



FONDS INTERNATIONAUX
D'INDEMNISATION DE 1971 ET DE 1992
POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES

COMITÉ EXÉCUTIF
16ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.16/2/Add.1
2 mai 2002
Original: ANGLAIS

ASSEMBLÉE
9ème session extraordinaire
Point 8 de l'ordre du jour

71FUND/A/ES.9/9/Add.1

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

NAKHODKA

Note de l'Administrateur

Résumé: Les FIPOL ont achevé l'évaluation des demandes, d'un montant total de ¥3 336 millions (£17 millions), présentées par le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes (JMDPC) au titre de la construction et du démantèlement d'une voie d'accès. Cette demande a été évaluée à ¥2 043 millions (£10,4 millions).

Mesures à prendre: Examiner l'évaluation de la demande au titre de la voie d'accès.

1 Demandes relatives à la construction et au démantèlement d'une voie d'accès

- 1.1 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.
- 1.2 Craignant que les conditions météorologiques défavorables ne risquent 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.
- 1.3 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. Quelque 380 m³ du mélange d'eau et d'hydrocarbures ont été extraits de la section avant au moyen de la voie d'accès alors que 2 450 m³ avaient été enlevés lors d'opérations en mer.

- 1.4 Le JMDPC a soumis des demandes d'un montant total de ¥3 336 millions (£17 millions) au titre des coûts afférents à la voie d'accès. La majeure partie de ces coûts portait sur la construction et le démantèlement de la voie d'accès elle-même.
- 1.5 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 d'autres difficultés rencontrées alors.
- 1.6 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 aient une attitude ouverte quant à ce type de demande. Quelques délégations ont en outre fait valoir que le montant élevé de ces demandes ne devrait pas influencer sur la manière dont elles étaient traitées par les FIPOL, bien que, s'agissant de demandes de cette ampleur, ceux-ci aient à faire preuve d'une grande prudence dans leur évaluation.
- 1.7 Plusieurs délégations ont pensé que les FIPOL ne devraient pas considérer rétrospectivement la construction de la voie d'accès comme n'étant pas raisonnable car cela découragerait à l'avenir les autorités nationales de prendre des mesures de sauvegarde novatrices.
- 1.8 Les demandes du JMDPC ont été évaluées d'après les critères de recevabilité arrêtés par les Assemblées, s'agissant de savoir si et jusqu'à quel point la construction de la voie d'accès était raisonnable d'un point de vue technique objectif.
- 1.9 Des réunions ont eu lieu en septembre et octobre 2001 et en janvier et mars 2002 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.
- 1.10 De nouvelles discussions au sujet de ces demandes ont eu lieu durant la semaine du 22 avril 2002.
- 1.11 Le JMDPC a décidé de poursuivre la construction de la voie d'accès après avoir examiné les dossiers relatifs à l'état de la mer entre 1985 et 1993 au large de la préfecture de Fukui. Il avait été conseillé au JMDPC de ne procéder aux opérations d'assistance que si la hauteur des vagues ne dépassait pas un mètre, et précisé qu'en janvier et février ces conditions ne dureraient pas plus de trois jours par mois. De plus, il avait également été indiqué au JMDPC que les opérations d'enlèvement des hydrocarbures par la voie d'accès n'étaient possibles que si les vagues ne dépassaient pas deux mètres et que ces conditions n'étaient susceptibles de se produire qu'environ vingt jours par mois en janvier et février. Les entreprises de construction avaient estimé que les travaux de construction de voie d'accès seraient achevés au bout de 15 jours et que le coût serait de ¥1 000 millions (£5 millions). Or les travaux ont été achevés en 27 jours.
- 1.12 Durant l'examen des demandes, il a été noté que les opérations en mer ainsi que les opérations de construction de la voie d'accès nécessitaient parfois l'intervention de plongeurs et que ceux-ci ne pouvaient travailler que si les vagues ne dépassaient pas un mètre. Ces deux opérations étaient donc soumises aux mêmes restrictions en ce qui concernait les conditions de la mer, et les journées supplémentaires éventuellement requises pour les opérations relatives à la voie d'accès ont été moins nombreuses que le JMDPC l'avait indiqué. Cependant, il a été reconnu que le retard dû aux mauvaises conditions météorologiques était plus important concernant les opérations en mer du fait que les navires d'assistance avaient dû retourner au port de Fukui lors de ces opérations ce qui impliquait chaque fois plusieurs heures de démobilisation/remobilisation alors qu'on pouvait interrompre et reprendre rapidement les opérations menées par la voie d'accès.

- 1.13 Il ressortait également de la suite des évènements que la construction de la voie d'accès avait été plus complexe que prévu et que d'importantes parties avaient été emportées par la mer les 22, 26 et 29 janvier 1997. L'Administrateur a considéré que le JMDPC devait réévaluer sa décision de construire la voie d'accès compte tenu de ces inconvénients puisque les entreprises de construction avaient, semble-t-il, sous-estimé à la fois le temps nécessaire pour construire la voie d'accès et les dépenses encourues.
- 1.14 Il a été relevé en outre qu'à la suite des dommages causés à la voie d'accès le 26 janvier, seulement 709 m³ d'hydrocarbures sur un total de 2 830 m³ avaient été enlevés de la section avant lors des opérations effectuées en mer. De plus, il a été noté que le JMDPC avait décidé de modifier la conception de la voie d'accès après les dommages occasionnés le 26 janvier. Cependant, l'Administrateur a considéré qu'à la suite des dommages survenus le 29 janvier, il aurait fallu mettre un terme aux travaux de construction de la voie d'accès, et que par conséquent la demande d'indemnisation a été examinée en fonction des coûts de construction encourus jusqu'à cette date et des coûts ultérieurs du démantèlement de la voie d'accès.
- 1.15 Pour évaluer les demandes d'indemnisation, les FIPOL ont engagé des experts japonais en génie civil chargés d'évaluer les coûts de construction jusqu'au 29 janvier 1997 inclus ainsi que les coûts afférents à l'enlèvement après cette date. Les experts ont estimé les coûts sur la base des renseignements consignés dans les rapports quotidiens sur les quantités de pierres de fondation, de blocs destinés à amortir les vagues et autres matériaux utilisés pour la construction de la voie d'accès jusqu'au 29 janvier 1997. La demande relative à la construction et au démantèlement de la voie d'accès a été évaluée à ¥1 587 millions (£8,1 millions), soit 68% du coût total de construction et de démantèlement. Dans son évaluation d'autres éléments de la demande, à savoir les opérations d'enlèvement des hydrocarbures par la voie d'accès, le nettoyage ultérieur de l'emplacement et les dépenses du JMDPC, l'Administrateur a estimé ces montants à ¥393 millions (£2 millions). Pour ces raisons, l'Administrateur considère que les demandes devraient être acceptées à hauteur de ¥2 043 millions (£10,4 millions), y compris les intérêts, le montant réclamé étant de ¥3 336 millions (£17 millions).

2 Mesures que les organes directeurs sont invités à prendre

Les organes directeurs sont invités à:

- a) prendre note des informations fournies dans le présent document;
 - b) examiner l'évaluation de la demande du JMDPC, par les FIPOL, au titre de la construction et du démantèlement de la voie d'accès.
-