



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

COMITÉ EXECUTIF
62ème session
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.62/12
27 septembre 1999

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

EVOIKOS

Note de l'Administrateur

Résumé:	Des demandes d'indemnisation émanant de Singapour, de Malaisie et d'Indonésie ont été présentées. Le propriétaire du navire a entamé la procédure en limitation.
Mesures à prendre:	Décider s'il convient d'autoriser l'Administrateur à effectuer des paiements au titre de ce sinistre.

1 Introduction

1.1 Le 15 octobre 1997, le navire-citerne chypriote *Evoikos* (80 823 tjb), qui transportait environ 130 000 tonnes de combustible liquide lourd, a abordé le navire-citerne thaïlandais *Orapin Global* (138 037 tjb) alors qu'il empruntait le détroit de Singapour. Trois citernes de cargaison de l'*Evoikos* ont été endommagées; quelque 29 000 tonnes de combustible liquide lourd ont été déversées. L'*Orapin Global*, qui effectuait un voyage sur ballast, n'a rien déversé.

1.2 L'*Evoikos* est inscrit auprès de la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club) et l'*Orapin Global* auprès de la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited (London Club).

1.3 À la date du déversement, Singapour était Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile mais non à la Convention de 1971 portant création du Fonds^{<1>}, alors que la Malaisie et l'Indonésie étaient Parties à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds, mais non aux Protocoles de 1992 y relatifs.

<1>

Singapour est devenu Partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile le 18 septembre 1998 et à la Convention de 1992 portant création du Fonds le 31 décembre 1998.

2 Impact du déversement

2.1 Dans un premier temps, le déversement a touché les eaux de Singapour et quelques îles situées au sud de Singapour, mais par la suite des nappes d'hydrocarbures ont dérivé et atteint les eaux malaisiennes et indonésiennes du détroit de Malacca. Le 22 décembre 1997, elles ont souillé par endroits la côte malaisienne de la Province de Selangor sur une longueur de 40 kilomètres.

2.2 Le 20 novembre 1997, le navire de charge *An Tai* immatriculé au Belize a coulé à son poste à quai à Port Klang, déversant une quantité indéterminée de fuel-oil qui s'est écoulée dans le détroit de Malacca. Le 12 décembre 1997, la pollution du littoral a été signalée par la présence de nappes d'hydrocarbures qui s'étaient dirigées directement vers le nord. Des hydrocarbures émanant du *An Tai* se sont par la suite mélangés à des nappes qui provenaient de l'*Evoikos* et ont atteint le littoral le 22 décembre 1997 et les jours suivants.

3 Intervention et opérations de nettoyage

3.1 Singapour

3.1.1 L'autorité maritime et portuaire de Singapour (MPA) a pris en charge les opérations de nettoyage qui ont, au début, essentiellement consisté à diffuser des produits dispersants en mer puis, par la suite, ont porté sur la maîtrise et la récupération des hydrocarbures flottants. On a déployé du matériel de nettoyage appartenant à l'entreprise East Asia Response Ltd (EARL) et à la Petroleum Association of Japan (PAJ), ainsi qu'à l'industrie locale et à des entreprises commerciales spécialisées dans l'intervention.

3.1.2 Quand les hydrocarbures eurent quitté les eaux de Singapour, il a fallu procéder au nettoyage de plusieurs petites îles situées au sud de Singapour. Ce sont le propriétaire du navire et le UK Club qui s'en sont chargés.

3.2 Malaisie

3.2.1 Après quelques jours, sous l'effet des intempéries, il n'a plus été possible de traiter les hydrocarbures au moyen de dispersants chimiques, les nappes s'étant vite solidifiées et étendues sur une vaste zone du détroit de Malacca, ce qui rendait les opérations de récupération au large peu pratiques. Le Ministère malaisien de la marine a entrepris des opérations de surveillance aérienne et maritime et a placé du matériel en état d'alerte afin de pouvoir prendre des mesures de sauvegarde si nécessaire. Les opérations de nettoyage à terre ont été coordonnées par le Ministère malaisien de l'environnement avec le concours du Ministère de la marine. Les autorités locales de la Province de Selangor ont chacune organisé l'enlèvement manuel des hydrocarbures et des débris souillés des côtes sablonneuses. On a laissé les zones de mangrove se régénérer naturellement.

3.2.2 De nombreuses installations piscicoles sont situées le long de la côte malaisienne et des mesures ont été prises pour protéger celles d'entre elles menacées par les hydrocarbures. Pour protéger leurs viviers contre les hydrocarbures en suspension, les pisciculteurs ont été encouragés à employer des matériaux disponibles localement. Seules de minuscules quantités d'hydrocarbures ont touché des exploitations piscicoles de certaines zones.

3.2.3 De nombreux élevages de crevettes situés le long du détroit de Malacca ont besoin d'apports d'eau douce pour leurs activités. Sur les conseils du Ministère de la pêche malaisien, les éleveurs ont pris des mesures visant à surveiller les prises d'eau douce de façon à empêcher que des hydrocarbures ne pénètrent dans les installations. Quelques pêcheurs ont vu leurs embarcations, filets et cordages souillés.

3.3 Indonésie

Aucun renseignement n'indique la présence de dommages par pollution en Indonésie.

4 Demandes d'indemnisation

4.1 Singapour

4.1.1 Des demandes au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde ont été présentées par des organismes publics singapouriens, pour un montant de S\$4,5 millions (£1,7 millions). Des tiers ont présenté des demandes s'élevant à S\$11,8 millions (£4,4 millions). Ces demandes sont actuellement en cours d'examen. Le UK Club a fait un paiement provisoire aux autorités singapouriennes, d'un montant de S\$500 000 (£190 000).

4.1.2 Les demandes d'indemnisation au titre de dommages à des biens s'élèvent à S\$1,8 millions (£670 000). Au nombre de celles-ci figurent des demandes relatives au nettoyage de coques de navires souillées par les hydrocarbures s'écoulant de l'*Evoikos*. Une entreprise de mise en valeur d'une île a présenté une demande d'un montant de S\$1 230 000 (£460 000) au titre d'opérations de nettoyage de l'île.

4.1.3 À la 56ème session du Comité exécutif, L'Administrateur a fait valoir que le propriétaire du navire et le UK Club pourraient arguer que les opérations menées dans les eaux de Singapour (ou du moins dans une partie de celles-ci) avaient été entreprises dans le but de prévenir ou de limiter les dommages de pollution causés en Malaisie ou en Indonésie et que les coûts y relatifs ouvriraient donc droit à indemnisation en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Il a été noté que le propriétaire du navire et le UK Club avaient invoqué la position adoptée par le Comité exécutif dans l'affaire du *Kihnu* (document 71FUND/EXC.49/12, paragraphe 3.4.6). Il a, de surcroît, été noté que des demandes au titre des opérations d'assistance risquaient d'être soumises en vertu non seulement de l'article 13 de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, mais encore de l'article 14 de cette convention. Le Comité exécutif avait estimé qu'il était trop tôt pour se prononcer sur ces questions (document 71FUND/EXC.56/2, paragraphes 4.4.4 et 4.4.5).

4.2 Malaisie

4.2.1 Le Ministère de l'environnement et les antennes régionales de la Marine ont présenté des demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage, pour un montant total de RM740 000 (£124 000). Une coopérative pétrolière malaisienne (PIMMAG) qui, à la demande des autorités, avait effectué des opérations de nettoyage, a présenté une demande de RM996 000 (£166 000). Il semblerait que les autorités malaisiennes aient honoré cette demande. L'évaluation de ces demandes s'est faite à partir de renseignements complémentaires communiqués par les autorités malaisiennes, lesquelles doivent faire parvenir de nouveaux renseignements ayant trait aux dépenses encourues par le Ministère de l'environnement au titre des opérations de nettoyage.

4.2.2 Les demandes relatives à la pêche s'élèvent à RM1,9 millions (£320 000). Les experts techniques engagés par le UK Club et le Fonds de 1971 ont procédé à une évaluation préliminaire. Les autorités malaisiennes devraient faire parvenir des renseignements complémentaires dans un avenir proche.

4.3 Indonésie

4.3.1 Les autorités indonésiennes ont présenté une demande d'indemnisation au propriétaire du navire et au UK Club, pour un montant de US\$3,4 millions (£2,2 millions). Cette demande, qu'aucune pièce justificative n'accompagne, a trait au souillage de mangroves (US\$2 millions) et de sable (US\$1,2 millions), au manque à gagner subi par des pêcheurs (US\$11 000) et au coût des opérations de nettoyage (US\$152 000). Le UK Club a demandé aux autorités indonésiennes de fournir des documents supplémentaires. Cette demande a été présentée dans le cadre de la procédure en limitation (voir la section 7 ci-dessous).

4.3.2 Étant donné le peu d'informations dont on dispose sur la demande des autorités indonésiennes, l'Administrateur ne peut se prononcer avec certitude sur la recevabilité ou non de la demande. Cela étant, il semblerait que les montants demandés au titre du souillage des mangroves et du sable soient basés sur des calculs abstraits; à ce titre, les demandes seraient irrecevables.

5 Pouvoir de l'Administrateur de conclure des règlements et de faire des paiements

5.1 À sa 56ème session, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder au règlement définitif de toutes les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre, pour autant que les demandes ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était pas encore prononcé, et sous réserve que les demandes aient trait à des dommages de pollution subis dans un État Membre du Fonds de 1971 ou à des mesures prises dans le but de prévenir ou de limiter les dommages de pollution dans cet État (document 71FUND/EXC.56/2, paragraphe 4.4.6).

5.2 Compte tenu de l'incertitude qui entoure le montant total des demandes, le Comité a décidé, à sa 56ème session, de ne pas autoriser l'Administrateur à effectuer de paiements à ce stade (document 71FUND/EXC.56/2, paragraphe 4.4.7). Le Comité a réitéré cette décision à ses 57ème et 59ème sessions (documents 71FUND/EXC.57/15, paragraphe 3.10.7 et 71FUND/EXC.59/17, paragraphe 3.11.6).

5.3 Étant donné que le montant total des demandes établies reste incertain, l'Administrateur continue de penser qu'il serait prématuré, à ce stade, de faire le moindre paiement.

6 Procédure pénale

À la suite de l'abordage, les capitaines des deux navires ont fait l'objet de poursuites au pénal. Le capitaine de l'*Evoikos* a été condamné à une peine de trois mois de prison et à des amendes se montant au total à S\$60 000 (£21 000) pour violation de ses obligations en vertu de la réglementation en matière d'abordage. Quant au capitaine de l'*Orapin Global*, il a été condamné à une peine de deux mois de prison et à une amende de S\$11 000 (£4 000) pour négligence et défaut de respect de la vitesse de sécurité.

7 Procédure en limitation

7.1 Le propriétaire du navire a entamé la procédure en limitation auprès du tribunal compétent de Singapour.

7.2 Le propriétaire du navire soutient que le montant de limitation applicable à l'*Evoikos* est d'environ 5,9 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (£4,9 millions), alors que les avocats agissant au nom de certains demandeurs affirment que ce montant devrait être de l'ordre de 8,8 millions de DTS (£7,4 millions).

8 Enquête sur la cause du sinistre

Les autorités de Singapour et de Chypre enquêtent actuellement sur la cause du sinistre. L'Administrateur ne dispose d'aucune information sur l'issue de l'enquête.

9 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements figurant dans le présent document;
 - b) se prononcer sur la question de savoir si l'Administrateur devrait être autorisé à effectuer des paiements; et
 - c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées concernant ce sinistre.
-