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

COMITÉ EXÉCUTIF
14ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.14/2
12 octobre 2001
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU A CONNAÎTRE

Note de l'administrateur

Résumé:	Ce document contient le résumé de tous les sinistres et de tous les documents présentés sous ce point de l'ordre du jour.
Mesures à prendre:	Prendre note des renseignements fournis.

1 Introduction

1.1 La Résolution N°5 du Fonds de 1992, qui institue le Comité exécutif, prévoit que ce Comité a pour fonctions de se prononcer aux lieu et place de l'Assemblée sur les questions visées à l'article 18.7 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, notamment sur les demandes d'indemnisation.

1.2 Aucun nouveau sinistre n'est intervenu qui ait entraîné ou soit susceptible d'entraîner des demandes à l'encontre du Fonds de 1992 depuis la 13ème session du Comité exécutif tenue en juin 2001. Dix sinistres sont intervenus avant la 13ème session, qui sont portés à l'attention du Comité exécutif.

2 Présentation de la documentation

2.1 La documentation présentée à la 14ème session du Comité exécutif a été organisée de la façon suivante:

a) sinistres que le Comité exécutif est invité à examiner sur la base d'un document séparé pour chaque sinistre; et

b) sinistres qui ont été regroupés pour des raisons pratiques.

2.2 Dans les documents présentés ci-dessous, la conversion des monnaies en livres Sterling a été effectuée – sauf indication contraire – sur la base des taux de change pratiqués à la date de rédaction des documents respectifs. Cependant, pour les montants représentant des paiements versés par le Fonds de 1992, la conversion a été effectuée au taux de change pratiqué le jour du paiement.

3 Résumé des sinistres

La situation concernant les sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître peut se résumer comme suit:

3.1 Document 92FUND/EXC.14/3

- Sinistre en Allemagne (1996): Le 20 juin 1996, du pétrole brut a pollué le littoral allemand et un certain nombre d'îles allemandes situées à proximité de la frontière danoise en mer du Nord. Les autorités allemandes ont mené les opérations de nettoyage et ont intenté une action en justice contre le propriétaire du pétrolier russe *Kuzbass* (88 692 GRT), qui est soupçonné d'avoir causé la pollution. Les autorités ont informé le Fonds de 1992 que, si leurs tentatives pour se faire rembourser les coûts des opérations de nettoyage par le propriétaire du *Kuzbass* et son assureur devaient échouer, elles déposeraient une demande à l'encontre du Fonds de 1992. Le Fonds de 1992 est intervenu dans la procédure pour protéger ses intérêts. Sur la base des éléments de preuves présentées par les autorités allemandes, l'Administrateur estime que la pollution a été causée par un déversement de pétrole brut très semblable au brut "Es Sider" provenant d'un pétrolier et que le *Kuzbass* est selon toute probabilité à l'origine de la pollution. L'assureur du propriétaire du navire continue à maintenir que le *Kuzbass* n'est pas à l'origine de la pollution.

Aucune mesure demandée.

3.2 Document 92FUND/EXC.14/4

- *Nakhodka* (Japon 1997): Le 10 Octobre 2001, 458 demandes d'un montant total de £198 millions avaient été reçues. Le total des paiements aux demandeurs s'est élevé à £92 millions, y compris les paiements effectués par le propriétaire du navire et son assureur pour un montant total de £4 millions. Il est prévu que l'évaluation de toutes les demandes d'indemnisation en suspens sera terminée à la fin de 2001.

  Des réunions se sont tenues en septembre et octobre 2001 entre le gouvernement japonais, les FIPOL et le UK Club pour discuter en détail des aspects techniques des demandes d'indemnisation liées à la construction et au démantèlement d'une voie d'accès, y compris la question de savoir si les demandes d'indemnisation remplissaient les critères de recevabilité énoncés par les organes directeurs des FIPOL. Des progrès ont été réalisés et de nouvelles discussion auront lieu.

Aucune mesure demandée

3.3 Documents 92FUND/EXC.14/5, 92FUND/EXC.14/5/Add.1, 92FUND/EXC.14/5/Add.2, et 92FUND/EXC.14/5/Add.3

- *Erika* (France 1999): Quelque 19 800 tonnes d'hydrocarbures lourds se sont déversés de l'Erika lorsque le navire a sombré pendant une tempête, le 12 décembre 1999. 6400 tonnes environ se trouvaient dans la partie avant de l'épave, et quelque 4700 tonnes environ dans la partie arrière. Les opérations de pompage des hydrocarbures jusqu'à la surface se sont déroulées entre juin et septembre 2000. Les opérations de nettoyage se poursuivent dans certaines régions. Un certain nombre d'organismes, tant publics que privés, ont intenté des actions en justice en France contre TotalFina, le propriétaire de l'*Erika*, l'assureur en responsabilité de l'*Erika* et la société gestionnaire du navire, ainsi que la société de classification. Cette dernière a engagé une action en justice en Italie, à l'encontre notamment du Fonds de 1992, demandant qu'il soit déclaré qu'aucune responsabilité ne lui incombait pour le sinistre. Le Fonds de 1992 a engagé une action en recours en France contre la société de classification.

L'Autorité maritime de Malte et la Commission permanente d'enquête sur les événements de mer (CPEM) en France ont mené des enquêtes sur le sinistre de l'*Erika*. Bien que les résultats des deux enquêtes divergent sur certains points, les deux organismes concluent que le sinistre était dû a un effondrement des structures, conséquence de la forte corrosion, en particulier dans les citernes à ballast spécialisées (document 92FUND/EXC14.5/Add.1).

Comme il a été rapporté au Comité exécutif lors de sessions précédentes, le personnel du Bureau d'indemnisation des demandes à Lorient, les experts engagés par le Fonds de 1992 et l'Administrateur ont fait l'objet d'un certain nombre d'allégations et de menaces. Récemment, de nouvelles allégations ont été portées contre l'Administrateur l'accusant d'avoir commis une escroquerie lors de la conversion en francs français du montant maximum d'indemnisation payable en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds, à savoir 135 millions de DTS (document 92FUND/EXC.14/5/Add.2).

Au 11 octobre 2001, 5637 demandes d'indemnisation avaient été présentées pour un montant total de £82 millions. 4096 demandes (73%) avaient été évaluées pour un montant total de 26,5 millions et des paiements de £ 14,9 millions avaient été effectués pour 2857 demandes. L'Administrateur propose que le niveau des paiements soit maintenu à 80%. Des demandes au titre de la baisse des recettes provenant de la taxe de séjour et de la taxe d'aéroport sont présentées pour qu'il soit statué sur leur recevabilité (document 92FUND/EXC.14/5 Add.3).

Mesures demandées:

- Revoir le niveau des paiements du Fonds de 1992.
- Décision sur la recevabilité des demandes présentées au titre de la baisse des recettes provenant de la taxe de séjour et de la taxe d'aéroport.

3.4 Document 92FUND/EXC.14/6

- *Al Jaziah 1* (Émirats Arabes Unis): Le 24 janvier 2000, le navire *Al Jaziah 1*, qui transportait du fuel-oil, a coulé au large d'Abu Dhabi, déversant 100 à 200 tonnes d'hydrocarbures qui ont pollué des zones côtières. Quelque 430 tonnes d'hydrocarbures restés à bord ont été enlevés avant que le navire n'ait été redressé et amené au port. Les organes directeurs des Fonds de 1992 et de 1971 ont décidé que l'Al J*aziah 1* relevait de la définition du terme 'navire' figurant, d'une part, dans les Conventions de 1969 et de 1992 sur la responsabilité civile et, d'autre part, dans la Convention de 1971 portant création du Fonds et la Convention de 1992 portant création du Fonds. Les deux organes directeurs ont en outre décidé que la Convention de 1971 portant création du Fonds et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquaient toutes deux à ce sinistre et que les responsabilités devraient être réparties entre les deux Fonds à raison de 50% pour chaque Fonds. Cinq demandes d'un montant total de £1,4 million ont été soumises aux FIPOL au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Deux demandes ont été provisoirement évaluées à £330 000 et les trois demandes restantes ont été réglées pour un montant de £418 000.

Aucune mesure demandée.

- *Zeinab* (Émirats arabes unis, 2001): Le 14 avril 2001, le *Zeinab* a été arrêté par les Forces d'intervention multinationales avant de sombrer au large de Doubaï dans des circonstances inconnues, entraînant la perte d'environ 400 tonnes de fuel-oil et la pollution des zones côtières. Quelque 1 100 tonnes d'hydrocarbures restées à bord ont été enlevées du navire naufragé. Les organes directeurs des Fonds de 1992 et de 1971 ont décidé que le *Zeinab* relevait de la définition du terme 'navire' figurant dans les Conventions de 1969 et de 1992 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1971 portant création du Fonds et la Convention de 1992 portant création du Fonds. Les deux organes directeurs ont également décidé que la Convention de 1971 portant création du Fonds et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquaient à ce sinistre et que les responsabilités devraient être réparties entre les deux Fonds à raison de 50% pour chaque Fonds.

Cependant, les deux organes directeurs ont décidé de ne pas autoriser l'Administrateur à conclure d'accord de règlement pour les demandes tant que les circonstances du naufrage ne seront pas connues, en particulier avant de savoir si le Fonds pouvait être exonéré de l'obligation de verser des indemnisations pour dommages dus à la pollution conformément à l'article 4.2a) des Conventions portant création des Fonds de 1971 et de 1992.

Bien que les nouvelles enquêtes menées par l'Administrateur n'aient pas mis en lumière de détails supplémentaires concernant le naufrage du *Zeinab*, l'Administrateur estime que l'arrestation du navire par les Forces d'intervention multinationales ne relève pas "d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile ou d'une insurrection" et que les FIPOL ne pourraient pas invoquer l'argument prévu à l'article 4.2a).

Des demandes d'un montant total de £343 000 ont été présentées au titre des opérations de nettoyage et de nouvelles demandes sont attendues.

Mesures demandées:

· Décider si le sinistre du *Zeinab* résulte d'un acte de guerre.

· Décider s'il y a lieu d'autoriser l'Administrateur à régler des demandes nées du sinistre.

3.5 Document 92FUND/EXC.14/7

- *Natuna Sea* (Indonésie 2000): L'échouement du *Natuna Sea* dans le détroit de Singapour a entraîné un déversement de quelque 7 000 tonnes de pétrole brut, qui a touché Singapour, la Malaisie et l'Indonésie. Des demandes d'indemnisation pour dommages dus à la pollution en Malaisie ont été réglées pour un montant total de £426 000, qui se situe largement dans les limites applicables au *Natuna Sea* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le montant total des demandes d'indemnisation à Singapour et en Indonésie est de £136 millions et le Fonds de 1992 pourrait donc être appelé à effectuer des versements pour dommages dus à la pollution à Singapour.

Aucune mesure demandée.

3.6 Document 92FUND/EXC.14/8

- *Baltic Carrier* (Allemagne 2001): Il y a eu abordage entre le navire-citerne *Baltic Carrier* et le vraquier *Tern* dans la mer Baltique au large des côtes allemandes, avec déversement de quelque 2 500 tonnes de fuel-oil lourd. Les hydrocarbures ont touché plusieurs îles danoises. Des hydrocarbures qui seraient issus du *Baltic Carrier* ont été trouvés sur la côte sud-ouest de la Suède. Le nettoyage au large a été effectué par des navires danois, allemands et suédois. Le nettoyage à terre a été entrepris par les autorités danoises. L'on s'attend à d'importantes demandes d'indemnisation au titre des frais afférents aux opérations de nettoyage. Au 28 septembre 2001, 55 demandes au titre des dommages aux biens et du manque à gagner dans les secteurs de la pêche et de la mariculture ont été présentées pour un montant total de £2,4 millions et 20 d'entre elles ont été réglées pour un total de £63 000. Il n'est pas encore possible d'estimer le montant total des demandes ni de savoir si le Fonds de 1992 sera ou non amené à verser des indemnités.

Une partie des hydrocarbures qui se sont écoulés du *Baltic Carrier* ont pénétré dans la citerne du coqueron avant du *Tern*, dont une partie s'est ensuite déversée à Rostock (Allemagne) et à Ventspils (Lettonie). L'Administrateur estime que le déversement de Rostock relève de la Convention de 1992 mais que des détails supplémentaires sont nécessaires concernant les circonstances qui ont mené au déversement à Ventspils avant qu'une décision ne puisse être prise sur la question de savoir si ce déversement relève des Conventions.

Mesures demandées:

- Décider si le déversement à Rostock relève des Conventions de 1992.

3.7 Document 92FUND/EXC.14/9

- *Slops* (Grèce 2000): Un incendie et une explosion se sont produits à bord du *Slops* alors qu'il se trouvait au mouillage dans le port du Pirée (Grèce). À sa session de juin 2000, le Comité exécutif a décidé que le *Slops* ne devait pas être considéré comme un 'navire' au sens que donnent à ce terme la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds et que ces conventions ne s'appliquaient donc pas à ce sinistre. Un demandeur qui n'avait pas réussi à se faire indemniser par le propriétaire du *Slops* a soutenu que le navire relevait bel et bien de la définition du terme 'navire' et, invoquant la règle 7.3 du Règlement intérieur du Fonds de 1992, a demandé que sa demande fasse l'objet d'une procédure d'arbitrage obligatoire. Cette requête a été rejetée par le Comité exécutif à sa session de janvier 2001. L'Administrateur croit savoir que le demandeur risque d'entamer des poursuites judiciaires contre le Fonds de 1992

Aucune mesure demandée.

3.8 Document 92FUND/EXC.9/10

- *Mary Anne* (Philippines 1999): Le *Mary Anne* a sombré à l'entrée de la baie de Manille, déversant une quantité indéterminée de fuel-oil intermédiaire. L'assureur du propriétaire du navire a réglé des demandes d'indemnisation d'un montant de £1,8 million au titre de l'enlèvement des hydrocarbures et du nettoyage. L'assureur a fait savoir au Fonds qu'il n'y aurait pas d'autres demandes au titre de ce sinistre. Il a par ailleurs soutenu qu'il y avait violation de la police d'assurance de la part du propriétaire du navire et a indiqué qu'il pourrait demander au propriétaire du navire et au Fonds de 1992 de rembourser les sommes versées à titre d'indemnisation.

Aucune mesure demandée.

3.9 Document 92FUND/EXC.9/11

- *Dolly* (Martinique 1999): Le *Dolly* a sombré par 20 mètres de fond, avec à son bord quelque 200 tonnes de bitume. Les experts du Fonds de 1992 ont examiné les propositions faites par trois sociétés d'assistance maritime relatives aux moyens à utiliser pour éliminer la menace de pollution par le bitume. La proposition qui recueille l'adhésion de l'expert du Fonds est celle qui consiste à remettre le navire à flot, évacuer la cargaison et saborder le navire en eau profonde. Les autorités françaises penchent aussi pour cette solution, tout en se proposant de mettre le navire à la ferraille plutôt que de le saborder.

Aucune mesure demandée.

4 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à prendre note des informations fournies dans le présent document.