



FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE
1992 POUR LES DOMMAGES
DUS A LA POLLUTION PAR
LES HYDROCARBURES

ASSEMBLE
2ème session extraordinaire
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/A/ES.2/2
26 mars 1997
Original: ANGLAIS

SINISTRES INTERESSANT LE FONDS DE 1992

NAKHODKA

Note de l'Administrateur

1 Introduction

1.1 Le 2 janvier 1997, alors qu'il faisait route de Shanghai (Chine) à Petropavlovsk (Fédération de Russie) avec une cargaison de 19 000 tonnes de fuel-oil moyen, le navire-citerne russe *Nakhodka* (13 159 tjb) s'est brisé par grosse mer à une centaine de kilomètres au nord-est des îles Oki dans la mer du Japon.

1.2 Le navire-citerne s'est brisé en deux, laissant s'échapper environ 6 200 tonnes d'hydrocarbures. La section arrière, contenant une cargaison d'hydrocarbures estimée à 10 000 tonnes, a coulé peu de temps après le sinistre et gît désormais par 2 500 mètres de fond. Elle continue de laisser fuir de petites quantités d'hydrocarbures (évaluées à moins de deux tonnes par jour).

1.3 La section avant, qui avait peut-être contenu jusqu'à 2 800 tonnes de cargaison avant de se retourner, a dérivé en direction du littoral, en laissant lentement s'échapper des hydrocarbures. En raison de mauvaises conditions météorologiques et de l'absence de points de fixation appropriés, les tentatives faites pour attacher un câble à la section avant ont été infructueuses. Le 7 janvier, cette section du navire s'est échouée sur des rochers à environ 200 mètres du rivage, à proximité de la ville de Mikuni, dans la préfecture de Fukui. Une fois échouée, elle a libéré une quantité importante d'hydrocarbures, qui a fortement contaminé le littoral adjacent.

2 Enlèvement des hydrocarbures de la section avant

2.1 Le propriétaire du navire a passé un contrat avec une société japonaise d'assistance pour que celle-ci enlève les hydrocarbures restant dans la section avant du navire avant son déplacement, mais ces opérations ont été entravées par une forte houle et des conditions météorologiques défavorables. Les autorités japonaises ont pris la direction de ces opérations le 14 janvier 1997, en faisant appel aux services de deux sociétés japonaises

d'assistance, tout en donnant simultanément l'ordre de construire une voie d'accès temporaire jusqu'à la section avant échouée. Cette voie d'accès devait permettre à des camions-citernes de s'approcher de l'épave, ce qui faciliterait l'enlèvement des hydrocarbures au cas où il s'avérerait impossible d'y procéder par la mer. Quelque 2 450 m³ de mélange d'eau et d'hydrocarbures ont été enlevés de la section avant et transbordés sur trois petits caboteurs-citernes.

2.2 L'enlèvement de la majeure partie des hydrocarbures de la section avant s'est terminé le 10 février 1997. Le reste des hydrocarbures a fini d'être enlevé le 25 février. Au total, quelque 2 890 m³ de mélange d'eau et d'hydrocarbures ont été enlevés.

2.3 La voie d'accès allait jusqu'à 175 mètres du rivage. A son extrémité au large, une grande grue a été montée, laquelle avait une flèche suffisamment longue pour atteindre la section avant du navire. La voie d'accès et la grue n'ont pas été utilisées pour l'enlèvement de la majorité des hydrocarbures de la section avant du navire, mais seulement pour extraire les 380 m³ restants de mélange d'eau et d'hydrocarbures.

3 Opérations de nettoyage

3.1 Alors qu'une bonne partie des hydrocarbures qui s'étaient échappés lorsque le navire s'est brisé s'est dispersée naturellement dans la mer, des plaques d'hydrocarbures fortement émulsionnés, d'un diamètre allant de un à 100 mètres, ont dérivé vers la côte. Plusieurs centaines de tonnes d'émulsion se sont échouées à divers endroits entre les îles Oki (préfecture de Shimane) à l'ouest de la ville d'Akita (préfecture d'Akita) à l'est, sur une distance de plus de 1 000 kilomètres relevant de dix préfectures. Des boules de goudron de 10 à 50 centimètres se sont éparpillées dans toute la baie de Toyama, atteignant la côte de la préfecture de Niigata. Des boules plus petites sont aussi arrivées sur les côtes des préfectures de Yamagata et d'Akita. C'est dans le voisinage immédiat de la section avant échouée, sur 20 kilomètres vers le nord, ainsi que le long de la côte septentrionale de la péninsule de Noto, que le littoral a été le plus gravement touché. Les rivages des préfectures de Hyogo et de Kyoto ont aussi été fortement contaminés.

3.2 Le Fonds de 1992, le Fonds de 1971 et l'assureur P&I du propriétaire du navire, la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd (le UK Club), ont chargé l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) de surveiller les opérations de nettoyage. Les experts de l'ITOPF sont arrivés sur les lieux le 5 janvier 1997. Les Fonds et le Club ont également fait appel à la société japonaise General Marine Surveyors & Co Ltd (GMS) qui avait déjà fourni au Fonds de 1971 des services d'experts lors de déversements d'hydrocarbures au Japon et qui possède une expérience considérable des événements de pollution dans ce pays. L'avocat japonais représentant le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 a suivi ces opérations.

3.3 Un contrat a été signé pour le compte du propriétaire du navire avec le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes (Japan Marine Disaster Prevention Centre (JMDPC)) et son réseau d'entreprises commerciales de nettoyage en vué d'organiser les opérations de nettoyage. En outre, la Petroleum Association of Japan a fourni des barrages côtiers, des écrêmeurs, des bacs de stockage portables et un certain nombre d'opérateurs formés à ce type d'intervention. Le matériel a servi à protéger les zones vulnérables et à récupérer les hydrocarbures flottant à la surface. Plusieurs barges-grues et remorqueurs ont été mobilisés pour collecter les émulsions visqueuses.

3.4 Un nombre considérable de navires appartenant à la Maritime Safety Agency (MSA) du Japon et à la Force d'autodéfense japonaise ont participé aux opérations de récupération des hydrocarbures en utilisant des méthodes manuelles et mécaniques. Les gouvernements des préfectures de la zone atteinte ont également mobilisé leurs propres navires et en ont affrété d'autres pour collecter les hydrocarbures en mer. Des hélicoptères de la MSA et de sociétés privées ont été utilisés pour pulvériser des dispersants en mer, essentiellement afin de les appliquer aux hydrocarbures flottants qui s'échappaient de la section avant. En outre, plusieurs centaines de bateaux de pêche de huit préfectures ont été mobilisés pour collecter les hydrocarbures en mer.

AOMORI

Akita
AKITA

Tsuruoka
YAMAGATA

Ile Sado
Nilgata

NIIGATA

Wajima
Saruyama
Misaki
Noto Hanto
Togi
Baie de Toyama
Hakui
Toyama
Kanazawa
TOYAMA

NAKHODKA
Section arrière

ILES OKI
Dōzen

Matsue
SHIMANE
TOTTORI
Tottori

Kyoga
Misaki
Wakasa
Bay
Maizuru
KYOTO
HYOGO
Kyoto

Mer du Japon

100 kilomètres

N

NAKHODKA
Section avant

Tokyo

Océan Pacifique

3.5 Craignant que la section avant ne se brise avant que les hydrocarbures aient pu être enlevés, l'ITOPF a recommandé de renforcer la capacité locale de lutte en mer en faisant venir du matériel du stock de l'East Asia Response Ltd (EARL) disponible à Singapour. Deux dispositifs de récupération ont été acheminés par avion jusqu'à Osaka, puis par route jusqu'à Mikuni où ils sont arrivés le 14 janvier. L'un d'eux a été installé sur un remorqueur d'assistance et l'autre sur un navire de ravitaillement. Les deux dispositifs ont été déployés en mer pour essayer de récupérer les hydrocarbures fortement émulsionnés qui se trouvaient au large de la péninsule de Noto. Le matériel et le personnel ont été renvoyés à Singapour le 5 février 1997.

3.6 Répondant à une demande d'assistance du Gouvernement japonais, le Ministère de la marine marchande de la Fédération de Russie a envoyé un navire de ravitaillement au large, deux remorqueurs équipés de dispositifs de récupération des hydrocarbures et une barge. Deux de ces navires sont arrivés sur les lieux le 18 janvier, les autres y parvenant plus tard. Les navires ont servi à compléter le dispositif de lutte et de nettoyage au large de la MSA.

3.7 Le nettoyage du littoral s'est fait manuellement et à l'aide de machines et, à la mi-février, le gros des hydrocarbures échoué sur les plages avait été enlevé. Plusieurs grandes fosses ont été creusées pour recevoir provisoirement les énormes quantités d'hydrocarbures, d'eau et de sable qui avaient été récupérés au cours de ces opérations de nettoyage.

3.8 Quelque 500 000 journées de travail ont été consacrées aux opérations de nettoyage à terre dans les cinq préfectures qui avaient été le plus gravement touchées. La moitié environ des travaux ont été effectués par des volontaires venus de tout le Japon. Le reste de la main-d'oeuvre était constitué de pêcheurs, de résidents locaux, d'employés municipaux, de sapeurs-pompiers et de membres de la Force d'autodéfense.

3.9 Les efforts se concentrent maintenant sur les opérations finales de nettoyage. Il reste encore à enlever des traces d'hydrocarbures du rivage dans des zones de pêche et d'agrément. On a recours au tamisage sur les littoraux sablonneux pour enlever les boules de goudron, tandis qu'on applique toute une gamme de techniques pour décaper les rochers et ouvrages artificiels qui sont souillés. En divers endroits, une émulsion visqueuse devra être enlevée de la base des tétrapodes qui servent de défenses marines le long de la côte touchée.

3.10 Les opérations de nettoyage en mer et à terre ont produit de vastes quantités de déchets d'hydrocarbures. Une grande partie des déchets collectés ont été confinés dans plus de 100 000 fûts, mais certains sont stockés en vrac. La quantité totale de déchets est évaluée à 40 000 tonnes. Ces déchets sont actuellement transportés par mer, par voie ferrée et par route jusqu'à des installations d'évacuation dans tout le Japon. Vu les quantités en cause, ces installations tournent à la limite de leur capacité et il y a donc eu des retards dans la réception des cargaisons de déchets arrivant par mer. En outre, une quantité de sable légèrement souillé qui est évaluée à 14 000 tonnes doit être enfouie dans des décharges industrielles locales.

4 Impact sur la pêche, le tourisme et d'autres secteurs d'activité

4.1 Plusieurs parcs nationaux se trouvent dans la zone sinistrée où le tourisme est un important secteur d'activité. Les touristes visitent cette côte toute l'année, non seulement pour sa beauté naturelle, ses stations balnéaires et ses temples, mais aussi pour y déguster des crabes pêchés au large en eau profonde.

4.2 La zone touchée est caractérisée par une mariculture importante (ostréiculture, pisciculture et phytoculture) dans des baies et des criques abritées, notamment la baie de Wakasa. On y trouve partout de vastes et nombreuses installations complexes de filets fixes dont certaines ont été contaminées. Chaque fois que cela était possible, on a utilisé dans toute la zone touchée de vastes barrages pour protéger les installations maricoles et les filets; ce déploiement a été en grande partie couronné de succès.

4.3 Sur les côtes rocheuses de toute la zone sinistrée, des algues qui poussent naturellement font l'objet d'une récolte commerciale et privée pour être consommées par l'homme. Une de ces algues appelée *iwa nori* pousse sur des plates-formes de béton construites entre les affleurements rocheux et est en général récoltée de décembre à février. A la suite du déversement, la récolte de cette algue a été abandonnée pour la saison.

4.4 L'eau de mer utilisée pour alimenter un aquarium près de Mikuni ayant été contaminée, le propriétaire de l'aquarium a transféré 14 dauphins vers d'autres sites au Japon.

4.5 La zone touchée compte sept centrales nucléaires et plusieurs centrales au fuel qui ont besoin d'eau de mer pour leurs systèmes de refroidissement. Des barrages ont permis de protéger les prises d'eau de mer.

5 Traitement des demandes d'indemnisation

5.1 Le Fonds de 1992 et le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et le UK Club ont ouvert ensemble un bureau des demandes d'indemnisation à Kobe dont la gestion a été confiée à la GMS. Le traitement des demandes fait l'objet d'un suivi de la part de l'avocat japonais des Fonds.

5.2 A intervalles réguliers, le personnel du Bureau des demandes d'indemnisation se rend dans les dix préfectures de la zone touchée, de façon à permettre aux demandeurs et à leurs représentants de s'entretenir avec lui de leurs demandes.

5.3 Le personnel du Bureau des demandes d'indemnisation procède à l'examen technique des demandes en étroite coopération avec le personnel de l'ITOPF. Des experts seront engagés, selon que de besoin, pour évaluer les demandes appartenant à certains domaines spécialisés.

6 Demandes d'indemnisation

6.1 A ce jour, seul un nombre limité de demandes d'indemnisation a été reçu. Il est toutefois manifeste que les demandes liées aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde seront d'un montant notable. D'après les estimations, les opérations de nettoyage effectuées jusqu'à la fin du mois de mars 1997 donneront lieu à des demandes de l'ordre de ¥9 milliards (£45 millions)^{<1>}. Les frais d'évacuation des déchets d'hydrocarbures collectés ont été évalués à ¥2 milliards (£10 millions). On s'attend à une demande de l'assistant qui a essayé de remorquer la section avant du navire. Des demandes seront aussi présentées au titre des frais d'enlèvement des hydrocarbures de la section avant immergée et il n'est pas possible, à ce stade, d'évaluer le montant de ces coûts. Des demandes seront peut-être présentées au titre des coûts que les autorités japonaises ont encourus pour construire la voie d'accès menant à la section avant. On s'attend à des demandes au titre des frais additionnels encourus par la MSA pour la surveillance aérienne, et les opérations de nettoyage au large, et par la Force d'autodéfense pour la surveillance aérienne, pour les opérations de nettoyage au large et pour l'aide apportée à l'enlèvement des hydrocarbures du rivage. En outre, on s'attend à une demande au titre du coût de l'aide apportée par les navires russes dépêchés sur la zone touchée. Les membres de 173 coopératives de pêche présenteront des demandes au titre de leur participation aux opérations de nettoyage, et des demandes seront également présentées au titre du manque à gagner dans les secteurs de la pêche et de l'aquaculture. Il est possible que des demandes soient présentées par des entreprises du secteur du tourisme opérant dans la région, bien que l'on ne puisse pas en estimer le montant à ce stade.

6.2 On pense que les demandes soumises atteindront au moins ¥20 milliards (£100 millions) mais il n'est pas exclu que leur montant total soit considérablement plus élevé.

6.3 Une demande a été reçue de la Fédération nationale de la pêche qui représente neuf coopératives de pêche comptant quelque 68 000 membres. Cette demande s'élève au total à ¥2 312 043 456 (£11,8 millions) et a trait à la participation des pêcheurs aux opérations de nettoyage pendant la période courant jusqu'à la fin de février 1997.

<1>

Dans le présent document, les montants en yen ont été convertis au taux de change en vigueur le 21 mars 1997, soit ¥196,347 pour £1.

6.4 Des demandes d'un montant total de ¥310 millions (£1,6 million) ont également été reçues de sept entrepreneurs au titre de leur participation aux opérations de nettoyage jusqu'à la fin du mois de janvier 1997.

6.5 Le Gouvernement japonais a mis à la disposition du JMDPC des fonds qui lui ont permis de consentir des prêts aux personnes qui avaient participé aux opérations de nettoyage, en attendant les paiements qui seraient versés par le propriétaire du navire/UK Club et les Fonds de 1971/1992.

6.6 Les demandes sont actuellement examinées par les experts engagés par le UK Club et les Fonds de 1971 et de 1992.

7 Enlèvement de l'épave

Un contrat a été conclu entre le propriétaire du navire et une société japonaise d'assistance pour l'enlèvement de la section avant échouée (y compris pour l'enlèvement des hydrocarbures qu'elle contient encore, ainsi que pour des opérations de prévention de la pollution et de nettoyage). Il est prévu que l'épave soit emmenée dans un chantier de démolition.

8 Examen de la question par le Comité exécutif du Fonds de 1971 à sa 52ème session

8.1 Applicabilité des Conventions

8.1.1 Les Protocoles de 1992 sont entrés en vigueur à l'égard du Japon le 30 mai 1996. La Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent donc en principe à ce sinistre.

8.1.2 Le montant de limitation applicable au *Nakhodka* est estimé à 1 588 000 droits de tirage spéciaux (DTS) (£1,4 million) en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, et à 6 425 940 DTS (£5,5 millions) en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

8.1.3 Le *Nakhodka* était immatriculé dans la Fédération de Russie, laquelle n'a pas ratifié les Protocoles de 1992 mais est Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds. A sa 52ème session, le Comité exécutif du Fonds de 1971 a souscrit au point de vue de l'Administrateur selon lequel, de ce fait, 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 à la date du sinistre. Le Comité a confirmé que, au cas où le montant total des demandes acceptées dépasserait le montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds (soit 60 millions de DTS), le montant des indemnités disponibles se répartirait comme suit (document 71FUND/EXC.52/11, paragraphe 3.7.5):

	<u>DTS</u>
Propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile	1 588 000
Fonds de 1971	58 412 000
Propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile	0
Fonds de 1992, au delà de 60 millions de DTS	<u>75 000 000</u>
Montant total de l'indemnisation disponible	<u>135 000 000</u>

8.2 Pouvoir de l'Administrateur de régler les demandes d'indemnisation

8.2.1 A sa 52ème session, le Comité exécutif du Fonds de 1971 a autorisé l'Administrateur à procéder, au nom du Fonds de 1971, au règlement définitif de toutes les demandes nées de cet événement, dans la mesure où ces

demandes ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était pas prononcé auparavant (document 71FUND/EXC.52/11, paragraphe 3.7.7).

8.2.2 Le Comité exécutif du Fonds de 1971 a été d'avis que le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 devraient s'efforcer de maintenir une certaine homogénéité en ce qui concerne la recevabilité des demandes d'indemnisation conformément à la résolution N°9 du Fonds de 1971 et à la résolution N°3 du Fonds de 1992 (document 71FUND/EXC.52/11, paragraphe 3.7.8).

8.3 Niveau des paiements

8.3.1 Pour ce qui est de savoir si l'Administrateur devrait être autorisé à effectuer des paiements, le Comité exécutif du Fonds de 1971 a noté que le montant total des demandes nées du sinistre du *Nakhodka* dépasserait le montant disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, soit 60 millions de DTS (environ ¥10,1 milliards ou £52 millions). Etant donné que la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquait aussi dans l'affaire du *Nakhodka*, le Comité a estimé qu'il faudrait déterminer le niveau des paiements que le Fonds de 1971 devrait effectuer en tenant compte des montants disponibles en vertu à la fois de la Convention de 1971 et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, ce qui représentait au total 135 millions de DTS (environ ¥22,7 milliards ou £116 millions).

8.3.2 Un certain nombre de délégations ont souligné que le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 devraient s'efforcer de maintenir une certaine homogénéité non seulement en ce qui concernait la recevabilité des demandes mais aussi le traitement d'une affaire faisant intervenir les deux Organisations. De nombreuses délégations, y compris sept délégations d'Etats qui étaient aussi Membres du Fonds de 1992, ont estimé que le niveau des paiements devrait être le même pour le Fonds de 1971 et pour le Fonds de 1992.

8.3.3 Le Comité exécutif du Fonds de 1971 a noté que, en ce qui concernait le Fonds de 1992, toute décision concernant la recevabilité ou le paiement des demandes ne pourrait être prise que par l'Assemblée du Fonds de 1992, sauf dans la mesure où l'Administrateur serait autorisé, en vertu du Règlement intérieur du Fonds de 1992, à procéder au règlement définitif des demandes et à décider des montants à verser.

8.3.4 Le Comité exécutif du Fonds de 1971 a rappelé que, dans des affaires précédentes, il avait estimé qu'il était nécessaire de faire preuve de prudence dans le paiement des demandes si le montant total des demandes nées d'un événement particulier risquait de dépasser le montant total de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, étant donné qu'en vertu de l'article 4.5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, tous les demandeurs devaient recevoir le même traitement. Le Comité a également rappelé qu'il avait estimé qu'il fallait arriver à un équilibre entre l'importance d'assurer une indemnisation aussi rapide que possible aux victimes de dommages dus à une pollution par les hydrocarbures d'une part, et, d'autre part, la nécessité d'éviter que le Fonds se trouve en situation de surpaiement.

8.3.5 Le Comité exécutif du Fonds de 1971 a décidé d'autoriser l'Administrateur à effectuer des versements pour le compte du Fonds de 1971 au titre des demandes nées du sinistre du *Nakhodka*. Toutefois, étant donné que l'on ne savait pas exactement quel serait le montant total des demandes, le Comité a décidé que les paiements que le Fonds de 1971 effectuerait devraient, pour le moment, être limités à 60% du montant des préjudices effectivement subis par les demandeurs respectifs, tel que déterminé par les experts engagés par les Fonds et le propriétaire du navire/UK Club au moment du versement du paiement. Il a également été décidé que ce pourcentage devrait être revu à la 53ème session du Comité exécutif qui se tiendrait en avril 1997, à la lumière des renseignements supplémentaires qui seraient disponibles au sujet du niveau probable des demandes et compte tenu de la position qu'adopterait l'Assemblée du Fonds de 1992 (document 71FUND/EXC.52/11, paragraphe 3.7.14).

8.4 Provenance des fonds nécessaires pour le paiement rapide des demandes

Le Comité exécutif du Fonds de 1971 a été d'avis qu'il était important de s'assurer que le Fonds de 1971 dispose de suffisamment de fonds pour régler rapidement les demandes nées du sinistre du *Nakhodka*. Il a été

reconnu que le Comité n'était pas autorisé à se prononcer sur la levée de contributions ou autres questions budgétaires et qu'une telle décision ne pouvait être prise que par l'Assemblée. Le Comité a décidé, conformément à l'article 19.2 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, de demander à l'Administrateur de convoquer une session extraordinaire de l'Assemblée de 1971, laquelle se tiendrait au cours de la semaine allant du 15 au 18 avril 1997.

9 Pouvoir de régler les demandes d'indemnisation

9.1 L'Assemblée souhaitera peut-être envisager si et, dans l'affirmative, dans quelle mesure elle est disposée à autoriser l'Administrateur à procéder, au nom du Fonds de 1992, au règlement définitif de demandes nées de ce sinistre.

9.2 Il convient de noter que, dans plusieurs affaires traitées récemment par le Fonds de 1971, y compris celle du *Nakhodka*, le Comité exécutif du Fonds de 1971 a conféré ce pouvoir à l'Administrateur, pour autant que ces demandes ne soulèvent pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était pas encore prononcé.

10 Niveau des paiements

10.1 L'Assemblée souhaitera peut-être aussi envisager si et, dans l'affirmative, dans quelle mesure l'Administrateur devrait être autorisé à effectuer des paiements au nom du Fonds de 1992.

10.2 Le Comité exécutif du Fonds de 1971 passera en revue, à sa 53ème session, la décision qu'il a prise de limiter les paiements effectués par le Fonds de 1971 à 60% du montant des préjudices effectivement subis par les demandeurs respectifs, tel que déterminé par les experts engagés par les Fonds de 1971/1992 et le propriétaire du navire/UK Club.

10.3 Comme cela est indiqué au paragraphe 6.2 ci-dessus, il semble que les demandes qui seront soumises atteindront au moins ¥20 milliards (£100 millions), mais il n'est pas exclu que leur montant total soit sensiblement plus élevé. Il est donc manifeste que le montant total des demandes nées du sinistre du *Nakhodka* dépassera le montant disponible en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds, à savoir 60 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (soit environ ¥10,1 milliards ou £52 millions). Il est également possible que les demandes recevables dépassent le montant disponible en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds, à savoir 135 millions de DTS (soit environ ¥22,7 milliards ou £116 millions).

10.4 L'Administrateur estime que, à l'instar du Fonds de 1971, le Fonds de 1992 devrait faire preuve de prudence pour le paiement des demandes, si le montant total des demandes nées d'un sinistre particulier risque de dépasser le montant total de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, étant donné qu'en vertu de l'article 4.5 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, tous les demandeurs doivent bénéficier du même traitement. Il juge également nécessaire de parvenir à un équilibre entre l'importance d'un paiement aussi prompt que possible, par le Fonds de 1992, d'une indemnisation aux victimes de dommages dus à une pollution par les hydrocarbures et la nécessité d'éviter une situation de surpaiement.

10.5 Etant donné que les Conventions de 1971 et de 1992 portant création du Fonds s'appliquent toutes deux à l'affaire du *Nakhodka*, l'Administrateur suggère que le niveau des paiements du Fonds de 1992 soit déterminé compte tenu des montants disponibles en vertu des deux Conventions. Il estime qu'afin d'éviter une situation de surpaiement dans le cas du Fonds de 1971 ou du Fonds de 1992 (ou des deux), il y a lieu d'adopter une approche coordonnée en ce qui concerne les paiements effectués par les deux Organisations.

10.6 Comme cela est indiqué au paragraphe 8.3.2 ci-dessus, un certain nombre de délégations ont soutenu, à la 52ème session du Comité exécutif du Fonds de 1971, que le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 devraient s'efforcer de maintenir une certaine homogénéité non seulement en ce qui concerne la recevabilité des demandes mais aussi le traitement d'une affaire faisant intervenir les deux Organisations. A cette session, de nombreuses

délégations, y compris sept délégations d'Etats qui étaient aussi membres du Fonds de 1992, ont estimé que le niveau des paiements devrait être le même pour le Fonds de 1971 et pour le Fonds de 1992.

10.7 Il convient de noter que, compte tenu de l'incertitude qui continue de planer quant au montant total des demandes nées du sinistre du *Nakhodka*, l'Administrateur n'a pas été en mesure de recommander au Comité exécutif du Fonds de 1971 un relèvement du pourcentage que le Comité exécutif avait fixé à sa 52ème session (document 71FUND/EXC.53/6, paragraphe 9.2).

10.8 Faute d'être certain du niveau qu'atteindra le montant total des demandes, l'Administrateur propose que les paiements que le Fonds de 1992 effectuera soient, pour le moment, limités à 60% du montant des préjudices effectivement subis par les demandeurs respectifs, tel que déterminé par les experts engagés par les Fonds et le propriétaire du navire/UK Club au moment du versement du paiement. Il est également proposé que l'Assemblée passe en revue ce pourcentage à sa session suivante.

11 Enquête sur la cause du sinistre

11.1 Les autorités japonaises et russes ont décidé de coopérer dans le cadre de l'enquête sur la cause du sinistre.

11.2 Les Fonds de 1971 et de 1992 suivent l'enquête par l'intermédiaire de leur avocat japonais, avec l'aide d'experts techniques.

12 Mesures que l'Assemblée est invitée à prendre

L'Assemblée est invitée à:

- a) prendre note des renseignements donnés dans le présent document;
 - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'elle pourrait juger appropriées concernant le traitement de ce sinistre et des demandes d'indemnisation en résultant;
 - c) se prononcer sur certaines questions relatives à l'applicabilité des Conventions de 1969 et de 1992 sur la responsabilité civile et des Conventions de 1971 et de 1992 portant création du Fonds;
 - d) décider s'il convient ou non d'autoriser l'Administrateur à procéder au règlement définitif de demandes; et
 - e) décider s'il convient ou non d'autoriser l'Administrateur à effectuer des paiements et, dans l'affirmative, à quel niveau.
-