



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

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

71FUND/EXC.62/8/1
11 octobre 1999
Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

NAKHODKA

Note de l'Administrateur

Résumé:

Les experts des FIPOL ont examiné les rapports d'enquête sur la cause du sinistre, réalisés par les autorités japonaises et russes. Ils ont également examiné d'autres informations disponibles, notamment des documents fournis par le propriétaire du navire. La conclusion des experts est que le *Nakhodka* n'était pas apte à prendre la mer au début du voyage et que le propriétaire du navire était au courant de cet état de non-navigabilité ou aurait dû l'être. Compte tenu des opinions exprimées par les experts, l'Administrateur a réfléchi à la question de savoir si les FIPOL devaient ou non tenter une action en recours contre le propriétaire du navire et d'autres tiers afin de recouvrer la somme versée par les Fonds à titre d'indemnité.

Mesures à prendre:

Décider si le Fonds de 1971 devrait lancer une action en recours contre le propriétaire du navire et son assureur et contre tout autre tiers.

1 Enquête sur la cause du sinistre

1.1 Les autorités japonaises et russes ont décidé de coopérer dans le cadre de l'enquête sur la cause du sinistre (Japon, le 2 janvier 1997). L'enquête japonaise a été menée par un comité spécial constitué à cet effet.

1.2 Le rapport d'enquête japonais a été publié en juillet 1997. Une traduction en langue anglaise a été transmise à l'Administrateur. Les conclusions de l'enquête japonaise peuvent se résumer comme suit:

Si le *Nakhodka* avait été correctement entretenu, il aurait pu résister aux vents et à la houle qui sévissaient au moment du sinistre. Étant donné la forte corrosion qui affaiblissait la structure interne du navire, les contraintes subies par la coque du fait des intempéries ont provoqué la rupture du navire en deux. Les conditions atmosphériques dans la mer du Japon au moment du sinistre étaient parmi les plus mauvaises jamais enregistrées. En outre, la répartition inhabituelle de la cargaison aurait intensifié les contraintes qui pesaient sur la coque du navire.

1.3 Le rapport russe indique que, techniquement, l'état de la coque au moment du sinistre était jugé satisfaisant. Il indique également que le *Nakhodka* a dû se briser après que la partie avant ait percuté un objet à moitié immergé, vraisemblablement le chalutier russe qui avait coulé dans cette zone peu de temps avant le sinistre du *Nakhodka*. D'après les enquêteurs russes, le navire était soumis à des contraintes acceptables en eau calme, dues à la répartition de la cargaison, auxquelles s'ajoutaient de fortes contraintes de chargement dynamiques dues aux intempéries, en particulier par grosse mer. La section avant du navire est passée ensuite à proximité d'un objet de grandes dimensions à moitié immergé, ce qui aurait provoqué des contraintes dynamiques encore plus élevées. Le rapport fait état des moments de flexion et des contraintes en eau calme subis par la structure du navire, et indique qu'ils étaient compris dans les limites spécifiées par les normes de classification relatives aux contraintes en eau calme. D'après le rapport russe, les calculs montrent que les moments de flexion et les contraintes en eau calme étaient dans les limites admissibles lors de l'appareillage, bien que dans la fourchette supérieure. Les enquêteurs russes affirment que les forces produites par les intempéries, l'état de la mer et le contact supposé avec un objet à moitié immergé se sont conjuguées, provoquant une surcharge et la rupture de la structure du navire.

2 Examen par le Comité exécutif à sa 55ème session

2.1 À la 55ème session du Comité exécutif, plusieurs délégations ont noté que, d'après les conclusions du rapport japonais, il semblait que le sinistre se soit produit à la suite d'une faute personnelle du propriétaire du navire et que, en conséquence, il faudrait tout faire pour préserver le droit des FIPOLE d'intenter une action en recours contre le propriétaire du navire. Il a été suggéré que le Comité exécutif prenne sans trop attendre une décision sur le point de savoir si le Fonds de 1971 devrait contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité ou intenter une action en recours. Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur d'examiner les rapports sur la cause du sinistre et de lui soumettre ses conclusions dès que possible, de façon à lui permettre de prendre une décision sur les questions relatives à la limitation de la responsabilité et à l'action en recours (document 71FUND/EXC.55/19, paragraphe 3.11.10).

3 Documents communiqués par le propriétaire du navire

3.1 En mai 1997, l'Administrateur a demandé au propriétaire du navire et au UK Club de lui donner accès à tous les dossiers de classification, les dossiers de réparation et d'entretien, les certificats réglementaires, les rapports de visites effectuées par l'État du port et les rapports de visites P & I, ainsi qu'à tous les documents concernant le voyage au cours duquel le sinistre a eu lieu, y compris les déclarations des membres de l'équipage et les communications entre le navire et le bureau.

3.2 Certains documents transmis par le propriétaire du navire ont été reçus en octobre 1998. Suite à une demande, des documents supplémentaires ont été reçus en avril 1999.

3.3 Malheureusement, les documents fournis par le propriétaire du navire et le UK Club ne sont pas complets. Il manque notamment une série complète de croquis, les dossiers de classification chronologiques ou l'historique des réparations du *Nakhodka*. Il est notoire que d'importants travaux de réparation ont été réalisés sur le *Nakhodka* en 1993, dans un chantier naval de Singapour. Or, les Fonds n'ont pas reçu de renseignements précis sur ces travaux.

4 Évaluation préliminaire par les experts des FIPOL, présentée à la 59ème session du Comité exécutif

4.1 L'Administrateur a examiné les rapports japonais et russes, avec le concours d'experts juridiques et techniques. L'évaluation préliminaire par les experts des conclusions exposées dans ces rapports a été présentée comme suite au Comité exécutif à sa 59ème session:

Le rapport russe indique que l'état de la coque au moment du sinistre était satisfaisant, avec suffisamment de résistance résiduelle pour supporter les forces normales de chargement et les forces dynamiques dues aux intempéries, à la mer et à la houle. Cette constatation est en contradiction directe avec les conclusions des enquêteurs japonais, et ne tient pas compte des résultats de l'inspection et des mesures de l'épaisseur de la structure en acier effectuées au Japon après la récupération de la section avant. Cette inspection et ces mesures ont mis en évidence une forte corrosion de la structure en acier et des défauts de soudure. De nombreuses parties de la structure, notamment les membrures et les raidisseurs de cloison, avaient été réparées de façon incorrecte à l'aide de tôles de renfort placées de telle manière qu'elles n'amélioreraient guère la résistance de la structure au flambement.

Le rapport russe indique que la coque du *Nakhodka* se serait brisée après que la partie avant eut percuté un objet à moitié immergé. Il est suggéré dans le rapport qu'il pourrait s'agir de l'épave du chalutier russe qui avait coulé dans cette zone peu de temps avant le sinistre du *Nakhodka*. Toutefois, aucun dégât matériel susceptible d'étayer la théorie avancée dans le rapport russe n'a été constaté sur la partie avant du *Nakhodka*, que ce soit par les enquêteurs japonais ou russes.

Selon la théorie exposée dans le rapport russe, la partie avant plate du fond du *Nakhodka* et le fond plat d'un objet chaviré et à moitié immergé, pesant quelque 500 à 1000 tonnes, se seraient frôlés, sans se toucher. C'est seulement ainsi que l'on peut expliquer pourquoi les enquêteurs russes et japonais n'ont pas constaté de marques de contact. Ce scénario est quasi impossible. En outre, le moment de flexion dynamique provoqué par ce frottement supposé aurait dû se produire à l'instant précis où la structure du navire subissait le moment de flexion maximal dû à la houle, ce qui aurait provoqué la rupture, situation jugée hautement improbable par les experts. Même si cette théorie était plausible, l'examen attentif, par les experts, des calculs présentés à l'appui de la théorie russe révèle que plusieurs points restent à éclaircir pour que la théorie se tienne. La théorie se fonde sur des hypothèses qui ne sont pas valables, à savoir principalement que les mouvements du brion du navire-citerne et ceux de l'objet à moitié immergé mentionné dans le rapport russe sont si semblables qu'il est improbable que l'objet ait frôlé l'avant du navire-citerne et provoqué la rupture de la coque. Même si cet objet était passé sous le navire-citerne, la différence de vitesse entre l'objet et le navire-citerne aurait été faible et n'aurait pu provoquer des forces de l'ampleur supposée dans le rapport russe. De plus, du fait des différences de mouvement entre l'objet et le navire-citerne, la contrainte dynamique de contact n'aurait pu se produire en même temps que le moment de flexion maximal due à la houle subi par le coque, comme il l'aurait fallu pour provoquer de graves dégâts et la rupture de la structure du *Nakhodka*.

4.2 Les experts engagés par le Fonds de 1971 ont conclu que le *Nakhodka* avait été mal entretenu et qu'il était donc inapte à prendre la mer.

4.3 Le propriétaire du navire a formulé les observations ci-après au sujet des avis exprimés par les experts du FIPOL:

Le rapport russe ne peut être totalement écarté, comme il a été suggéré. Si l'avant du *Nakhodka* est passé très près de l'objet immergé sans entrer en contact avec lui, on ne peut s'attendre à trouver des signes de contact.

Le navire était construit conformément aux normes de classification russes, avec un échantillonnage largement supérieur aux normes de classification acceptées actuellement sur le plan international, et de fait supérieur aux normes de classification minimales applicables en Russie. Le navire était classé par le registre russe, qui est l'organisme public chargé de longue date d'inspecter les navires russes dont il accepte l'immatriculation. Le navire était dûment classé, et ne faisait l'objet d'aucune recommandation en suspens au moment du sinistre.

S'agissant de la corrosion mise en évidence dans le rapport japonais, elle concernait le bordé de coque à l'extrémité avant de la coque. Il n'est pas correct d'utiliser des mesures effectuées par ultrasons à l'avant du navire pour évaluer la résistance de la coque au milieu du navire. L'équipe japonaise a fondé ses calculs sur l'évaluation d'échantillons prélevés sur des tôles de pont qui s'étaient détachées du navire et avaient été trouvées près de la section avant, et qui avaient été fortement battues par les vagues contre le fond rocheux, ainsi que sur des débris.

L'élasticité des tôles de pont à l'avant, à la suite de leur rupture, est un autre facteur qui n'a pas été pris en compte dans le rapport japonais. On n'a pas tenu dûment compte du fait que les tôles de pont et les hiloires sous pont dans la partie qui s'est brisée n'ont pas été retrouvées sur la section avant.

Le rapport japonais insinue que le navire était chargé de façon non satisfaisante et que la répartition de la cargaison était inhabituelle. Bien que le navire n'ait pas été chargé d'une des manières indiquées dans le cahier d'assiette et de stabilité, il l'était d'une façon conforme aux critères de chargement énoncés dans ce même cahier.

Comme le rapport japonais le mentionne effectivement, les conditions météorologiques au moment du sinistre étaient les pires qui puissent sévir dans la mer du Japon, ce qui a été un facteur décisif.

Le martèlement est un autre facteur qui n'a pas été dûment examiné dans le rapport japonais, alors qu'il s'est sûrement produit avec des hauteurs de houle de douze mètres ou plus. Dans ces conditions le bordé de fond est soumis à des forces considérables, qui provoquent à leur tour des moments de flexion, qui viennent s'ajouter aux moments de flexion normaux dus à la houle.

Les propres recherches du propriétaire du navire montrent que d'autres facteurs pertinents auraient dû être pris en compte par les enquêteurs japonais et russes.

Quelle que soit la cause du sinistre, il ne s'est pas produit à la suite d'une faute personnelle du propriétaire du navire, même si la Convention de 1969 sur la responsabilité civile était applicable.

5 Examen supplémentaire par les experts techniques des FIPOL

5.1 Les experts techniques des FIPOL^{<1>} ont à nouveau passé en revue les rapports d'enquête japonais et russes et ont examiné les documents fournis par le propriétaire du navire. Ils ont également examiné les observations du propriétaire du navire énoncées au paragraphe 4.3 ci-dessus.

5.2 Les experts ont également pris note d'un document technique publié dans la revue japonaise "Journal of Marine Science and Technology" (1998, Volume 3, pages 171-180), rédigé par M. Hideomi Otsubo et M. Iwao Watanabe, respectivement président du "Comité d'enquête japonais sur les causes du sinistre du *Nakhodka*", et membre de ce Comité. Dans leurs conclusions, les auteurs déclarent:

"... on pense que le scénario et la cause du sinistre sont les suivants. On a estimé que la résistance du *Nakhodka* était de 1068 935KN*m du côté en contre-arc à la membrure

<1> Mr A T Stanley, ingénieur en mécanique navale, BMT Murray Fenton Edon Liddiard Vince Ltd, Marine Consultants
Mr J F Deegan, métallurgiste, Atlantic Engineering Ltd
Mr J C Colman, ingénieur en construction navale, Burness Corlett & Partners (IOM) Ltd

"... on pense que le scénario et la cause du sinistre sont les suivants. On a estimé que la résistance du *Nakhodka* était de 1068 935KN*m du côté en contre-arc à la membrure 153, soit la moitié de la résistance initiale, suite à une grave corrosion. La structure de pont à l'arrière de la membrure 153 a été renforcée en 1993 afin de rétablir la résistance, mais la partie à l'avant de cette même membrure est restée telle qu'elle. Bien que la partie moyenne à l'arrière de la membrure 153 ait été soumise à un moment de flexion en contre-arc plus grand que la section située à la membrure 153, la résistance à cet endroit a permis de supporter le moment de flexion. Il apparaît que la structure de la coque s'est affaïssée près de la membrure 153, là où la résistance poutre-navire était relativement faible par rapport au moment de flexion.

La cause principale de l'accident est attribuée à la diminution de la résistance suite à la corrosion. L'une des causes secondaires était l'état de chargement, qui était différent de ce qui est recommandé par le manuel de chargement et qui créait un moment d'affaissement excessif près de la région milieu. Une autre cause secondaire était que le navire s'est trouvé malheureusement pris dans une tempête très forte, d'une force qui ne survient probablement qu'environ une fois par an".

5.3 À propos des observations du propriétaire du navire énoncées au paragraphe 4.3, les experts techniques des FIPOL font les commentaires suivants:

Concernant la conclusion contenue dans le rapport russe selon laquelle le sinistre a été probablement causé par une quasi-collision avec un objet de faible flottabilité, les experts ont déjà donné leur opinion, présentée au paragraphe 4.1, et n'ont aucun commentaire supplémentaire à faire.

Le rapport russe établit qu'une visite spéciale a été réalisée à Singapour en 1993, alors que des réparations avaient été faites. En 1994, 1995 et 1996, d'autres visites ont été réalisées. Malgré les demandes répétées présentées au propriétaire du navire, les experts des FIPOL n'ont pu avoir accès aux données du Registre maritime russe et autres documents liés à l'entretien et aux réparations, et ne peuvent donc faire aucun commentaire sur l'état du navire ni sur le fait de savoir si celui-ci respectait ou non les exigences correspondant à sa classe.

Les mesures de l'épaisseur mentionnées dans le rapport du Comité japonais mettent en évidence une forte corrosion ramenant la résistance du navire en-dessous des critères minima imposés par l'Association internationale de sociétés de classification (IACS). Les experts des FIPOL n'ont pas suffisamment d'informations pour vérifier les conclusions du Comité japonais. Le fait que tous les certificats de classification sont en règle n'assure pas nécessairement qu'un navire est en état de naviguer.

Les experts des FIPOL ont assisté à la prise de mesures par ultrasons et ils confirment que les mesures ont été effectuées convenablement sur les parties de la coque dont on disposait. La pratique normale consiste à effectuer les mesures par ultrasons à une distance d'au moins 200 mm des fractures des tôles afin d'éviter la déformation plastique qui entraîne des mesures incorrectes. Cette procédure a été suivie. Il ne fait aucun doute que la coque du *Nakhodka* souffrait d'une forte corrosion et était affaiblie par l'usure.

Il est établi que le navire était chargé de façon inhabituelle, la cargaison étant placée dans les citernes n°2 à bâbord et tribord, qui étaient désignées comme citernes de ballastage. Le chargement provoquait de forts moments de flexion de la coque, en particulier à la membrure 153, là où le navire s'est brisé. Ce moment de flexion correspondait à plus de 80 % des limites autorisées en eau calme. Sur des navires bien entretenus, un moment de flexion correspondant à 80% de la valeur autorisée serait acceptable puisque cela laisserait encore une marge pour le moment de flexion dû aux vagues. Néanmoins, sur les navires qui ont subi une forte corrosion, le moment de flexion dû aux vagues par mauvais temps, ajouté au temps de flexion en eau calme pourrait produire des contraintes supérieures à ce que peut supporter la structure affaiblie.

Selon le Comité japonais, les conditions atmosphériques au moment du sinistre se produisent environ une fois par an dans la mer du Japon, les vagues atteignant une hauteur d'environ 8 mètres. Ce temps, certes mauvais, n'est pas exceptionnel. Le *Nakhodka* était classé pour une navigation sans restriction et pouvait normalement s'attendre à rencontrer de bien pires intempéries que celles rencontrées au moment du sinistre, par exemple en hiver dans le Pacifique Nord.

Le martèlement survient lorsque la section avant du navire émerge de la mer par mauvais temps avant de se rabattre violemment sur l'eau au moment où la vague passe sous le navire, faisant tanguer ce dernier. Cela se produit habituellement lorsque les navires sont chargés légèrement ou sur lest. Pour qu'il y ait martèlement dans le cas d'un pétrolier chargé, il faut de très grandes vagues ou de la houle et une grande vitesse. Les experts des FIPOL sont d'avis que, vu les conditions météorologiques et du fait que le pétrolier était en pleine charge, le martèlement n'avait pas entraîné de contraintes suffisantes pour briser la coque.

Le propriétaire du navire a déclaré que sa propre recherche montre qu'il y a d'autres facteurs en jeu qui auraient dû être examinés par les comités russe et japonais. Le travail de recherche du propriétaire du navire n'a pas été mis à la disposition des experts des FIPOL.

5.4 En conclusion, les experts des FIPOL considèrent que le *Nakhodka* était en très mauvais état. Il y a selon eux des preuves d'une forte dégradation de la résistance de certains éléments de la coque et de réparations insuffisantes. Ils précisent qu'il est clair que la résistance de la coque s'est trouvée fortement réduite. Selon eux, bien que le chargement du navire n'ait pas été fait conformément aux instructions du manuel de chargement, ce qui renforçait la contrainte sur le navire, un navire correctement entretenu n'aurait pas été affecté. Ils considèrent qu'il n'y a pas preuve de collision ou de quasi-collision avec un objet de faible flottabilité, ni de tout autre contact ou d'aucune explosion. La défaillance du navire dans ces conditions étaye l'opinion des experts selon laquelle le navire n'était pas en état de naviguer. Le *Nakhodka* a effectivement souffert des intempéries, mais ces intempéries ne sont pas, selon eux, exceptionnelles dans la mer du Japon en janvier. Les experts considèrent également que le propriétaire du navire connaissait, ou aurait dû connaître, l'état de la structure de la coque.

6 Politique des FIPOL en matière d'action en recours

6.1 La politique du Fonds de 1971 concernant l'action en recours comme énoncée par l'Assemblée et le Comité exécutif peut être résumée comme suit (document 71FUND/EXC.55/19, paragraphe 3.3.10) :

Le Comité exécutif a examiné la question d'une éventuelle action en recours, en se fondant sur l'analyse faite par l'Administrateur au paragraphe 6.3 du document 71FUND/EXC.55/4 et sur la note présentée par la délégation espagnole (document 71FUND/EXC.55/4/1). L'Administrateur a appelé l'attention sur le fait que le Comité exécutif avait estimé que le Fonds de 1971 avait pour politique d'intenter une action en recours chaque fois que cela était approprié et qu'il devait, dans chaque cas, envisager s'il serait possible de recouvrer tous montants qu'il aurait versés aux victimes auprès du propriétaire du navire ou d'autres parties, sur la base de la législation nationale applicable. Il a été rappelé que le Comité avait déclaré que si des principes étaient en jeu, la question des coûts ne devrait pas être le facteur déterminant lorsque le Fonds envisagerait s'il convenait ou non d'intenter une action en justice. Il a en outre été rappelé que le Comité avait déclaré que la décision du Fonds de 1971 d'intenter ou non une telle action devrait être prise dans chaque cas particulier, en fonction des chances d'aboutir dans le cadre du système juridique en question (document FUND/EXC.42/11, paragraphe 3.1.4).

6.2 En examinant cette question, l'Administrateur a pris en compte l'opinion exprimée par le Comité exécutif à sa 60ème session lorsqu'il traitait des questions analogues concernant le sinistre

fondée sur des motifs juridiques, compte tenu de la politique définie par l'Assemblée et le Comité exécutif, telle qu'elle est énoncée au paragraphe 6.1 ci-dessus, et qu'au moment de prendre une décision concernant une éventuelle action en recours, il faudrait tenir compte des intérêts des contribuables (document 71FUND/EXC.60/17, paragraphes 3.7.18 et 3.7.19).

7 Actions en recours que peuvent intenter les FIPOL

7.1 L'Administrateur a examiné les opinions exprimées par les experts techniques des FIPOL et a examiné les documents disponibles avec les conseillers juridiques des FIPOL^{<2>}.

7.2 L'Administrateur partage les opinions exprimées par les experts techniques, à savoir que le *Nakhodka* n'était pas en état de naviguer au moment du sinistre, et que les défauts qui font que le navire n'était pas en état de naviguer sont à l'origine du sinistre. Il convient également avec les experts que le propriétaire du navire était au courant, ou du moins aurait dû l'être, de ces défauts. Selon l'Administrateur, le sinistre est donc dû à une faute personnelle du propriétaire du navire. En conséquence, conformément à l'Article V.2 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le propriétaire du bateau n'a pas le droit de limiter sa responsabilité.

7.3 On rappellera que le propriétaire du navire et le UK Club ont soulevé la question de l'applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile au sinistre du *Nakhodka*^{<3>}. Cette question a été examinée par le Comité exécutif à sa 52ème session qui a noté que les protocoles de 1992 à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds étaient entrés en vigueur à l'égard du Japon le 30 mai 1996 et que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquaient donc en principe à ce sinistre. Il a été noté que le *Nakhodka* était immatriculé dans la Fédération de Russie, laquelle n'avait pas ratifié les Protocoles de 1992 mais était Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le Comité a souscrit au point de vue de l'Administrateur, selon lequel le droit de limitation du propriétaire du navire devrait être régi par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, à laquelle le Japon et la Fédération de Russie étaient tous deux Parties (document 71FUND/EXC.52/11, paragraphe 3.7.5)^{<4>}.

7.4 Compte tenu de ces considérations, l'Administrateur estime que si le propriétaire du navire engage une procédure en limitation, les FIPOL devraient s'opposer à son droit de limiter sa responsabilité.

7.5 Une question importante est celle de savoir si les FIPOL devraient ou non intenter une action en recours contre le propriétaire du navire, le UK Club et autres tiers pour recouvrer les montants versés par les FIPOL à titre d'indemnisation. Cette question suscite les observations suivantes de la part de l'Administrateur.

7.6 Il convient d'abord de noter qu'une action en recours intentée par les FIPOL contre le propriétaire du navire serait fondée sur la subrogation des droits des victimes de dommages par pollution au titre de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Elle serait donc assujettie aux dispositions relatives à la période de prescription prévue dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, à savoir qu'une action en justice doit être intentée dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu (Article VIII). Des actions en recouvrement contre toute autre personne se situeraient en dehors du champ d'application des Conventions et la période normale de prescription liée aux actions en responsabilité délictuelle s'appliquerait; le droit japonais fixe lui aussi

<2 > Mr Y Ogawa, Yoshida & Partners, Tokyo
Mr David Hebdon, Thomas Cooper & Stibbard, Londres

<3> Comme le Comité le sait bien, la Convention de 1992 sur la responsabilité civile donne moins la possibilité de priver un propriétaire du droit de limiter sa responsabilité que ne le fait la Convention de 1969. De même, les dispositions de la Convention de 1992 tendant à canaliser la responsabilité vers le propriétaire du navire vont plus loin que celles de la Convention de 1969.

<4> Selon l'Administrateur, la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pourrait être applicable au "dommage par pollution", lequel n'est pas couvert par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Jusqu'ici, aucune demande d'indemnisation n'a été présentée au titre de ce dommage.

cette période à trois ans, à compter de la date à laquelle le dommage s'est produit. Pour ces raisons, toutes actions en recouvrement devraient être intentées dans ce délai de trois ans, à savoir d'ici le 2 janvier 2000.

7.7 Comme mentionné ci-dessus, l'Administrateur convient avec les experts techniques que le *Nakhodka* n'était pas en état de navigabilité au moment du sinistre, que les défauts qui rendaient ce navire inapte à naviguer étaient à l'origine du sinistre, et que le propriétaire du navire était, ou au moins aurait dû être, au courant de cet état. L'Administrateur considère que les FIPOL ont une base suffisante pour intenter contre le propriétaire du navire une action en responsabilité en vue d'un recouvrement.

7.8 Le propriétaire officiel du *Nakhodka*, Prisco Traffic Limited, est une société anonyme de la Fédération de Russie. Il est reconnu que pour un certain nombre de raisons, une action en recouvrement contre cette société a peu de chances d'aboutir. Les enquêtes menées par les FIPOL indiquent qu'il est peu probable que cette société dispose de biens importants, contre lesquels un jugement pourrait être mis en exécution. Cette société s'est défait de sa flotte et ne figure plus sur la liste des propriétaires de navire publiée par le Registre de Lloyds. Il est possible que des mesures soient actuellement en cours pour dissoudre la société. Selon les avis juridiques pris, des poursuites contre la société en Russie prendront énormément de temps. L'Administrateur considère néanmoins que les FIPOL devraient intenter une action en recouvrement contre le propriétaire du navire.

7.9 Étant donné la situation financière probable du propriétaire officiel, l'Administrateur a examiné la possibilité que les FIPOL intentent également une action en recouvrement contre les autres sociétés faisant partie du même groupe que Prisco Traffic Ltd, en particulier la société mère Primorsk Shipping Corporation ("Primorsk"). La flotte de Prisco Trafic, dont le *Nakhodka* fait partie, était constituée d'anciens navires de la flotte de Primorsk. Il semble que ces navires faisaient du commerce essentiellement en eaux russes lorsqu'ils faisaient partie de la flotte de Primorsk. Selon les services de renseignements de la Lloyds, le *Nakhodka* n'avait jamais fait de commerce international avant d'entrer dans la flotte de Prisco Traffic. Ces deux sociétés partageaient le même bureau jusqu'en 1996. Prisco Traffic apparaissait comme une filiale de Primorsk dans le catalogue confidentiel de la Lloyds jusque fin 1996, et était inscrit indépendamment après le sinistre de 1997. Les deux sociétés ont le même assureur de coque et le même P&I Club. Il apparaît clairement que Primorsk était considérablement impliqué dans les affaires de transport de Prisco Traffic. La proximité de ces deux sociétés et les liens entre elles amène à penser que la société mère exerçait un fort contrôle sur Prisco Traffic et sur la flotte. De l'avis de l'Administrateur, ce contrôle entraîne une responsabilité à l'égard de l'état de navigabilité et de la sécurité de fonctionnement de la flotte. C'est pour cette raison que l'Administrateur considère que les FIPOL devraient intenter une action en recouvrement contre Primorsk.

7.10 Une autre question est celle de savoir si une action en recouvrement devrait être intentée contre le UK Club. En vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire est tenu de souscrire une assurance couvrant le montant de limitation prescrit pour le navire au titre de la Convention, soit dans le cas du *Nakhodka* 1 588 000 droits de tirage spéciaux (DTS) (environ ¥229 millions ou £1,3 millions). On pense cependant que, comme c'est habituellement le cas pour les pétroliers, le *Nakhodka* était assuré pour sa responsabilité juridique en matière de dommages dus à la pollution à hauteur de US\$500 millions.

7.11 Dans ce contexte, il convient de noter que le règlement du UK Club contient une clause dite "payer pour être payé"^{<5>} (c'est-à-dire que le Club n'a l'obligation d'indemniser le propriétaire du navire que pour les indemnités que ce dernier a versées préalablement à des tiers) et que cette clause a été confirmée par les tribunaux britanniques^{<6>}. Néanmoins, selon l'avis juridique donné à l'Administrateur, la clause du "payer pour être payé" n'est peut-être pas respectée au Japon. Compte tenu de cet avis, l'Administrateur considère que les FIPOL devraient intenter une action en recouvrement contre le UK Club.

<5> Le règlement du UK Club prévoit la disposition suivante dans la Règle 5:

A. LE PAIEMENT INCOMBE D'ABORD AU PROPRIÉTAIRE
Sauf si les directeurs en décident autrement, c'est une condition préalable au droit du propriétaire de recouvrer les fonds de l'Association pour ce qui est de tous engagements, frais ou dépenses qu'il aura d'abord assumés ou payés.

<6> Décisions de la Chambre des Lords dans les affaires qui ont opposé Firma-Trade SA à Newcastle Protection and Indemnity Association (le 'Fanti'), et Socony Mobil Oil Co Inc et autres à West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Londres) Ltd (le 'Padre Island').

7.12 Le *Nakhodka* était soumis aux normes de classification du Registre russe. Il est reconnu qu'une action en justice contre les sociétés de classification est difficile étant donné le rôle particulier que celles-ci jouent dans le commerce international. Il semble toutefois que le Registre russe ne s'est pas assuré que le *Nakhodka* satisfaisait aux conditions requises et que cette défaillance est cause du sinistre. Pour cette raison, l'Administrateur estime que les Fonds devraient engager une action en recouvrement contre le Registre russe.

7.13 Comme mentionné ci-dessus, d'importants travaux de réparation ont été réalisés sur le *Nakhodka* en 1993 dans un chantier naval de Singapour. Les experts techniques des FIPOL enquêtent sur l'ampleur de ces travaux.

7.14 L'Administrateur est conscient qu'il y a un risque inhérent à toute action en justice. Une action en recours contre tous défendeurs potentiels mentionnés ci-dessus susciterait des problèmes juridiques complexes. Les FIPOL n'ont pas accès aux documents importants qui aideraient à déterminer la cause du sinistre et les responsabilités des diverses parties, ce qui ajoute à la difficulté de prédire quelle sera l'issue du procès. Il se peut que les documents importants ne soient disponibles qu'une fois que les procédures juridiques auront démarré. Étant donné les fortes sommes en jeu, l'Administrateur estime que les FIPOL devraient cependant engager des actions en recours contre le propriétaire du navire, la société mère (Primorsk Shipping Corporation), le UK Club et le Registre maritime russe de navigation.

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) décider si le Fonds de 1971 devrait ou non s'opposer au droit du propriétaire de limiter sa responsabilité (paragraphe 7.4); et
 - c) décider si le Fonds de 1971 devrait ou non poursuivre une action en recours contre:
 - (i) le propriétaire immatriculé, Prisco Traffic Ltd (paragraphe 7.7);
 - (ii) la société mère du propriétaire, Primorsk Shipping Corporation (paragraphe 7.9);
 - (iii) le UK Club (paragraphe 7.11); et
 - (iv) le Registre maritime russe de navigation (paragraphe 7.12).
-