



FONDS INTERNATIONAUX
D'INDEMNISATION DE 1971 ET 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.14/4
12 octobre 2001
Original: ANGLAIS

ASSEMBLÉE
24ème session
Point 19 de l'ordre du jour

71/FUND/A.24/16/5

SINISTRES DONT LES FONDS DE 1971 ET 1992 ONT EU À CONNAÎTRE

NAKHODKA

Note de l'Administrateur

Résumé:	Une nouvelle demande a fait l'objet d'un accord de règlement depuis les sessions des organes directeurs tenues en juin 2001. Les demandes au titre de la construction puis du démantèlement d'une voie d'accès sont en cours d'examen, comme le sont quelques autres demandes. Des rencontres ont eu lieu pour envisager la possibilité de parvenir à une solution globale de toutes les questions encore en souffrance entre les FIPOL et le UK Club.
Mesures à prendre:	Noter les renseignements fournis.

1 Niveau des paiements

- 1.1 Du fait de l'évolution de la situation, et comme l'y autorisaient les organes directeurs, l'Administrateur a décidé, en janvier 2001, de relever le niveau des paiements, le portant de 70 à 80% du montant des dommages effectivement subis par chaque demandeur. La décision de l'Administrateur a été signifiée aux organes directeurs à leurs sessions de janvier 2001 (documents 92FUND/EXC.11/6, paragraphe 4.1.5 et 71FUND/AC.3/ES.6/7, paragraphe 3.3.5).
- 1.2 À la suite de la décision de l'Administrateur de relever le niveau des paiements, le Fonds de 1992 a versé des indemnités s'élevant à ¥1 970 millions (£12 millions) en février et mars 2001.

2 Demandes d'indemnisation

2.1 Bilan général

- 2.1.1 Au 10 octobre 2001, 458 demandes d'indemnisation, représentant un montant total de ¥36 011 millions (£198 millions^{<1>}) avaient été déposées.
- 2.1.2 Au 10 octobre 2001, le montant total des indemnités versées aux demandeurs a été de ¥16 738 millions (£92 millions) au 10 octobre 2001, y compris les paiements effectués par le propriétaire du navire et son assureur, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club), d'un montant de US\$5 millions (£4 millions).
- 2.1.3 La demande soumise par l'Institut japonais de développement du cycle nucléaire, d'un montant de ¥98 millions (£0,5 million) a fait l'objet d'un accord de règlement pour ¥88 millions (£0,5 million); 80% de ce montant a été versé en juillet 2001.
- 2.1.4 Les tableaux ci-dessous présentent le bilan des demandes d'indemnisation au 10 octobre 2001.

Demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement		
Catégorie des demandes	Montant de la demande (¥1 000)	Montant approuvé (¥1 000)
Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes (JMDPC)	12 085 303	10 368 503
Préfectures et municipalités	4 592 938	3 666 910
Entreprises engagées par le propriétaire du navire	1 129 322	734 195
Pêche	5 013 257	1 769 172
Tourisme	2 840 858	1 344 157
Autres	721 073	583 683
Total	26 382 751 (£145 millions)	18 466 620 (£102 millions)

Demandes faisant l'objet d'une action en justice			
Catégorie des demandes	Nombre des demandes en suspens	Montant de la demande (¥1 000)	Paiements provisoires (¥1 000)
JMDPC (parties de la demande en suspens)	4	3 335 857	0
Administrations publiques	11	1 519 466	0
Préfectures et municipalités	4	2 549 628	694 197
Tourisme	5 ^{<1>}	8 642	0
Autres	4	2 027 318	1 077 400
Total	28	9 440 911 (£52 millions)	1 771 597 (£10 millions)

Note: ^{<1>} Ces cinq demandes ont été évaluées à zéro par les experts des FIPOL.

<1> Dans le présent document, la conversion des montants en Yen s'est faite au taux de change en vigueur le 2 octobre 2001, soit £1=¥181,85, sauf pour ce qui est des sommes versées, pour lesquelles la conversion s'est faite au taux de change en vigueur à la date même du paiement.

2.2 Demandses en souffrance

- 2.2.1 Toutes les demandes présentées par des préfectures ont trait au ramassage et à l'évacuation des hydrocarbures du littoral. La préfecture de Toyama a présenté une demande de ¥120 millions (£662 000). La préfecture d'Ishikawa a présenté une demande de ¥1 581 millions (£8,7 millions). Les Fonds et le UK Club ont évalué ces demandes à ¥100 millions (£551 000) et ¥1 319 millions (£7,3 millions), respectivement. Les assemblées des préfectures vont décider en décembre 2001 s'ils acceptent ou non ces montants.
- 2.2.2 Les préfectures de Kyoto et de Hyogo ont présenté des demandes de ¥623 millions (£3,4 millions) et ¥226 millions (£1,2 million), respectivement. L'on s'attend à ce que l'évaluation soit achevée sous peu.
- 2.2.3 Cinq compagnies d'électricité ont présenté des demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage. Tohoku Electricity Power Company a déposé une demande de ¥97 millions (£534 000), laquelle a été évaluée par les Fonds et le UK Club à ¥71 millions (£393 122). Hokuriku Electricity Power Company et Kansai Electricity Power Company ont soumis des demandes de ¥401 millions (£2,2 millions) et de ¥1 156 millions (£8,3 millions) respectivement. L'évaluation de ces demandes devrait être achevée d'ici la fin du mois d'octobre 2001.
- 2.2.4 Concernant six demandes, d'un montant total de ¥181 millions (£1 million), soumises par des ministères et des administrations publiques, à savoir trois bureaux de construction portuaires de district et trois bureaux régionaux de construction, les Fonds ont offert des sommes égales à 80% des montants évalués. Cependant, les demandeurs n'ont pas encore accepté les montants proposés.
- 2.2.5 La Force d'autodéfense a soumis des demandes se chiffrant à ¥134 millions (£738 919). Les Fonds et le UK Club ont approuvé cette demande pour une somme très légèrement inférieure à la somme demandée. L'évaluation de deux demandes émanant de deux autres divisions de la Force d'autodéfense, d'un montant de ¥529 millions (£2,9 millions) sera achevée d'ici la fin du mois d'octobre.
- 2.2.6 S'agissant de deux demandes pour un montant total de ¥676 millions (£3,7 millions) émanant de deux sièges régionaux des Services des garde-côtes du Japon, l'on s'attend à ce que le Bureau des demandes d'indemnisation de Kobe achève les évaluations d'ici fin décembre 2001.

3 Demandses relatives à la construction et au démantèlement d'une voie d'accès

- 3.1 Il convient de rappeler que la section avant du *Nakhodka*, qui contenait peut-être jusqu'à 2 800 tonnes d'hydrocarbures avant de se retourner, s'est échouée sur des rochers à environ 200 mètres du rivage. Une entreprise japonaise d'assistance maritime a été engagée par le propriétaire du navire pour enlever les hydrocarbures qui restaient dans la section avant, mais les opérations ont été entravées par une houle très forte et des conditions météorologiques défavorables. Les autorités japonaises se sont chargées des opérations, en recourant aux services de deux entreprises d'assistance. Quelque 2 830 m³ de mélange d'eau et d'hydrocarbures ont ainsi été extraits au cours de ces opérations.
- 3.2 En raison des préoccupations dues aux conditions météorologiques défavorables risquant de faire échouer les opérations en mer, les autorités japonaises ont ordonné la construction d'une voie d'accès temporaire menant à la section avant qui s'était retournée. Cette voie d'accès devait permettre aux camions-citernes de s'approcher suffisamment près de l'épave, facilitant ainsi l'enlèvement des hydrocarbures.
- 3.3 La voie d'accès était longue de 175 mètres. Une grande grue a été montée à son extrémité située du côté du large, et dotée d'un bras suffisamment long pour atteindre la section avant. En dépit des conditions dominantes, les opérations effectuées sur l'eau ont réussi et seuls les derniers 380 m³ du mélange d'eau et d'hydrocarbures ont été extraits au moyen de la voie d'accès. Celle-ci a ensuite été démontée et les matériaux de construction enlevés du site.

- 3.4 Le JMDPC a soumis des demandes d'un montant total de ¥3 336 millions (£18 millions) au titre des coûts afférents à la voie d'accès. La majeure partie de ces coûts portaient sur la construction et le démantèlement de la voie d'accès elle-même. Les demandes sont actuellement examinées en fonction des critères de recevabilité établis par les Assemblées, à savoir le caractère raisonnable de l'opération de construction de la voie d'accès d'un point de vue technique objectif.
- 3.5 À la session des organes directeurs tenue en juin 2001, la délégation japonaise a déclaré que les FIPOL, l'assureur du propriétaire du navire et le Gouvernement japonais étaient en train d'examiner les demandes relatives à la voie d'accès, et que, sans souhaiter entrer dans les détails, elle soulignait que le Service des garde-côtes japonais avait pris la décision de construire la voie d'accès compte tenu des conditions météorologiques imprévisibles et défavorables en hiver dans la mer du Japon et des autres difficultés rencontrées alors.
- 3.6 Plusieurs délégations ont avancé que l'assureur du propriétaire du navire et les FIPOL devraient s'efforcer de régler ces demandes, et ont souligné qu'il importait que les FIPOL demeurent objectifs quant à ce type de demandes. Quelques délégations ont en outre fait valoir que le montant élevé de ces demandes ne devrait pas avoir d'influence sur la manière dont elles étaient traitées par les FIPOL, bien que, s'agissant de l'évaluation de demandes de cette ampleur, ceux-ci aient à faire preuve d'une grande prudence.
- 3.7 Plusieurs délégations ont pensé que les FIPOL ne devraient pas considérer la construction de la voie d'accès comme n'étant pas raisonnable rétrospectivement car cela découragerait les autorités nationales de prendre des mesures de sauvegarde novatrices à l'avenir.
- 3.8 Des réunions ont eu lieu en septembre et octobre 2001 entre, d'une part, le Gouvernement japonais, et d'autre part, les FIPOL et le UK Club. Y ont été examinés en détail les aspects techniques des demandes au titre de la voie d'accès. La question de savoir si les demandes répondaient aux critères de recevabilité arrêtés par les organes directeurs des FIPOL y a également été examinée. Le dialogue a fructueux, et de nouvelles rencontres vont avoir lieu.

4 Actions en justice

- 4.1 À leurs sessions d'octobre 1999, les Comités exécutifs des Fonds de 1971 et de 1992 ont examiné les conclusions de l'enquête de l'Administrateur sur la cause du sinistre. Tout comme l'Administrateur, les Comités exécutifs ont estimé que le *Nakhodka* n'était pas en état de naviguer à l'époque du sinistre et que les défauts qui avaient mis le navire en mauvais état étaient à l'origine du sinistre. Les Comités ont également été d'accord avec l'Administrateur pour dire que le propriétaire du navire était - ou tout au moins aurait dû être - au courant des défauts qui faisaient que le navire n'était pas en état de naviguer, que le sinistre était donc dû à une faute personnelle du propriétaire et, qu'en conséquence, conformément à l'article V.2 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, celui-ci n'était pas en droit de limiter sa responsabilité.
- 4.2 Les Comités exécutifs ont décidé que si le propriétaire, Prisco Traffic Ltd, entamait une procédure en limitation de sa responsabilité, le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 devraient s'opposer à son droit en la matière.
- 4.3 Les Comités ont également décidé que les Fonds devraient intenter une action en recours contre Prisco Traffic et sa société mère Primorsk Shipping Corporation ('Primorsk'). Les deux entreprises avaient partagé les mêmes bureaux jusqu'en 1996 et, dans le Lloyds Confidential Index, Prisco Traffic figurait comme filiale de Primorsk jusque vers la fin de 1996 et y était inscrite séparément depuis le sinistre de 1997. Les deux entreprises avaient en outre le même assureur sur corps et le même Club P & I et Primorsk semblait intervenir énormément dans les opérations de navigation de Prisco Traffic. Les Comités ont relevé également que la proximité des deux entreprises et les liens qui les unissaient faisaient penser que l'entreprise mère exerçait un contrôle étroit sur Prisco Traffic et sa flotte, et que ce contrôle impliquait une responsabilité pour l'état de navigabilité et la sécurité d'exploitation de la flotte.

- 4.4 Conformément aux décisions des Comités exécutifs, les FIPOL ont intenté des actions en justice auprès du tribunal de district de Fukui à l'encontre de Prisco, de Primorsk, du UK Club et du Registre maritime russe de navigation afin de recouvrer les montants versés par le Fonds à titre d'indemnisation.
- 4.5 Le propriétaire du navire et le UK Club ont intenté des actions en justice auprès du tribunal de district de Tokyo contre les Fonds de 1971 et de 1992 à hauteur de ¥537 millions (£3,2 millions) au titre de leurs droits acquis par subrogation concernant les paiements qu'ils ont effectués.
- 4.6 Le propriétaire du navire et le UK Club étaient, dès le départ, représentés au Japon par le même avocat, celui ayant conclu tous les accord de règlement avec les demandeurs au nom du propriétaire du navire et du UK Club. Cet avocat représentait également et le propriétaire du navire et le UK Club dans les actions intentées contre les Fonds de 1971 et de 1992.
- 4.7 Les actions en justice engagées par les FIPOL contre le UK Club ont été notifiées au UK Club à son bureau de Tokyo et à l'avocat japonais du UK Club.
- 4.8 L'avocat visé au paragraphe 4.7 ci-dessus a informé le tribunal de district de Fukui qu'il n'était pas autorisé à recevoir une assignation au nom du propriétaire du navire. L'Administrateur a été informé que la procédure d'assignation du propriétaire du navire à Nakhodka (Fédération de Russie) pouvait prendre quelque 18 mois. Un problème analogue concernant la procédure d'assignation devrait se poser pour la Primorsk Shipping Corporation à Nakhodka et le Registre maritime russe de navigation à Saint-Pétersbourg.
- 4.9 Le pouvoir accordé par le propriétaire du navire et le UK Club à l'avocat japonais dans le cadre de l'action en justice engagée à l'encontre des FIPOL autorise celui-ci à recevoir les demandes reconventionnelles. Les FIPOL ont par conséquent présenté une demande reconventionnelle devant le tribunal de district de Fukui à l'encontre du propriétaire du navire et du UK Club concernant les sommes, d'un montant total de ¥2 913 millions (£17 millions), versées par les Fonds à trois préfectures. Cette demande reconventionnelle a été signifiée à l'avocat du propriétaire du navire et du UK Club le 5 février 2001. La présentation de cette demande reconventionnelle par les Fonds visait à accélérer la procédure engagée à l'encontre du propriétaire du navire et du UK Club.
- 4.10 Les actions intentées à l'encontre de la Primorsk Shipping Corporation et du Registre maritime russe de navigation ne sont pas touchées par la demande reconventionnelle; les éléments des actions engagées contre le propriétaire du navire et le UK Club ne sont pas visés par cette demande reconventionnelle.
- 4.11 Les FIPOL ont également présenté leur défense dans le cadre des actions engagées contre eux par le propriétaire du navire et le UK Club. Les Fonds ont maintenu que ces actions devraient être rejetées au motif que le propriétaire du navire ne devrait pas être autorisé à limiter sa responsabilité étant donné que le sinistre provenait d'une faute personnelle de sa part et que de toute façon le propriétaire du navire n'avait pas entamé de procédure en limitation.
- 4.12 Le propriétaire du navire et la Primorsk Shipping Corporation ont récemment nommé leurs propres avocats chargés de les représenter dans les actions en justice qu'ils ont intentées contre les FIPOL. Les assignations ont été signifiées à leurs avocats en juin 2001. Les assignations à l'encontre du Registre maritime russe ont été signifiées au mois de juin par voie diplomatique dans la Fédération de Russie.
- 4.13 Pour diligenter la procédure, le Gouvernement japonais a demandé, le 7 août 2001, au tribunal de district de Tokyo de transférer l'action du gouvernement contre Prisco et le UK Club au tribunal de district de Fukui.
- 4.14 La première audience devant le tribunal de district de Tokyo a eu lieu le 5 septembre 2001. Le tribunal a demandé aux parties de clarifier les points essentiels de l'espèce. Il a fait savoir que

l'affaire serait transférée au tribunal de district de Fukai si les points essentiels de l'espèce étaient quasi-identiques aux affaires dont était saisi le tribunal de district de Fukui.

- 4.15 Prisco a nié sa responsabilité en vertu de la loi sur l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au motif que l'incident était dû essentiellement à un phénomène naturel extraordinaire. Le UK Club a pris la même position que Prisco sur la question de la responsabilité. Par ailleurs, le Club a invoqué la clause relative à l'arbitrage du Règlement des Clubs, en vertu de laquelle les différends sont tranchés par arbitrage à Londres.
- 4.16 La première audience formelle devant le tribunal de district de Fukai a eu lieu le 19 septembre 2001. Le tribunal a invité les parties à s'efforcer de parvenir à des règlements à l'amiable. Pour éviter tout chevauchement, le tribunal a recommandé que les Fonds retirent soit leurs demandes reconventionnelles contre Prisco et le UK Club soit une partie des demandes initiales des Fonds contre Prisco et le UK Club. Comme les Fonds ont déjà présenté des pièces à l'appui de leurs demandes reconventionnelles, ils ne peuvent retirer celles-ci. Les Fonds ont donc accepté de retirer une partie de leurs demandes initiales.
- 4.17 Les Fonds ont présenté des pièces au tribunal de district de Fukui, affirmant que le sinistre était imputable au fait que le *Nakhodka* n'était pas en état de naviguer, et que cette situation était due à la faute personnelle du propriétaire du navire.
- 4.18 Le Registre maritime russe a demandé au tribunal de se dessaisir de ces actions au motif que le Registre maritime russe jouit de l'immunité.

5 Solution globale

- 5.1 À leurs sessions de juin 2001, les organes directeurs ont pris acte des faits intervenus dans la procédure judiciaire.
- 5.2 De l'avis de plusieurs délégations, les FIPOL devraient fermement poursuivre l'action récursoire contre le propriétaire du navire, le UK Club, la société mère du propriétaire du navire et le Registre maritime russe de navigation. Il a été proposé également que les Fonds envisagent les possibilités d'engager des actions en recours dans des pays autres que le Japon, mais aussi qu'ils examinent les problèmes se rapportant à l'écran mis en place par les entreprises, et, enfin les problèmes concrets que pose la saisie d'un navire de la société mère au Japon.
- 5.3 Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de poursuivre le dialogue avec le Gouvernement japonais, le propriétaire du navire et le UK Club sur les demandes en souffrance et les questions non résolues, et d'envisager les possibilités de parvenir à un règlement global de toutes les questions en souffrance.
- 5.4 La délégation japonaise a déclaré que si les questions en souffrance pouvaient être réglées de manière à satisfaire toutes les parties concernées, cela pourrait conduire à un règlement global.
- 5.5 Le UK Club et les FIPOL se sont entretenus de la possibilité de parvenir à une solution globale. Le dialogue se poursuit.
- 5.6 L'Administrateur et le UK Club sont d'accord pour considérer que l'objectif d'un règlement global devrait viser à ce que toutes les demandes recevables soient honorées intégralement, à ce que les FIPOL recouvrent un montant raisonnable des indemnités versées par eux et à ce que tout litige cesse.

6 Mesures que les organes directeurs sont invités à prendre

Les organes directeurs sont invités à:

- a) prendre note des renseignements donnés dans le présent document; et
 - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'ils jugeront utiles dans le cadre de ce sinistre.
-