

INTERNATIONAL OIL POLLUTION COMPENSATION FUND

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

COMITE EXECUTIF -
7ème session
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.7/2
19 juillet 1982
Original : ANGLAIS

RENSEIGNEMENTS SUR LES DEMANDES D'INDEMNISATION
ET APPROBATION DE LEUR REGLEMENT

Note de l'Administrateur

- 1 Aux termes de l'alinéa b) ii) du paragraphe 1 de l'article 26 de la Convention portant création du Fonds, le Comité exécutif doit approuver le règlement des demandes d'indemnisation présentées au Fonds et prendre à cet effet toutes autres mesures nécessaires prévues aux termes du paragraphe 7 de l'article 18 de la Convention.
- 2 Afin de permettre au Comité exécutif de s'acquitter de ces fonctions, l'Administrateur lui présente, en annexe, des détails sur les 14 événements dont le Fonds est actuellement saisi. Les documents FUND/EXC.4/2, FUND/EXC.6/3, FUND/EXC.6/3/Add.1, Add.2 et Add.3, qui ont été soumis au Comité exécutif lors de ses quatrième et sixième sessions, contiennent les renseignements qui étaient alors disponibles; il convient de s'y reporter.
- 3 Les faits nouveaux à signaler à propos de ces événements peuvent être récapitulés comme suit :
 - a) En ce qui concerne le sinistre du TARPENBEK, le Gouvernement du Royaume-Uni, les conseils locaux et le Nature Conservancy Council ont assigné le Fonds devant la Cour de l'Amirauté (Admiralty Court).
 - b) Toutes les demandes d'indemnisation nées des sinistres du MEBARUZAKI MARU NO 5 et du SHOWA MARU ont été réglées.
 - c) Le règlement des demandes d'indemnisation nées des sinistres du FURENÁS et du HOSEI MARU en est à son stade final.
 - d) Les demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'UNSEI MARU sont couvertes par la responsabilité du propriétaire. Il est peu probable que de nouvelles demandes d'indemnisation dépassant la limite de responsabilité du propriétaire du navire soient présentées.
 - e) Pour ce qui est du sinistre du TANIO, le Fonds a reçu, depuis la sixième session du Comité exécutif au cours de laquelle ce sinistre a fait l'objet de discussions détaillées (document FUND/EXC.6/4), de nouvelles

demandes d'indemnisation du Gouvernement français accompagnées de pièces justificatives; l'examen de ces demandes, ainsi que d'autres demandes, se poursuit.

f) Toute responsabilité découlant de la Convention portant création du Fonds a été rejetée pour ce qui est du sinistre du JUAN ANTONIO LAVALLEJA du fait qu'il transportait des hydrocarbures non persistants.

g) En ce qui concerne les sinistres du JOSE MARTI et du SUMA MARU NO 11, le règlement des demandes d'indemnisation n'a guère progressé.

h) Il convient de signaler quatre nouveaux sinistres, à savoir ceux du GLOBE ASIMI, du ONDINA, du SHIOTA MARU et du FUKUOKU MARU NO 8, pour lesquels des demandes d'indemnisation pourraient être présentées au Fonds.

ANNEXE

RESUME DES EVENEMENTS

(Les équivalents en livres sterling des montants en devises étrangères ont été calculés au taux en vigueur au 5 juillet 1982)

1 TARPENBEK

(Royaume-Uni, 21 juin 1979)

1.1 En juin 1982, le Conseiller juridique de la Trésorerie (Treasury Solicitor) du Gouvernement du Royaume-Uni a délivré deux assignations visant à obtenir une indemnisation du Fonds conformément au chapitre 4 de la loi du Royaume-Uni sur la marine marchande de 1974, l'une au nom du Ministère du commerce et du Ministère de la défense, et l'autre au nom du Nature Conservancy Council. Une autre assignation a été délivrée au Fonds au nom de l'Isle of Wight County Council et du South Wight Borough Council.

1.2 Il y a quelque temps, le Gouvernement du Royaume-Uni a fait savoir à l'Administrateur que la demande d'indemnisation de dommages par pollution qu'il avait formée contre CRISTAL s'élevait à 1 175 256 livres sterling, plus les intérêts. Aucune demande d'indemnisation officielle d'un montant précis n'a, à ce jour, été présentée au Fonds. Le Nature Conservancy Council, l'Isle of Wight County Council et le South Wight Borough Council n'ont pas encore informé le Fonds du montant ni des détails de leurs demandes.

1.3 Le propriétaire du TARPENBEK a demandé au Fonds de couvrir les frais qu'il avait encourus au titre de mesures de sauvegarde et qui s'élevaient à 453 877 livres sterling. Cette demande, telle qu'elle a été présentée par le propriétaire, ne spécifiait pas si l'une quelconque de ces dépenses avait été engagée après un déversement d'hydrocarbures persistants afin d'éviter tout nouveau déversement. Le Fonds a donc rejeté la demande du propriétaire en alléguant qu'en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, telles qu'elles étaient appliquées aux termes des lois du Royaume-Uni sur la marine marchande de 1971 et de 1974, il ne se considérait responsable qu'à l'égard des frais encourus au titre de mesures de sauvegarde prises après le rejet ou le déversement effectifs d'hydrocarbures persistants du navire. Aucune assignation n'a à ce jour été délivrée au Fonds au nom du propriétaire.

1.4 D'après les renseignements dont dispose l'Administrateur, aucun dommage résultant du sinistre du TARPENBEK n'est survenu après le mois de juillet 1979; le délai de prescription prévu au paragraphe 1 de l'article 6 de la Convention portant création du Fonds a donc expiré en juillet 1982.

2 MEBARUZAKI MARU NO 5
(Japon, 8 décembre 1979)

2.1 Toutes les demandes d'indemnisation nées du sinistre du MEBARUZAKI MARU NO 5 ont été réglées. Les montants définitifs des indemnités versées par le Fonds et le propriétaire du navire sont les suivants :

	<u>Yen</u>
Demandes d'indemnisation des tiers	
Frais de nettoyage encourus par le propriétaire du navire	7 141 350
Frais de nettoyage encourus par le Conseil de la sécurité maritime	956 646
Dommages subis par les lieux de pêche	<u>2 935 819</u>
Montant total des demandes d'indemnisation des tiers	11 033 815 (£24 795)
Frais juridiques (y compris les frais d'action en limitation)	1 309 040
Honoraires de l'expert	<u>1 396 635</u>
MONTANT TOTAL DES VERSEMENTS	<u>13 739 490</u> (£30 875)

2.2 La responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile s'élève à 845 480 yen, tandis que sa prise en charge financière par le Fonds représente 211 370 yen. Le montant total des versements se trouve donc réparti entre le propriétaire du navire et le Fonds comme suit :

	<u>Part du Fonds</u> (yen)	<u>Part du propriétaire</u> <u>du navire</u> (yen)	<u>Total</u> (yen)
Montant total des demandes d'indemnisation des tiers	10 188 335	845 480	11 033 815
Frais juridiques	656 371	652 669	1 309 040
Honoraires de l'expert	1 289 616	107 019	1 396 635
Prise en charge financière du propriétaire	211 370	-211 370	-
TOTAL	<u>12 345 692</u> (£27 743)	<u>1 393 798</u> (£3 132)	<u>13 739 490</u> (£30 875)

3 SHOWA MARU
 (Japon, 9 janvier 1980)

3.1 Toutes les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre ont été réglées. Les montants définitifs des indemnités versées par le Fonds et le propriétaire du navire sont les suivants :

	<u>Yen</u>	
Demandes d'indemnisation des tiers		
Frais de nettoyage encourus par le propriétaire du navire	518 670	
Frais de nettoyage encourus par le Conseil de la sécurité maritime	1 330 886	
Frais de nettoyage encourus par le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes	9 378 458	
Dommages subis par les lieux de pêche	100 000 000	
Montant total des demandes d'indemnisation des tiers	111 228 014	(£249 951)
Frais juridiques (y compris les frais d'action en limitation)	4 401 516	
Honoraires de l'expert	2 464 990	
Montant total des versements	118 094 520	(£265 381)
<u>MOINS</u> somme recouvrée du CHEMICARRY NO 18	-10 672 629	(£23 983)
<u>TOTAL</u>	<u>107 421 891</u>	<u>(£241 398)</u>

3.2 La responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile s'élève à 8 123 140 yen tandis que sa prise en charge financière par le Fonds représente 2 030 785 yen. Le montant total des versements se trouve donc réparti entre le propriétaire du navire et le Fonds comme suit :

	<u>Part du Fonds</u> (yen)	<u>Part du</u> <u>propriétaire</u> <u>du navire</u> (yen)	<u>Total</u> (yen)
Montant total des demandes d'indemnisation des tiers	103 104 874	8 123 140	111 228 014
Frais juridiques	3 279 760	1 121 756	4 401 516
Honoraires de l'expert	2 284 969	180 021	2 464 990
	<u>108 669 603</u>	<u>9 424 917</u>	<u>118 094 520</u>
<u>MOINS</u> somme recouvrée du CHEMICARRY NO 18	-9 893 196	-779 433	-10 672 629
	<u>98 776 407</u>	<u>8 645 484</u>	<u>107 421 891</u>
Prise en charge financière du propriétaire du navire	2 030 785	-2 030 785	-
TOTAL	<u>100 807 192</u> (£226 533)	<u>6 614 699</u> (£14 865)	<u>107 421 891</u> (£241 398)

4 UNSEI MARU

(Japon, 9 janvier 1930)

4.1 A la suite de l'abordage du navire-citerne japonais UNSEI MARU (99 tjb) et du SUN EDELWEISS (4 816 tjb), un déversement d'hydrocarbures s'est produit et l'UNSEI MARU a coulé. Des plongeurs ont constaté que la plus grande partie de la cargaison qui se trouvait à bord du navire-citerne immergé s'était échappée. Le Conseil de la sécurité maritime n'a donc pas insisté, comme il l'avait fait à l'origine, pour que l'on récupère les hydrocarbures restant à bord ainsi que l'épave immergée.

4.2 Les frais de nettoyage encourus par le propriétaire de l'UNSEI MARU ont été évalués par l'expert du Fonds à un montant de 6 903 451 yen (15 513 livres sterling), dont la plupart a été consacrée aux opérations de plongée et à l'emploi de navires pour appuyer ces opérations. Aucune demande d'indemnisation de tiers n'a, à ce jour, été formée contre le propriétaire du navire ou le Fonds. Etant donné que la législation japonaise ne permet pas au propriétaire de navires de constituer un fonds de limitation s'il est le seul à présenter une demande d'indemnisation de dommages par pollution, un tel fonds n'a donc pas été constitué.

4.3 D'après l'enquête sur ce sinistre, le SUN EDELWEISS pourrait être considéré comme le seul responsable de l'abordage. Des négociations ont eu lieu entre les assureurs représentant les deux navires, et il est

probable que les frais de nettoyage encourus par le propriétaire de l'UNSEI MARU seront pleinement remboursés par le SUN EDELWEISS, ou, du moins, ne dépasseront pas la responsabilité du propriétaire s'ils ne sont pas pleinement remboursés. Aucune demande d'indemnisation par le Fonds n'est donc attendue.

5 TANIO

(France, 7 mars 1980)

5.1 Les documents FUND/EXC.3/2, FUND/EXC.4/2, FUND/EXC.6/3 et Add.1, Add.2 et Add.3 contiennent les renseignements disponibles à la date de leur parution sur le sinistre du TANIO; il convient de se reporter à ces documents. Lors de sa sixième session, le Comité exécutif a consacré à ce sinistre des discussions approfondies dont les conclusions sont consignées dans le document FUND/EXC.6/4.

5.2 Depuis la sixième session du Comité exécutif, le Gouvernement français a soumis de nouvelles demandes d'indemnisation accompagnées de pièces justificatives qui peuvent être récapitulées comme suit :

Francs françaisa) Ministère de la mer

i) Direction des gens de mer et de l'administration générale	714 222,74
ii) Direction du Service des phares et balises et de la navigation	4 419 057,41
iii) Direction des ports et de la navigation maritime	5 203 854,70

b) Ministère de l'urbanisme et du logement

i) Directions départementales de l'équipement	5 955 039,15
ii) Fonds d'intervention (Côtes du Nord) 1981	40 400 525,88

Total	56 692 699,88
-------	---------------

Demandes d'indemnisation précédentes (voir le document FUND/EXC.6/3/Add.3)	427 956 160,03
--	----------------

MONTANT TOTAL DES DEMANDES D'INDEMNISATION DU GOUVERNEMENT FRANÇAIS	484 648 859,91
	(£40 795 359)

Le Fonds s'attend à recevoir de nouvelles demandes d'indemnisation du Gouvernement français.

5.3 Le Gouvernement français a fourni au Fonds des renseignements et des documents sur les opérations de pompage qui font actuellement l'objet d'une enquête de la part des experts engagés par le Fonds et le P and I Club.

5.4 Ainsi que cela avait été suggéré lors de la sixième session du Comité exécutif, le Fonds a retenu un juriste de façon à avoir une opinion objective sur la procédure à suivre au cas où il serait possible d'obtenir la levée de la limitation de responsabilité du propriétaire et d'intenter une action en recours contre des tiers. L'opinion du juriste et les conclusions des autres experts engagés par le Fonds seront communiquées au Comité exécutif dès qu'elles seront disponibles.

6 FURENÄS

(Suède, 3 juin 1980)

6.1 Toutes les demandes d'indemnisation de tiers découlant du sinistre du FURENÄS et s'élevant à 3 800 131 couronnes suédoises (358 165 livres sterling) et à 418 589,80 couronnes danoises (20 307 livres sterling) ont été réglées.

6.2 L'action en recours contre le KÄRNAN, à savoir l'autre navire impliqué dans l'abordage, a été menée à terme, et le propriétaire du KÄRNAN a reconnu sa pleine responsabilité pour l'abordage. Cette responsabilité, telle qu'elle est limitée conformément à la Convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité, représente 540 295 couronnes suédoises (50 923 livres sterling) (y compris les intérêts); ce montant a été versé et doit être réparti entre le Fonds, le propriétaire du FURENÄS, les affréteurs (coque) et les chargeurs, en fonction du montant des dommages-intérêts versés par ces parties. Le Fonds pense recevoir une part de 425 614,38 couronnes suédoises (40 114 livres sterling). Le montant des frais juridiques encourus du fait de l'action en recours n'est pas encore connu mais ne devrait pas être élevé. Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du FURENÄS, qui s'élève à 153 110,92 couronnes suédoises (14 431 livres sterling), devrait être versé très bientôt.

7 HOSEI MARU

(Japon, 21 août 1980)

7.1 Toutes les demandes d'indemnisation de tiers nées de ce sinistre ont été réglées. Les indemnités suivantes ont été versées :

	<u>Yen</u>
Frais de nettoyage encourus par le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes	176 275 547
Frais de nettoyage encourus par le Conseil de la sécurité maritime	7 509 481
Coût du nettoyage effectué par l'équipage de l'HOSEI MARU	130 000
Frais de nettoyage encourus par des sous-traitants	6 474 620
Donnages subis par les lieux de pêche	53 700 000
	<hr/>
	249 089 648
	<hr/>
	(¥559 752)

7.2 Le propriétaire du navire a constitué un fonds de limitation auprès du tribunal du District de Sendai, conformément au paragraphe 3 de l'article V de la Convention sur la responsabilité civile et aux dispositions correspondantes de la législation nationale japonaise. L'action en limitation a été différée avec le consentement du Fonds et du P and I Club afin de permettre au Fonds d'intervenir dans cette action.

7.3 D'après l'enquête menée sur ce sinistre, la cause pourrait en être due à une faute personnelle du propriétaire du navire étant donné que :

a) l'abordage a peut-être résulté d'un manquement du maître d'équipage de l'HOSEI MARU à observer les règles de navigation, faute d'avoir les qualifications voulues, et

b) il n'y avait à bord de l'HOSEI MARU que cinq marins pour assurer la veille au lieu des six requis par l'article 70 de la législation japonaise sur les gens de mer.

Un juriste japonais indépendant a été engagé par le Fonds pour enquêter sur ces questions. Il a conclu que, compte tenu de l'expérience du maître d'équipage en mer, le capitaine pouvait, sans contrevenir à la législation japonaise sur les gens de mer, inclure le maître d'équipage parmi les matelots à titre d'homme de veille. Il a jugé qu'il n'y avait pas assez de preuves tendant à démontrer que l'abordage était dû à une faute personnelle du propriétaire. A la suite de ce rapport, l'Administrateur a fait savoir au P and I Club que le Fonds ne chercherait pas à obtenir une levée de la limitation de responsabilité du propriétaire et il a prié le P and I Club de reprendre l'action en limitation.

7.4 Les honoraires versés au juriste s'élèvent à 455 800 yen (1 024 livres sterling). Le montant de la prise en charge financière conformément à l'article 5 de la Convention portant création du Fonds (soit 8 941 480 yen ou 20 093 livres sterling) sera versé au propriétaire du navire lorsque l'action en limitation aura été menée à son terme.

8 JUAN ANTONIO LAVALLEJA

(Algérie, 28 décembre 1980)

8.1 Le 28 décembre 1980, le navire-citerne uruguayen JUAN ANTONIO LAVALLEJA (130 000 tpl) a heurté une jetée du port d'Arzew (Algérie) et s'est échoué dans la zone portuaire au cours d'une tempête exceptionnellenent violente. Quelque 40 000 tonnes de sa cargaison de gaz naturel liquéfié en condensat se sont déversées dans le port et dans la mer.

8.2 Une analyse des hydrocarbures de cargaison envoyée par les autorités algériennes au Fonds a été examinée en fonction du "Guide des hydrocarbures persistants : leur nature et leur définition", adopté par l'Assemblée du Fonds lors de sa quatrième session. Il s'est avéré que les hydrocarbures de cargaison ne pouvaient être considérés comme "persistants" d'après le Guide. L'Administrateur a fait savoir aux autorités algériennes que le Fonds ne se considérait pas comme responsable à l'égard des dommages par pollution qui auraient pu être causés lors du sinistre du JUAN ANTONIO LAVALLEJA.

9 JOSE MARTI

(Suède, 7 janvier 1981)

9.1 Les demandes d'indemnisation de dommages par pollution résultant de l'échouement du navire-citerne JOSE MARTI battant le pavillon soviétique dans l'archipel suédois ont été spécifiées par le Gouvernement suédois comme suit :

	<u>Couronnes suédoises</u>
Gardes-côtes suédois	5 658 879,99
Service d'incendie de Haninge	2 502 117,00
Service d'incendie de Värmdö	1 186 150,05
Service sanitaire de Värmdö	9 949 030,00
	<u>19 296 177,04</u>
	(£1 813 678)

9.2 Le 7 octobre 1981, le Gouvernement suédois a introduit une demande d'indemnisation auprès du tribunal de la ville de Stockholm à l'encontre de la Latvian Shipping Company, propriétaire du JOSE MARTI, à raison d'un montant de 18 122 000 couronnes suédoises, afin de permettre au propriétaire de constituer un fonds de limitation en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. A ce jour, le fonds de limitation n'a toujours pas été constitué. La responsabilité du propriétaire, en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, s'élève à environ 17 millions de couronnes suédoises (1 602 262 livres sterling).

9.3 Le Fonds a reçu notification de la demande d'indemnisation suédoise, conformément au paragraphe 6 de l'article 7 de la Convention portant création du Fonds. Une demande décrivant dans le détail les dépenses engagées n'a pas encore été présentée au Fonds. Toutefois, les pièces justificatives ont été examinées par un expert engagé par l'assureur. L'expert a conclu que la demande d'indemnisation de dommages par pollution semblait justifiée, à l'exception d'un montant de 50 000 couronnes suédoises représentant la valeur d'emploi d'un conteneur spécialement conçu qui pouvait être réutilisé.

9.4 Le propriétaire du navire soutient qu'il n'est pas responsable du sinistre en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, étant donné que le récif sur lequel le navire s'est échoué n'était pas indiqué sur les cartes de navigation recommandées (alinéa c) du paragraphe 2 de l'article III de la Convention sur la responsabilité civile). Le Gouvernement suédois estime, toutefois, que l'incident est entièrement imputable à la faute du pilote. Le rapport officiel suédois sur ce sinistre appuie le point de vue du Gouvernement suédois.

9.5 Le rapport sur ce sinistre et les indications données dans la déclaration maritime montrent clairement qu'il n'est pas possible d'obtenir la levée de la responsabilité du propriétaire. Le navire construit en 1978 à Rijeka (Yougoslavie) et son équipement (y compris le radar) étaient en bon état. Tous les certificats nécessaires qui se trouvaient à bord étaient en bonne et due forme.

10 SUMA MARU NO 11

(Japon, 21 novembre 1981)

10.1 Le 21 novembre 1981, le navire-citerne japonais SUMA MARU NO 11 (199,41 tjb), qui transportait 530 tonnes d'hydrocarbures lourds, s'est échoué sur un haut-fond au large de Karatsu (Kyushu) au sud du Japon.

Des hydrocarbures se sont échappés immédiatement, puis plus tard à la suite du renflouement du navire par lui-même. Au total, une dizaine de tonnes d'hydrocarbures ont pollué six kilomètres de côtes au voisinage d'une vaste zone de culture d'algues du type "nori".

10.2 A la demande et au nom du propriétaire, des opérations de nettoyage ont été entreprises par le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes, par des pêcheurs de la région, et par des entreprises sous-traitantes. Les frais de nettoyage se sont finalement élevés aux montants suivants :

	<u>Yen</u>
Frais de nettoyage encourus par le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes	2 940 107
Frais de nettoyage encourus par des entreprises sous-traitantes	
Kondo Kaiji Co Ltd	2 500 000
Hakata-ko Kanri KK	454 000
Y K Nagahama Shipyard	100 000
Frais de nettoyage encourus par les pêcheurs de la région	7 500 000
Frais divers du propriétaire du navire	249 090
	<hr/>
	13 823 197
	<hr/>
	(231 063)

Il semble peu probable que les pêcheurs présentent des demandes d'indemnisation au titre des dommages subis par les lieux de pêche. Les frais de nettoyage n'ont pas encore été réglés par le Fonds.

10.3 La responsabilité du propriétaire du navire au titre de la Convention sur la responsabilité civile s'élève à 7 396 340 yen (16 621 livres sterling) (le tonnage de limitation étant de 160,79 tonneaux). Le fonds de limitation prévu aux termes de la Convention sur la responsabilité civile n'a pas encore été constitué étant donné que la législation japonaise n'en permet pas la constitution si, comme c'est le cas dans cette affaire, seul le propriétaire a soumis une demande d'indemnisation de dommages par pollution. L'Administrateur cherche actuellement, de concert avec le P and I Club du Japon, à surmonter la difficulté que cela pose : en effet, le Fonds ne peut normalement pas verser d'indemnités au titre de l'alinéa c) du paragraphe 1 de l'article 4 de la Convention

portant création du Fonds, si le propriétaire n'a pas pu faire admettre son droit de limiter sa responsabilité. Dans le cas considéré, l'événement est imputable à la négligence du maître d'équipage dans l'exercice de ses fonctions d'officier responsable de la veille à bord du navire. Sa compétence, toutefois, n'est pas en doute. D'après l'une des conclusions d'un juriste enquêtant sur la question, il n'y a pas de raison de croire que l'échouement ou le déversement résultent de la faute personnelle du propriétaire.

10.4 Les honoraires de l'expert et du conseiller juridique s'élèvent à 1 705 990 yen (3 834 livres sterling) et à 300 000 yen (674 livres sterling) respectivement. Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire au titre de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds s'élève à 1 849 085 yen (4 155 livres sterling). Ni ces honoraires ni le montant de cette prise en charge financière n'ont encore été réglés.

11 GLOBE ASIMI

(URSS, 22 novembre 1981)

11.1 Le navire-citerne GLOBE ASIMI (19 945 tpl), immatriculé à Gibraltar, s'est échoué puis s'est brisé près du port de Klaipeda (URSS) en mer Baltique, par grand vent. Des récifs pointus ont percé la coque du navire qui transportait 16 000 tonnes d'hydrocarbures lourds, et une vaste nappe d'hydrocarbures s'est déversée dans le port de Klaipeda puis a dérivé au large. A ce jour, aucune nappe d'hydrocarbures n'a touché le territoire d'un Etat Membre du Fonds et aucune demande d'indemnisation de dommages par pollution n'a été présentée au Fonds.

11.2 Il sera peut-être nécessaire de prendre financièrement en charge, aux termes du paragraphe 2 de l'article 3 et de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds, le propriétaire du GLOBE ASIMI, car des dommages ont été causés au territoire de l'URSS qui est un Etat Partie à la Convention sur la responsabilité civile, et parce que le navire battait le pavillon d'un Etat Partie à la Convention portant création du Fonds. La responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile s'élève à 1 350 324 roubles (1 064 253 livres sterling). Le Fonds de limitation a été constitué auprès du tribunal populaire de Klaipeda. Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire par le Fonds serait de 337 581 roubles (266 063 livres sterling).

11.3 Le Fonds pense qu'il y a des raisons de croire que le propriétaire du GLOBE ASIMI n'avait pas respecté les prescriptions énoncées dans les conventions énumérées aux sous-alinéas i) à iv) de l'alinéa a) du paragraphe 3 de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds; il a donc engagé un juriste soviétique afin de rassembler les renseignements qui lui sont nécessaires pour déterminer s'il est tenu de procéder à la prise en charge financière. Les renseignements reçus à ce jour tendent à indiquer que le navire possédait des certificats valides conformément à la Convention SOLAS de 1974 et à la Convention de 1966 sur les lignes de charge.

11.4 Le montant des demandes d'indemnisation présentées au tribunal populaire de Klaipeda, au titre des dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures causée par le GLOBE ASIMI, s'élève à 742 827 574 roubles (585 456 709 livres sterling). De nouvelles demandes d'indemnisation pourraient être soumises au tribunal. Les renseignements dont le Fonds dispose ne lui permettent pas de savoir si ce chiffre comprend une demande d'indemnisation pour la restauration des eaux polluées. Une telle demande avait été présentée par le Gouvernement soviétique lors du sinistre de l'ANTONIO GRAMSCI.

12 ONDINA

(République fédérale d'Allemagne, 3 mars 1982)

12.1 Alors que le navire-citerne néerlandais ONDINA (31 030 tjb) déchargeait sa cargaison dans les citernes de stockage de la Shell dans le port de Hambourg (République fédérale d'Allemagne) le 3 mars 1982, 200 à 300 tonnes de pétrole brut vénézuélien Tia Juana Pesado se sont déversées dans le port, à la suite du mauvais manœuvrement d'une soupape. De grands vents ont dispersé ces hydrocarbures dans différentes parties du port, et plus de huit kilomètres de quai se sont trouvés pollués.

12.2 Le United Kingdom P and I Club a entrepris de nettoyer les zones sinistrées après en avoir été prié aux termes d'une ordonnance administrative datée du 4 mars 1982 et émanant des autorités de l'Etat de Hambourg (Behörde fuer Bezirksangelegenheiten, Naturschutz und Umweltgestaltung - Service de la protection de l'environnement). Les opérations de nettoyage se sont avérées difficiles : on a pu efficacement laver les hydrocarbures à la surface des quais de pierre, mais on n'a pu enlever ceux qui se trouvaient entre et sous les rochers, le Service de la protection de l'environnement

n'ayant pas autorisé l'emploi de dispersants. Les experts engagés par le P and I Club et le Fonds n'ont pas eu la latitude de prouver l'efficacité du dispersant grâce à un essai sur place. Leur proposition à cet effet a été rejetée sans qu'il soit procédé à une évaluation satisfaisante des effets biologiques des hydrocarbures et du dispersant. Du fait de cette décision, les opérations ont pris plus de temps (2 mois et demi), et se sont avérées moins efficaces. A la suite d'une inspection de la zone sinistrée, le 7 mai 1982, le Service de la protection de l'environnement a considéré que les travaux étaient terminés bien qu'il reste encore des quantités considérables d'hydrocarbures, car, sans l'emploi de produits chimiques, rien n'aurait permis d'obtenir une amélioration sensible. De nouvelles mesures visant à améliorer la qualité de l'eau ont été suggérées par le Service de la protection de l'environnement, mais le Fonds, sur les conseils de ses experts, a décidé, en accord avec le United Kingdom P and I Club, que les mesures proposées n'étaient pas raisonnables.

12.3 Aucune demande d'indemnisation officielle n'a encore été soumise par le P and I Club, le Service de la protection de l'environnement ou d'autres parties. Les frais des opérations de nettoyage sont évalués à 20 millions de deutsche Mark (4 667 445 livres sterling), tandis que le montant de la limitation du propriétaire du navire serait de 2 millions de livres sterling. Le fonds de limitation n'a pas encore été constitué.

13 SHIOTA MARU

(Japon, 31 mars 1982)

13.1 Le 31 mars 1982, le navire-citerne japonais SHIOTA MARU (161,27 tjb), qui transportait 300 tonnes d'hydrocarbures lourds du type "C", s'est échoué sur l'île de Takashima dans la mer intérieure du Japon. A la suite de cet échouement, la citerne de tribord No 1, qui contenait 23 tonnes d'hydrocarbures lourds du type "C", a été endommagée, et des hydrocarbures se sont échappés dans la mer où ils ont dérivé vers des lieux de pêche.

Des opérations de nettoyage ont été immédiatement entreprises et leur coût est évalué à 35 millions de yen (70 652 livres sterling).

Il est probable que les pêcheurs demanderont à être indemnisés pour les dommages subis par les lieux de pêche, mais le montant ne peut encore en être évalué.

13.2 Le montant de la limitation n'est pas encore connu mais on l'évalue à environ 6 millions de yen (13 483 livres sterling).

14 FUKUTOKU MARU NO 8
(Japon, 3 avril 1982)

14.1 Le 3 avril 1982, le navire-citerne japonais FUKUTOKU MARU NO 8 (499,88 tjb), qui transportait une cargaison de 700 tonnes d'hydrocarbures lourds du type "C", est entré en collision avec un transporteur de gravier, le KOSU MARU (486 tjb), dans la baie de Tachibana (préfecture de Tokushia) au Japon. La citerne de bâbord No 2 a été endommagée et plus de 100 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées dans la mer. Ils ont été poussés par des vents du nord vers le littoral et les ports avoisinants.

14.2 Des opérations de nettoyage ont été effectuées au nom du propriétaire par le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes, par des entreprises commerciales de nettoyage et par des pêcheurs. Les opérations de récupération des hydrocarbures en mer et sur le littoral se sont terminées le 22 avril, et leur coût est évalué à 190 millions de yen (426 966 livres sterling).

14.3 Le coût des opérations de nettoyage effectuées par les pêcheurs est évalué à 62 millions de yen (139 326 livres sterling), dont 36 millions de yen (80 399 livres sterling) représentent des dépenses de personnel. Une avance de 10 millions de yen (22 472 livres sterling) a été versée par le propriétaire du navire aux pêcheurs le 12 avril. Les lieux de pêche ont subi des dommages considérables, et la pêche a dû y être suspendue jusqu'au 11 avril. Les demandes d'indemnisation à ce titre risquent d'être importantes.

14.4 La limitation de responsabilité du propriétaire du navire se chiffre à 20 844 440 yen (46 841 livres sterling) (le tonnage de limitation étant de 453,14 tonneaux), tandis que la prise en charge financière du propriétaire est de 5 211 110 yen (11 710 livres sterling).
