



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
25 avril 2002
Original: ANGLAIS

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

71FUND/A/ES.9/9

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

NAKHODKA

Note de l'Administrateur

Résumé:

Depuis les sessions des organes directeurs tenues en octobre 2001, plusieurs demandes d'indemnisation ont été approuvées. Le présent document traite de la question du niveau des paiements à acquitter par les FIPOL (actuellement 80% des demandes établies).

Il a été procédé à l'évaluation des demandes relatives à la construction et au démantèlement d'une voie d'accès. Des discussions visant à des accords de règlement ont eu lieu avec le Service des garde-côtes japonais et le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes (JMDPC). Des débats ont également été organisés concernant la possibilité d'une solution globale de toutes les questions en suspens. On trouvera dans le présent document des renseignements sur la position des parties au sujet des actions en recours introduites par les FIPOL et autres, contre le propriétaire du *Nakhodka*, son assureur, la société mère du propriétaire du navire et le registre maritime russe de navigation.

Mesures à prendre: Examiner le niveau des paiement que les FIPOL devront verser.

1 Demands d'indemnisation

1.1 Bilan général

1.1.1 Au 22 avril 2002, 458 demandes, d'un montant total de ¥36 011 millions (£185 millions^{<1>}) avaient été reçues.

1.1.2 Au 22 avril 2002, les paiements effectués par les FIPOL étaient de ¥16 919 millions (£87 millions) au total. Le montant total des sommes versées par le propriétaire et son assureur, la

<1> Dans le présent document, les montants en yen ont été convertis au taux de change en vigueur au 5 avril 2002, soit £1=¥195,07, à l'exception des montants acquittés, pour lesquels la conversion s'est effectuée au taux en vigueur à la date du paiement.

United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club), était de US\$5 millions (£4 millions).

- 1.1.3 Une demande soumise par la préfecture et les municipalités d'Ishikawa, se chiffrant à ¥1 581 millions (£8,1 millions), a été approuvée pour ¥1 319 millions (£6,8 millions).
- 1.1.4 Une demande d'un montant de ¥120 millions (£615 000), émanant de la préfecture et des municipalités de Toyama, a été approuvée pour ¥100 millions (£510 000).
- 1.1.5 Une demande présentée par la préfecture et les municipalités de Kyoto pour ¥623 millions (£3,2 millions), a été approuvée pour ¥397 millions (£2 millions).
- 1.1.6 Une demande d'un montant de ¥226 millions (£1,2 million), formée par la préfecture et les municipalités de Hyogo, a été approuvée pour ¥155 millions (£800 000).
- 1.1.7 Une demande émanant de la Tohoku Electricity Power Company pour un montant de ¥97 millions (£500 000) a été approuvée pour ¥71 millions (£365 000).
- 1.1.8 Entre octobre 2001 et avril 2002, des sommes ont été versées aux demandeurs dont il est question aux paragraphes 1.1.3 à 1.1.7 à raison de 80% des montants approuvés, moins les paiements provisoires antérieurs.
- 1.1.9 Les tableaux ci-dessous présentent le bilan des demandes d'indemnisation au 22 avril 2002.

Demandes approuvées		
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
Administrations locales (Préfectures et municipalités)	7 142 567	5 637 552
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	818 270	655 173
Total	29 029 577 (£149 millions)	20 508 752 (£105 millions)

Demandes en instance devant les tribunaux			
Catégorie des demandes	Nombre des demandes en suspens	Montant de la demande (¥1 000)	Paiements provisoires (¥1 000)
JMDPC (voie d'accès)	4	3 335 857	0
Administrations publiques	11	1 519 466	0
Tourisme	3 <1>	5 123	0
Autres	3	1 930 122	1 023 000
Total	21	6 790 568 (£35 millions)	1 023 000 (£5 millions)

<1> Ces trois demandes ont été évaluées à zéro par les experts des FIPOL.

1.2 Demandes en souffrance

- 1.2.1 Les compagnies d'électricité Hokuriku Electricity Power Company et Kansai Electricity Power Company ont présenté des demandes d'un montant de ¥401 millions (£2,1 millions) et de ¥1 516 millions (£7,8 millions), respectivement, au titre des opérations de nettoyage. Les FIPOL et le UK Club ont évalué celles-ci à ¥341 millions (£1,7 million) et ¥1 269 millions (£6,5 millions), respectivement. Ces demandes devraient sous peu faire l'objet d'un accord de règlement à hauteur des montants évalués.
- 1.2.2 Les administrations publiques japonaises ont formé des demandes d'un montant de ¥1 519 millions (£7,8 millions) au titre des opérations de nettoyage. Leur évaluation a été achevée et les demandeurs ont été informés en détail du résultat de celle-ci. Le montant total des demandes évaluées est de ¥1 488 millions (£7,6 millions).
- 1.2.3 Il est rendu compte des demandes émanant du Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes (JMDPC) dans la section 3 ci-dessous.

2 Niveau des paiements

- 2.1 En raison de l'évolution de la situation et comme l'y ont autorisé les organes directeurs, l'Administrateur a décidé en janvier 2001 de porter le niveau des paiements de 70% à 80% du montant des dommages effectivement subis par chaque demandeur. L'Administrateur a rendu compte de sa décision lors des sessions des organes directeurs tenues en janvier 2001 (documents 92FUND/EXC.11/6, paragraphe 4.1.5 et 71FUND/AC.3/ES.6/7, paragraphe 3.3.5).
- 2.2 Conformément à la décision de l'Assemblée du Fonds de 1992, le montant total disponible en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, soit 135 millions de DTS, équivaut à ¥23 164 515 000 (£119 millions).
- 2.3 Étant donné l'évolution de la situation, on peut estimer le total des risques encourus par les FIPOL à ¥20 508 752 000 + ¥6 790 568 000 = ¥27 299 320 000 (£140 millions).
- 2.4 Le niveau actuel des paiements, soit 80% du montant des dommages effectivement subis par chaque demandeur, serait de ¥21 839 456 000 (£112 millions), ce qui donne aux FIPOL une certaine marge contre le surpaiement. Un relèvement du niveau des paiements à 90% équivaudrait à ¥24 569 388 000 (£126 millions), ce qui dépasserait le montant maximal disponible pour indemnisation. L'Administrateur propose donc que le niveau des paiements reste fixé à 80%.

3 Demandes 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. Quelque 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 (£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. 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 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 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 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.
- 3.9 De nouvelles discussions au sujet de ces demandes auront lieu durant la semaine du 22 avril 2002, et tout fait nouveau sera signalé au Comité exécutif.

4 Actions en justice intentées devant les tribunaux japonais

4.1 Examen du Comité exécutif concernant les actions en recours

- 4.1.1 À leurs sessions d'octobre 1999, les Comités exécutifs des Fonds de 1971 et de 1992 ont examiné les résultats de l'enquête effectuée par l'Administrateur sur la cause du sinistre.
- 4.1.2 Le Comité a relevé la conclusion des experts des FIPOL selon laquelle le *Nakhodka* était en très mauvais état. Il a été noté qu'il y avait selon eux des preuves d'une forte dégradation de la résistance de certains éléments de la coque et que par ailleurs les réparations avaient été insuffisantes; de plus, il était clair que la résistance de la coque s'était trouvée fortement réduite mais, bien que le chargement du navire n'ait pas été conforme aux instructions du manuel de chargement, ce qui a renforcé la contrainte exercée sur le navire, un navire correctement entretenu n'aurait pas été affecté. Il a été noté en outre que les experts estimaient qu'il n'y avait pas de preuve de collision ou de quasi-collision avec un objet de faible flottabilité, ni de tout autre

contact ou d'aucune explosion. De plus, le Comité a relevé que la défaillance du navire dans ces conditions étayait l'opinion des experts selon laquelle le navire n'était pas en état de naviguer et qu'il avait effectivement souffert des intempéries mais que ces intempéries n'étaient pas, selon eux, exceptionnelles en mer du Japon au mois de janvier, et que les experts ont jugé également que le propriétaire du navire connaissait, ou du moins aurait dû connaître, l'état de la structure de la coque.

- 4.1.3 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 failles qui rendaient le navire inapte à naviguer 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.
- 4.1.4 Le Comité a confirmé que c'était la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, et non pas la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, qui s'appliquait en l'espèce.
- 4.1.5 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.
- 4.1.6 Le Comité exécutif a relevé que le processus de notification d'une action en justice contre Prisco en Russie serait extrêmement long. Il a reconnu que, pour un certain nombre de raisons, une action en recouvrement contre l'entreprise pourrait ne pas aboutir au moindre remboursement. Il a été noté que d'après l'enquête menée par les FIPOL, l'entreprise ne disposait probablement pas des avoirs contre lesquels il serait possible de mettre un jugement à exécution. En outre, la compagnie s'était défaite de sa flotte et ne figurait plus sur la liste des propriétaires publiée par le Lloyds' Register. Il se pouvait bien que l'on ait commencé à dissoudre cette société. Le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1992 devrait néanmoins tenter une action récursoire contre le propriétaire du navire, Prisco.
- 4.1.7 Le Comité a décidé qu'il faudrait introduire une action en recours contre Primorsk Shipping Corporation ('Primorsk'), la société mère de l'entreprise Prisco. Il a relevé que les deux entreprises avaient partagé les mêmes bureaux jusqu'en 1996, que Prisco figurait comme filiale de Primorsk dans le Lloyds Confidential Index jusqu'à la fin de 1996 et qu'elle y était inscrite séparément depuis le sinistre de 1997. Le Comité a relevé en outre que les deux entreprises avaient le même assureur sur corps et le même P & I Club, et que Primorsk semblait intervenir énormément dans les opérations de navigation de Prisco. Le Comité a noté 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 et sa flotte. Le Comité a souscrit à l'avis de l'Administrateur selon lequel ce contrôle impliquait une responsabilité pour l'état de navigabilité et la sécurité d'exploitation de la flotte.
- 4.1.8 Le Comité exécutif a examiné également la question de savoir s'il y avait lieu d'engager une action en recouvrement contre le UK Club. Le Comité a noté qu'en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire était tenu de prendre une assurance pour couvrir le montant de limitation applicable au navire, soit, concernant le *Nakhodka*, un montant de 1 588 000 DTS (environ ¥229 millions ou £1,3 million), mais on estime que la responsabilité juridique du *Nakhodka* était engagée pour les dommages par pollution jusqu'à concurrence de US\$500 millions, comme cela était généralement le cas des navires-citernes.
- 4.1.9 Le Comité a noté en outre que le règlement du UK Club contenait une clause 'payer pour être payé' (c'est-à-dire que le Club n'est tenu d'indemniser le propriétaire du navire que pour les indemnités que celui-ci a effectivement versées à des tiers), et que cette clause a été admise par les tribunaux du Royaume-Uni. Cependant, le Comité a noté que selon les avis juridiques reçus

par l'Administrateur, la clause 'payer pour être payé' ne serait peut-être pas reconnue au Japon. Compte tenu de ces avis, le Comité a décidé que le Fonds de 1992 devrait engager une action en recouvrement contre le UK Club.

- 4.1.10 Le Comité exécutif a noté que le *Nakhodka* était soumis à la classification prévue par le Registre maritime de navigation russe. Le Comité a reconnu qu'il était difficile de poursuivre les sociétés de classification étant donné le rôle particulier qu'elles jouaient dans la navigation internationale. En conclusion, le Comité a estimé néanmoins que le Registre russe n'avait pas fait ce qu'il fallait pour que le *Nakhodka* satisfasse à ses règles et que cette défaillance était une des causes du sinistre. Il a donc décidé que le Fonds de 1992 devait entreprendre une action en recouvrement contre le Registre russe.
- 4.1.11 Il a été relevé que le *Nakhodka* avait subi d'importants travaux de réparation dans un chantier naval de Singapour en 1993 et que les experts techniques engagés par les FIPOL menaient une enquête sur l'étendue de ces réparations.

4.2 Réactions de Prisco et du Registre maritime russe de navigation

- 4.2.1 Dans une lettre en date du 12 novembre 1999, qu'il a adressée à l'Administrateur, le propriétaire du navire, Prisco, a émis l'opinion selon laquelle les documents présentés par l'Administrateur aux sessions des Comités tenues en octobre 1999 comportaient un certain nombre d'erreurs, mais aussi de malentendus (documents 71FUND/EXC.62/8/1 et 92FUND/EXC.4/4/1) et qu'ils étaient donc susceptibles d'induire en erreur. En outre, d'après cette lettre, la cargaison avait été chargée selon les critères de chargement en vigueur; il n'était guère possible de décrire le *Nakhodka* comme un navire en très mauvais état étant donné qu'il avait subi d'importantes réparations, et, au moment du sinistre, il correspondait pleinement aux critères de classement; il ne pouvait pas y avoir eu de faute personnelle de la part du propriétaire du navire; la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était applicable au sinistre du *Nakhodka*; Prisco ne faisait pas partie d'un groupe et les FIPOL auraient dû envisager une action récursoire contre les assistants maritimes.
- 4.2.2 Dans sa réponse, l'Administrateur a déclaré que de l'avis des experts des FIPOL, le *Nakhodka* avait été chargé d'une manière non conforme, que le propriétaire du navire et les FIPOL étaient en profond désaccord quant à l'état du navire et à la question de la faute personnelle, et que les FIPOL soutenaient résolument que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ne s'appliquait pas en l'espèce.
- 4.2.3 Dans sa lettre en date du 18 novembre 1999 à l'Administrateur, le Registre maritime russe de navigation a indiqué qu'il regrettait que le Comité exécutif ait abouti à la conclusion que le Registre n'avait pas fait ce qu'il fallait pour que le *Nakhodka* réponde aux prescriptions et que cette défaillance était l'une des causes du sinistre. Le Registre a proposé la tenue d'une réunion entre les experts des FIPOL et ceux du Registre de façon à permettre à celui-ci de défendre sa position.
- 4.2.4 Les experts des Fonds se sont rendus au bureau du Registre en janvier 2000 afin d'obtenir de plus amples renseignements. Cependant, le Registre a maintenu sa position selon laquelle il n'était pas responsable; les experts des Fonds n'ont pas eu accès aux dossiers de classement et, contrairement à ce qu'ils avaient cru comprendre, aucun autre document n'a été mis à leur disposition lors de la réunion.

4.3 Les actions judiciaires

- 4.3.1 Conformément aux décisions des Comités exécutifs, les FIPOL ont intenté en novembre 1999 des actions auprès du tribunal de district de Fukui contre Prisco, Primorsk, le UK Club et le Registre maritime russe de navigation, afin de recouvrer les sommes versées par les Fonds à titre d'indemnisation.

- 4.3.2 Le Gouvernement japonais et le JMDPC ont entamé des actions en justice auprès du tribunal de district de Tokyo contre Prisco et le UK Club pour leurs demandes qui n'avaient pas encore fait l'objet d'accord de règlement à concurrence du montant total réclamé, ainsi que pour les demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement, en vue de recouvrer une partie des montants approuvés qui n'avaient pas encore été payés.
- 4.3.3 En décembre 1999, Prisco et le UK Club ont introduit des actions en justice auprès du tribunal de district de Fukui contre les Fonds de 1971 et de 1992 pour ¥537 millions (£2,8 millions), au titre de leurs droits subrogés concernant les paiements qu'ils ont effectués.
- 4.3.4 Prisco et le UK Club ont été représentés dès les premiers jours par l'avocat japonais qui avait signé tous les accords de règlement conclus avec les demandeurs au nom de Prisco ainsi que du UK Club. Cet avocat a également représenté à la fois Prisco et le UK Club dans le cadre des actions que ceux-ci ont intentées contre les Fonds de 1971 et de 1992.
- 4.3.5 Les actions en justice intentées par les FIPOL contre le UK Club ont été signifiées à celui-ci à son bureau de Tokyo et à l'avocat japonais du UK Club.
- 4.3.6 L'avocat du UK Club a informé le tribunal de district de Fukui qu'il n'était pas autorisé à recevoir une assignation au nom de Prisco. L'Administrateur a été informé que la procédure d'assignation de Prisco à Nakhodka (Fédération de Russie) pourrait prendre quelque 18 mois. Un problème analogue concernant la procédure d'assignation devrait se poser pour Primorsk à Nakhodka et le Registre maritime russe de la navigation à Saint-Petersbourg.
- 4.3.7 La délégation de pouvoir accordée par Prisco et le UK Club pour l'action engagée contre les FIPOL comprend l'autorisation pour l'avocat japonais d'être assigné dans le cadre de demandes reconventionnelles. Les FIPOL ont donc soumis une demande reconventionnelle auprès du tribunal de district de Fukui contre Prisco et le UK Club concernant le versement par les Fonds d'un montant total de ¥2 913 millions (£17 millions) à trois préfectures. Par ces demandes reconventionnelles, les Fonds visaient à accélérer les procédures introduites contre Prisco et le UK Club. Les actions intentées contre Primorsk et le Registre maritime russe de navigation ne sont pas modifiées par l'action reconventionnelle; de plus, celle-ci ne couvre pas une partie des actions engagées contre Prisco et le UK Club.
- 4.3.8 En janvier 2001, les FIPOL ont également présenté des argumentations de défense auprès du tribunal de district de Fukui au sujet des actions intentées par Prisco et le UK Club contre les Fonds. Ceux-ci ont avancé qu'il faudrait rejeter ces actions au motif que Prisco ne devrait pas être autorisé à limiter sa responsabilité du fait que le sinistre était dû à une faute personnelle de sa part et qu'en tout état de cause Prisco n'avait pas entamé de procédure en limitation.
- 4.3.9 En avril 2001, Prisco et Primorsk ont nommé les avocats chargés de les représenter dans le cadre des actions que les FIPOL intentaient contre eux. Des assignations ont été adressées à leurs avocats respectifs en juin 2001. L'assignation contre le Registre maritime russe de navigation a été signifiée en juin 2001 par voie diplomatique dans la Fédération de Russie.
- 4.3.10 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.
- 4.3.11 La première audience devant le tribunal de district de Tokyo s'est déroulée 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 Fukui si les points essentiels de l'espèce étaient quasi-identiques aux affaires dont était saisi le tribunal de district de Fukui.
- 4.3.12 Prisco a nié toute responsabilité en vertu de la loi sur l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au motif que le sinistre était dû essentiellement à un phénomène

naturel exceptionnel. Le UK Club a adopté la même position que Prisco sur la question de la responsabilité. En outre, le Club s'est référé à la clause relative à l'arbitrage du Règlement des Clubs, en vertu de laquelle les différends sont tranchés par arbitrage à Londres.

- 4.3.13 Des audiences ont lieu tous les mois devant le tribunal de district de Tokyo depuis septembre 2001. Du fait de ces audiences, il est peu probable que le tribunal de district de Tokyo transfère au tribunal de district de Fukui les actions du Gouvernement japonais contre Prisco et le UK Club. Pour cette raison, l'Administrateur a décidé en décembre 2001 d'intervenir dans la procédure du tribunal de district de Tokyo en vue de protéger les intérêts des FIPOL.
- 4.3.14 Le Gouvernement japonais et le JMDPC ont présenté leurs premières argumentations devant le tribunal de district de Tokyo en décembre 2001, en réponse à celles que Prisco avait présentées en septembre. Ils partagent le point de vue des experts des Fonds au sujet de la résistance de la structure et de l'état de navigabilité du *Nakhodka*. Concernant les conditions météorologiques que le navire a rencontrées dans la mer du Japon, ils avaient en grande partie la même position que celle des FIPOL, à savoir qu'à l'époque du sinistre elles étaient prévisibles et ne pouvaient pas être considérées comme un "phénomène naturel exceptionnel" tel que spécifié à l'article 3 1) -2 de la loi sur l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
- 4.3.15 En février 2002, conformément à la demande du tribunal de district de Tokyo, les FIPOL ont soumis des argumentations exposant leur évaluation de chacune des rubriques des demandes formées par le Gouvernement du Japon et le JMDPC. Les Fonds ont soutenu que le sinistre était dû au fait que le *Nakhodka* n'était pas en état de naviguer et que cette défaillance provenait d'une faute personnelle du propriétaire du navire. Les Fonds ont soutenu en outre qu'il n'était pas possible d'appliquer la clause relative à l'arbitrage du Règlement des Clubs.
- 4.3.16 En février 2002, le Gouvernement japonais et le JMDPC ont présenté de nouvelles argumentations auprès du tribunal de district de Tokyo. Ils y soutenaient qu'il n'était pas possible d'appliquer la clause relative à l'arbitrage parce que le Règlement des Clubs ne pouvait pas être considérée comme une argumentation écrite pour arbitrage en vertu de la Convention de New York pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères.
- 4.3.17 Le Gouvernement japonais a soumis des argumentations supplémentaires au tribunal de district de Tokyo en mars 2002, donnant de plus amples renseignements sur la demande relative aux opérations de récupération des hydrocarbures menées en mer.
- 4.3.18 En mars 2002, Prisco a présenté de nouvelles argumentations au tribunal de district de Tokyo, dans lesquelles il affirmait être d'accord avec les Fonds concernant les évaluations de chacune des rubriques des demandes du Gouvernement japonais et du JMDPC. Le tribunal a demandé au UK Club de présenter sa position sur ces demandes avant fin avril 2002.
- 4.3.19 Une audience a eu lieu le 19 septembre 2001 devant le tribunal de district de Fukui. Celui-ci a invité les parties à s'efforcer de conclure 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 avaient déjà présenté des pièces à l'appui de leurs demandes reconventionnelles, ils ne pouvaient pas retirer celles-ci. Les Fonds ont donc retiré une partie de leurs demandes initiales.
- 4.3.20 Le Registre maritime russe de navigation a demandé au tribunal de district de Fukui de se dessaisir de ces actions au motif que le Registre maritime russe jouit de l'immunité.
- 4.3.21 En janvier 2002, les FIPOL ont soumis d'abondantes argumentations auprès du tribunal de district de Fukui, soutenant que le sinistre était dû au fait que le *Nakhodka* n'était pas en état de naviguer et que cette défaillance provenait d'une faute personnelle du propriétaire du navire. Les Fonds ont également répondu aux argumentations soumises par le UK Club, Primorsk et le Registre russe de

navigation maritime. Les FIPOL sont opposés à l'application de la clause relative à l'arbitrage du Règlement des Clubs et ont fait valoir que le Registre maritime russe ne jouissait pas de l'immunité quant à ses activités de vérification du classement. Les Fonds ont soutenu en outre que Primorsk devrait être considéré comme le propriétaire *de facto* du *Nakhodka*.

- 4.3.22 Lors d'une audience qui a eu lieu en janvier 2002 devant le tribunal de district de Fukui, le juge a demandé aux défendeurs, à l'exception des Fonds, de présenter des pièces relatives aux conditions météorologiques dominantes au moment du sinistre. Il a indiqué que, préalablement à l'audition suivante, prévue pour le 29 mai 2002, le tribunal rendrait un avis sur la question de savoir si les conditions météorologiques pouvaient être considérées comme un "phénomène naturel exceptionnel", compte tenu des pièces soumises par les défendeurs.

5 Position des parties dans le cadre des procédures

5.1 Actions intentées contre Prisco

- 5.1.1 Le fondement juridique des actions intentées par les FIPOL contre Prisco est la responsabilité objective en vertu de la loi sur l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, qui met en œuvre la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Les Fonds soutiennent que Prisco n'est pas en droit de limiter sa responsabilité puisque le sinistre est dû au fait que *Nakhodka* n'était pas en état de naviguer et que Prisco le savait ou aurait dû le savoir.
- 5.1.2 Prisco se réfère à l'article 3 1)-2 de la loi sur l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, en vertu de laquelle le propriétaire est exonéré de sa responsabilité si le sinistre est dû à un phénomène naturel exceptionnel. Prisco affirme qu'il devrait être exonéré de sa responsabilité étant donné que l'état de la mer sur laquelle le *Nakhodka* voguait au moment du sinistre était inhabituel au point de devoir être considéré comme étant un phénomène naturel exceptionnel. La position de Prisco peut être résumée comme suit:

Le navire était à tous égards en état de naviguer et n'avait aucun défaut susceptible d'altérer la résistance de sa structure. Il avait été construit conformément aux prescriptions du Registre maritime russe de navigation et avec un échantillonnage largement supérieur aux normes internationales de classification. Le navire était doté du certificat de classement qui lui avait été accordé par le Registre maritime russe en 1993, et avait conservé ce classement par la suite. D'après le Bureau météorologique britannique, la hauteur de houle significative était de 9,3 mètres avec des périodes de houle de 9 à 12 secondes et la vague prévue la plus haute durant des périodes de trois heures était de 17,4 mètres, pouvant atteindre plus de 20 mètres dans certains cas. Au moment du sinistre, le navire était soumis à d'autres forces, dont notamment l'impact du martèlement des vagues et des paquets de mer. Ces phénomènes exceptionnels ne se produisent environ qu'une fois tous les dix ans dans cette zone, en hiver.

- 5.1.3 La position des FIPOL peut se résumer comme suit:

Pour être exonéré de sa responsabilité, Prisco doit prouver que le sinistre est dû à un "phénomène naturel exceptionnel" ainsi qu'il est énoncé à l'article 3 1)-2 de la loi sur l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le terme a été interprété par les législateurs japonais comme ayant le même sens que l'expression "phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible" énoncée à l'article III.2 a) de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Prisco n'a pas prouvé que le mauvais temps qui sévissait au moment du sinistre avait atteint les niveaux exceptionnels envisagés par la loi. Les mauvaises conditions météorologiques hivernales de la mer du Japon subies par le *Nakhodka* dans ce cas sont prévisibles pour tout navire naviguant dans la zone considérée. Tous les navires devraient être dans un état leur permettant de résister auxdites conditions. Le fait que

le navire ait possédé un certificat délivré par le Registre maritime russe et qu'il ait été approuvé par celui-ci n'a aucun rapport avec la question de savoir si le navire était en état de naviguer et si le propriétaire du navire est exonéré de sa responsabilité.

5.1.4 L'Administrateur croit comprendre que Prisco soumettra des avis juridiques sur la question de l'exonération de la responsabilité. Il croit comprendre également que Prisco présentera des éléments de preuve sur les conditions météorologiques. Après présentation de ces avis et preuves aux tribunaux, l'Administrateur déterminera si les Fonds devraient obtenir ces avis juridiques ou fournir des contre-preuves sur ces questions.

5.1.5 La position du Gouvernement du Japon et du JMDPC est en grande partie la même que celle des FIPOL.

5.2 Actions intentées contre le UK Club

5.2.1 Les actions intentées par les FIPOL contre le UK Club sont de deux sortes: a) une demande d'indemnisation en vertu de la loi sur l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution (action juridique directe) et b) une demande au titre de l'assurance en vertu de la police d'assurance (action juridique indirecte). La demande d'indemnisation directe est prévue à l'article 15 1) de la loi sur l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution. Quant à l'action juridique indirecte, les Fonds peuvent faire une demande d'indemnisation payable par le UK Club en vertu de l'article 15 1) de la loi sur l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution, mais le UK Club est en droit de limiter sa responsabilité jusqu'à concurrence du montant de limitation prévu en vertu de l'article 15 3) et de l'article 5 de la loi sur l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution (voir l'article VII.8 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile).

5.2.2 S'il est prouvé que Prisco ne dispose pas d'avoirs suffisants pour indemniser les Fonds intégralement, ceux-ci sont en droit d'exercer les droits de Prisco contre le UK Club pour le montant total réclamé, en vertu de l'article 423 du Code civil en vigueur au Japon. L'action indirecte des Fonds contre le UK Club est une demande au titre de l'assurance au nom de Prisco en vertu de la police d'assurance.

5.2.3 En ce qui concerne l'action juridique directe, le UK Club a invoqué les mêmes moyens de défense que Prisco, à savoir que le propriétaire du navire est exonéré de sa responsabilité en vertu de l'article 3 1)-2 de la loi sur l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution. À propos de la défense relative à l'exonération de la responsabilité et de la limitation de la responsabilité, les FIPOL ont réaffirmé leur position à l'égard de Prisco.

5.2.4 Pour ce qui est de l'action juridique indirecte, le UK Club a soutenu en outre que la demande des Fonds étant une demande au titre de l'assurance en vertu de la police d'assurance, que les dispositions de la police d'assurance sont applicables, et notamment que les différends devraient être renvoyés pour arbitrage à Londres. Le UK Club a fait valoir que les actions des FIPOL devraient donc être rejetées, et ce en application de l'article 2-3 de la Convention de New York pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères.

5.2.5 Les FIPOL ont déclaré qu'il n'existait pas d'accord d'arbitrage entre le UK Club et les Fonds et qu'il n'était pas possible d'étendre aux Fonds - lesquels agissent au nom des demandeurs - la clause relative à l'arbitrage en vertu de la police d'assurance. Les Fonds ont déclaré en outre que même s'il était exact que les Fonds sont en théorie tenus d'appliquer la clause d'arbitrage, le droit du UK Club de se référer à ladite clause devrait être considéré comme ayant été abandonné, ou que le droit d'exercer cette défense devrait être jugé abusif pour les raisons suivantes:

- Le UK Club a agi en justice au Japon au cours de l'enquête et dans le cadre des négociations concernant les demandes d'indemnisation.

- Le UK Club a intenté des actions contre les FIPOL auprès du tribunal du district de Fukui aux fins de sa propre demande, étroitement liée à celle des FIPOL.
- Tous les demandeurs ont déjà assisté aux procédures qui se déroulent au Japon.
- Le Gouvernement japonais n'acceptera probablement pas l'arbitrage de Londres.
- Un grand nombre de victimes souffriront si les actions sont rejetées en raison de la clause d'arbitrage.

Le Gouvernement japonais et le JMDPC ont adopté la même position que les Fonds. Ils ont en outre souligné que le UK Club avait admis la compétence exclusive du tribunal de district de Tokyo concernant les éventuels litiges relatifs aux accords de règlement des demandes présentées par le JMDPC au titre des frais de certaines opérations de nettoyage.

5.3 Actions intentées contre Primorsk

- 5.3.1 Les actions intentées par les FIPOL contre Primorsk sont délictuelles en vertu du Code civil en vigueur au Japon. Les Fonds ont soutenu que puisque Primorsk contrôlait notablement Prisco, Primorsk était responsable à l'égard des Fonds et autres demandeurs pour ne pas avoir fait preuve de la diligence requise s'agissant de maintenir le *Nakhodka* en état de navigabilité.
- 5.3.2 Primorsk s'est simplement opposé aux actions des FIPOL, et a demandé des précisions sur la base de cette demande. Aucune défense sur le fond n'a été présentée.
- 5.3.3 À l'appui de leurs allégations selon lesquelles Primorsk n'avait pas fait preuve de la diligence requise concernant l'état de navigabilité du navire, les FIPOL ont exposé les faits sur lesquels ils se fondent pour soutenir qu'il existait une relation étroite entre Prisco et Primorsk:
 - Primorsk a effectivement équipé, géré et exploité les navires appartenant à Prisco, surveillé leur entretien et était responsable de leur état de navigabilité et de leur bon fonctionnement.
 - Primorsk contrôlait l'équipage du *Nakhodka*.
 - Primorsk contrôlait l'entretien de la coque du *Nakhodka*.

5.4 Actions introduites contre le Registre maritime russe de la navigation

- 5.4.1 Les actions des FIPOL contre le Registre maritime russe de la navigation sont délictuelles en vertu du Code civil en vigueur au Japon. Les Fonds ont soutenu que ledit Registre était responsable à l'égard des Fonds et autres demandeurs du fait de ne pas avoir fait preuve de la diligence requise de la part d'une société de classification lors de l'approbation du classement du *Nakhodka*.
- 5.4.2 Le Registre maritime russe de la navigation a soutenu qu'il faudrait rejeter ces actions car, selon le principe de l'immunité souveraine, la compétence des tribunaux du Japon ne peut pas s'étendre à un autre État ou aux organisations gouvernementales de celui-ci à moins que ces organisations se présentent volontairement devant le tribunal et engagent une procédure. Le Registre maritime russe a soutenu également qu'il était une organisation gouvernementale, qu'il avait droit à l'immunité souveraine et que, même s'il avait rendu des services publics, notamment l'enregistrement et l'immatriculation du navire, il devrait jouir de l'immunité souveraine.
- 5.4.3 Les FIPOL ont soutenu que le Registre maritime russe de la navigation était distinct et indépendant du Gouvernement russe, ne faisait pas partie d'une institution gouvernementale, et que par conséquent il ne jouissait pas de l'immunité souveraine, même s'il devait faire partie d'une organisation gouvernementale. Les Fonds ont déclaré que les activités du Registre maritime russe

étaient liées à des actes commerciaux et ne pouvaient pas être considérées comme des actes souverains, et que par conséquent le Registre ne jouissait pas de l'immunité. Les Fonds ont affirmé également que l'on ne pouvait pas admettre l'immunité en ce qui concernait les demandes délictuelles.

- 5.4.4 Le Registre maritime russe a soumis un avis juridique du Professeur Yasuhei Taniguchi, Professeur à l'Université Keizai de Tokyo, à l'appui de la position du Registre.
- 5.4.5 Les FIPOL ont présenté un avis juridique de M. Thomas A Mensah, ancien Secrétaire général adjoint de l'OMI et juge au Tribunal international du droit de la mer, à l'appui de la position des Fonds sur la question de l'immunité.

6 Solution globale

- 6.1 À leurs sessions de juin 2001, les organes directeurs ont pris acte des faits intervenus dans la procédure judiciaire.
- 6.2 De l'avis de plusieurs délégations, les FIPOL devraient fermement poursuivre l'action récursoire contre Prisco, le UK Club, Primosk 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 nés du manque de transparence des entreprises, et, enfin, les problèmes concrets que pose la saisie, au Japon, de la société mère.
- 6.3 Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de poursuivre le dialogue avec le Gouvernement japonais, Prisco 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.
- 6.4 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.
- 6.5 Les organes directeurs ont de nouveau traité de la question de l'accord de règlement global lors de leurs sessions d'octobre 2001. Ils ont noté que le UK Club et les FIPOL s'étaient entretenus de la possibilité de parvenir à une solution globale et que le dialogue allait se poursuivre. Il a été noté en outre que l'Administrateur et le UK Club étaient d'accord pour penser que l'objectif d'un règlement global devait 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.
- 6.6 Plusieurs délégations se sont dites favorables à l'idée d'une solution globale et ont souligné qu'il fallait faire preuve de souplesse et de pragmatisme et agir en toute transparence. Ces délégations ont convenu qu'il était prématuré de permettre à l'Administrateur de conclure un accord en ce sens et aux organes directeurs de se prononcer sur les montants des règlements.
- 6.7 L'Administrateur a été chargé de poursuivre l'examen des moyens de parvenir au règlement de toutes les questions en suspens, y compris celles qui ont trait aux diverses actions en recours.
- 6.8 Le UK Club et les FIPOL se sont entretenus sur les possibilités de parvenir à une solution globale de ce type. Les discussions se poursuivent.

7 Mesures que les organes directeurs sont invités à prendre

Les organes directeurs sont invités à:

- a) prendre note des renseignements fournis dans le présent document;
 - b) examiner le niveau des paiements;
 - c) donner à l'Administrateur des instructions relatives aux procédures judiciaires au Japon; et
 - d) donner à l'Administrateur toutes autres instructions qu'ils jugeront appropriées concernant ce sinistre.
-