à £9,3 millions ont été présentées devant le tribunal grec compétent, à la suite du sinistre de l'*Iliad*. Les demandes sont frappées de prescription depuis le 9 octobre 1996 ou depuis peu de temps après cette date. Un seul demandeur, le propriétaire du navire et le Club P & I ont entamé une action en justice contre le Fonds de 1971 conformément à l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds ou ont notifié au Fonds qu'une action avait été intentée conformément à l'article 7.6.

  Aucune mesure demandée.

- Déversement d'hydrocarbures de source non identifiée au Maroc (Maroc, 1994): l'Administrateur a informé les autorités marocaines qu'il n'avait pas été établi que les hydrocarbures provenaient d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac et que, pour cette raison, la demande d'indemnisation ne pouvait être acceptée (cf. article 4.2b) de la Convention de 1971 portant création du Fonds). Les autorités marocaines examinent actuellement cette question.

  Aucune mesure demandée.

- *Kriti Sea* (Grèce, 1996): le *Kriti Sea* a déversé entre 20 et 50 tonnes d'hydrocarbures alors qu'il déchargeait sa cargaison à un terminal pétrolier du port de Agioi Theodori. Les opérations de nettoyage ont été achevées en moins d'un mois. Des demandes représentant un montant total de £4,4 millions ont été notifiées au propriétaire du navire et celui-ci a été informé que d'autres demandes seront présentées. L'assureur P & I du propriétaire du navire est d'avis que les demandes seront probablement réglées à raison d'un montant inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (£6 millions).

  Aucune mesure demandée.

Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

6 Le Comité exécutif est invité à prendre note des renseignements communiqués dans le présent document.