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

COMITÉ EXÉCUTIF
18ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.18/12
26 septembre 2002
Original: ANGLAIS

# SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

## AUTRES SINISTRES

**Note de l'Administrateur**

| | |
|---|---|
| ***Résumé:*** | Les faits nouveaux intervenus concernant les sinistres ci-après sont examinés dans le présent document: *Mary Anne*, *Dolly* et *Neptank VII*. |
| ***Mesures à prendre:*** | Prendre note des renseignements fournis. |

**1** ***Mary Anne***

*(Philippines, 22 juillet 1999)*

*Le sinistre*

1.1 Le chaland automoteur *Mary Anne* (465 tjb), immatriculé aux Philippines, se rendait de la baie Subic à Manille (Philippines) quand, soumis à de forts vents et à une forte mer, il a commencé à prendre l'eau puis a sombré par 60 mètres de fond au large du port de Mariveles, à l'entrée de la baie de Manille. Il a été signalé que le chaland transportait environ 711 tonnes de fuel-oil intermédiaire, ainsi que quelque 2,5 tonnes de gasoil de soute. Une petite quantité d'hydrocarbures s'est écoulée de l'épave puis s'est en partie échouée sur le littoral à proximité du port de Mariveles et sur deux îles situées à l'embouchure de la baie de Manille.

1.2 Le *Mary Anne* était inscrit auprès de la Terra Nova Insurance Company Limited (Terra Nova), compagnie d'assurance classique qui couvre les risques P & I pour une prime fixe.

*Nettoyage et mesures de sauvegarde*

1.3 Les opérations de nettoyage ont été menées sous la conduite du Service des garde-côtes des Philippines. Le propriétaire du navire a engagé une entreprise locale d'assistance pour lutter contre le déversement. Pour cette intervention au large, on a eu recours à des remorqueurs qui ont procédé à une dispersion chimique. Pour le nettoyage du littoral, de la main-d'œuvre locale recrutée par les municipalités a ramassé à la main les hydrocarbures et débris mazoutés.

1.4 Terra Nova a engagé une entreprise internationale d'assistance, qui devait travailler en collaboration avec une entreprise locale pour localiser l'épave, colmater les brèches et récupérer les hydrocarbures qui se trouvaient encore dans l'épave. Les intempéries ont dans un premier temps retardé les opérations, mais à la fin du mois d'août des plongeurs avaient inspecté l'épave et obturé les dégagements et autres ouvertures. Ces inspections ont permis de conclure qu'il ne restait plus d'hydrocarbures dans les soutes à combustible.

*Demandes d'indemnisation*

1.5 À ce jour, les dépenses encourues par Terra Nova au titre de l'enlèvement des hydrocarbures et des opérations de nettoyage se chiffrent à environ US$2,5 millions (£1,6 millions).

1.6 Une entreprise locale d'assistance et de remorquage a présenté au propriétaire du navire une demande d'un montant de US$1,1 million (£710 000) au titre des opérations de nettoyage. Cette demande a fait l'objet d'une action en justice, mais en juin 2001, Terra Nova a conclu un règlement à l'amiable pour un montant de US$500 000 (£325 000).

1.7 Terra Nova n'a pas consulté le Fonds de 1992 au sujet du règlement des demandes.

1.8 Le montant de limitation applicable au *Mary Anne* est de 3 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (£2,6 millions). C'est pourquoi il est peu probable que le montant total des demandes établies dépasse le montant total des indemnités disponibles en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Cependant, Terra Nova a informé le Fonds de 1992 qu'il y avait de la part du propriétaire du navire violation de la police d'assurance visant le navire, lequel aurait été exploité de manière imprudente; les membres de l'équipage auraient en outre été particulièrement incompétents. Terra Nova a notamment soutenu que, d'après les inspections de l'épave par des plongeurs, rien ne permettait d'établir que la coque du navire avait subi des dommages ayant entraîné le naufrage, les claires-voies de la salle des machines étaient ouvertes et dépourvues de vitre, et la salle des machines ainsi que la chambre des pompes avaient été modifiées de sorte qu'il n'y avait pas de cloison étanche entre les deux espaces. Terra Nova a également informé le Fonds de 1992 qu'elle pourrait demander au propriétaire du navire et au Fonds de 1992 de lui rembourser les montants qu'elle avait versés aux demandeurs.

1.9 Terra Nova a demandé au Fonds de 1992 d'approuver son action en justice et de reconnaître sa demande potentielle contre le Fonds. L'Administrateur a informé Terra Nova que le Fonds n'approuvait pas son action en justice et ne reconnaissait pas sa demande potentielle contre le Fonds aux fins du remboursement des sommes versées, étant donné que le montant total des demandes d'indemnisation était nettement inférieur au montant de limitation applicable au *Mary Anne*.

1.10 À sa 9ème session, tenue en octobre 2000, le Comité exécutif a souscrit au point de vue de l'Administrateur selon lequel toute demande de remboursement formée par Terra Nova qui invoquerait la violation, par le propriétaire du navire, de la police d'assurance devait l'être contre le propriétaire du navire, étant donné que le montant total des demandes était bien en deçà du montant de limitation applicable au *Mary Anne*. Le Comité a relevé qu'au plan légal, la situation risquait d'être plus compliquée pour ce qui est des demandes d'indemnisation qui n'avaient pas encore été acquittées et qu'il lui faudrait peut-être reprendre l'examen de cette question à une session ultérieure (document 92FUND/EXC.9/12, paragraphe 3.4.9).

1.11 En octobre 2001, le Fonds de 1992 a reçu une demande d'indemnisation d'un montant de PPs1,8 million (£22 000) d'un avocat des Philippines représentant un vendeur de produits chimiques qui avait fourni une certaine quantité de dispersants au propriétaire pour les opérations de nettoyage. Il a été noté que le propriétaire était insolvable et que Terra Nova avait refusé de régler la demande.

1.12 Aux termes de l'article 4.1.b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, les demandeurs sont tenus de prendre toutes les mesures raisonnablement envisageables en vue d'exercer les recours qui leur sont ouverts, avant d'obtenir réparation du Fonds de 1992. A sa 14ème session, tenue en octobre 2001, le Comité exécutif a décidé que le demandeur devrait être informé qu'il devait diriger sa demande contre le propriétaire et/ou Terra Nova (document 71FUND/EXC.14/12, paragraphe 3.9.7). L'Administrateur en a informé l'avocat du demandeur en octobre 2001.

*Actions en justice*

1.13 En vertu de l'article 6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, les droits à indemnisation prévus par l'article 4 s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de ces articles, ou de notification faite conformément à l'article 7, paragraphe 6, dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu. Le 22 juillet 2002 était le jour du troisième anniversaire du sinistre du *Mary Anne* , et le Fonds de 1992 a écrit à l'avocat du demandeur au début de juillet 2002 pour expliquer les dispositions en matière de prescription et les mesures qu'il fallait prendre pour sauvegarder les droits des demandeurs à l'encontre du propriétaire du navire /assureur et du Fonds de 1992.

1.14 En septembre 2002, Terra Nova a informé le Fonds de 1992 que la procédure de Terra Nova et de deux autres parties, dont le demandeur visé au paragraphe 1.13 ci-dessus, à l'encontre du Fonds, avait été engagée auprès du tribunal de Makarti City.

1.15 Bien que le Fonds de 1992 n'ait reçu notification d'aucune action en justice introduite aux Philippines, il a demandé à Terra Nova des précisions sur l'identité des demandeurs, les sommes demandées et le fondement de ces demandes.

1.16 Terra Nova a informé le Fonds de 1992 qu'il avait l'intention d'abandonner son action à son encontre sans préjuger de sa position eu égard à son droit de lui demander réparation.

## 2 ***Dolly***

*(Caraïbes, 5 novembre 1999)*

*Le sinistre*

2.1 Le *Dolly* (289 tjb), immatriculé en Dominique, transportait environ 200 tonnes de bitume (un hydrocarbure très persistant) lorsqu'il a sombré par 20 mètres de fond dans un port de la Martinique (France). Jusqu'à présent, aucun déversement ne s'est produit.

2.2 Non loin du site de l'échouement se trouvent un parc naturel, un récif corallien et des exploitations maricoles. On y pratique en outre la pêche artisanale. Si du bitume venait à s'échapper, on pourrait craindre pour la pêche et la mariculture.

2.3 Le *Dolly* était à l'origine un navire destiné au transport de marchandises diverses qui, par la suite, a été muni de citernes spécialisées destinées à recevoir du bitume, ainsi que d'un système de chauffage de la cargaison. Le navire n'était couvert par aucune assurance-responsabilité. Le propriétaire en est une société de Sainte-Lucie.

2.4 Les autorités ont demandé au propriétaire du navire de procéder à l'enlèvement de l'épave au plus tard le 7 décembre 1999. Sans doute faute de fonds, le propriétaire n'a pas obtempéré.

*Définition du terme 'navire'*

2.5 A sa 11ème session, tenue en janvier 2001, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si le *Dolly* relevait ou non de la définition du terme 'navire' en fonction des informations que les autorités françaises avaient communiquées au Fonds de 1992 sur le navire, y compris les plans originaux et un croquis indiquant les modifications qui y ont été apportées par la suite.

2.6 Le Comité exécutif a relevé que le *Dolly* avait été construit en 1951 pour servir de navire de divers et était enregistré en tant que tel dans le Lloyds Register (1998-99). Il a été noté en outre qu'ultérieurement, trois citernes ont été installées dans la cale et que l'ouverture du panneau de chargement a été fermée avec des plaques d'acier. Le Comité a également noté que les croquis remis au Fonds de 1992 avaient montré que les citernes ne faisaient pas partie de la structure du navire mais avaient été fixées à la cale du navire par des chaînes puis entourées de matériel isolant. Le Comité a noté également que, de l'avis des experts du Fonds de 1992, le *Dolly* avait été adapté au transport de cargaisons d'hydrocarbures en vrac et relevait donc de la définition du terme 'navire' donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que l'Administrateur partageait cet avis.

2.7 Le Comité a fait sien le point de vue de l'Administrateur selon lequel le *Dolly* relevait bien de la définition du terme 'navire' telle que figurant dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (document 92/FUND/EXC.11/6, paragraphe 4.2.5).

*Mesures tendant à prévenir la pollution*

2.8 Le propriétaire n'ayant pas pris de mesures pour prévenir la pollution, les autorités françaises ont fait enlever 3,5 tonnes d'hydrocarbures de soute. Elles ont demandé à trois sociétés d'assistance maritime de soumettre des propositions sur la manière d'éliminer la menace de pollution par le bitume. Ces sociétés ont fait inspecter plusieurs fois l'épave par des plongeurs, en octobre et novembre 2000. Les autorités françaises ont remis au Fonds de 1992 des copies des propositions de ces entreprises.

2.9 Deux des sociétés ont proposé d'enlever les citernes de bitume en les laissant intactes tout en maintenant l'épave dans sa position actuelle. Les deux sociétés ont évalué le coût de cette opération à quelque US$1,5 million (£970 000). La troisième société a proposé de redresser l'épave et de la remettre à flot avec sa cargaison à bord. On évacuerait alors la cargaison avant de saborder l'épave en eau profonde. Le coût de cette opération est évalué à US$950 000 (£610 000).

2.10 Le Comité a estimé, comme l'Administrateur, que l'épave étant située dans une zone écologiquement sensible, une opération visant à éliminer la menace de pollution par le bitume constituerait dans son principe une 'mesure de sauvegarde' selon la définition qui en est donnée dans les Conventions de 1992 (document 92FUND/EXC.11/6, paragraphe 4.2.11).

2.11 Une délégation a déclaré qu'il serait certes souhaitable que le Fonds de 1992 intervienne rapidement dans toutes propositions de mesures de sauvegarde, mais il importait, par souci de cohérence, que le Fonds ne prenne pas de décision quant à la méthode à suivre et l'entreprise à recruter. Il fallait également, selon cette délégation, que le Fonds ne s'engage pas à assumer le coût d'opérations de ce genre, mais que ces coûts soient présentés comme une demande d'indemnisation, dont on examinerait la recevabilité sur la base des critères fixés par l'Assemblée et le Comité exécutif.

2.12 Le Comité a chargé l'Administrateur d'examiner avec les experts du Fonds de 1992 et les autorités françaises les mesures proposées pour enlever le bitume. Le Comité a également demandé à l'Administrateur d'enquêter sur la situation financière du propriétaire du navire.

2.13 Les experts du Fonds de 1992 ont examiné les méthodes proposées et exprimé l'opinion que pour des considérations d'ordre tant technique que financier, la proposition faite par la troisième société était préférable. Les pouvoirs publics français ont eux aussi dit préférer la remise à flot du navire avant l'enlèvement de la cargaison, puis le démantèlement de l'épave sur le littoral, mais ils examineront d'autres options.

2.14 En juillet 2001, l'Administrateur a fait part au Gouvernement français de l'avis de l'expert du Fonds. L'Administrateur a en outre souligné que toute demande présentée par le Gouvernement français au titre d'opérations menées à bord de l'épave du *Dolly* serait examinée à l'aune des critères en matière de recevabilité établis par le Fonds et que le Fonds n'approuverait pas le coût des opérations avant que celles-ci n'aient été effectuées.

2.15 En septembre 2002, les pouvoirs publics français ont informé le Fonds de 1992 qu'étant donné les coûts prévus pour ces opérations, des appels d'offre étaient lancés par l'intermédiaire du Journal officiel des Communautés européennes. Ils ont indiqué par ailleurs que par suite des retards dus au processus d'appel d'offres (période pendant laquelle des plongeurs ont vérifié régulièrement l'état de l'épave), les opérations devraient commencer vers la fin de 2002, après la saison des cyclones.

## 3 ***Neptank VII***

*(Singapour, 12 juin 2002)*

*Le sinistre*

3.1 Le 12 juin 2002, le navire-citerne *Neptank VII* (1 937 tjb), immatriculé à Singapour et transportant quelque 3 100 tonnes de fuel-oil lourd et 200 tonnes d'huile diesel marine, est entré en collision avec le navire pour marchandises diverses immatriculé en Thaïlande *Hermion* (9 580 tjb), à proximité de l'île de Sentosa dans le détroit de Singapour, à l'intérieur de la zone portuaire de Singapour. L'abordage a provoqué un trou dans le bordé bâbord de la citerne de coqueron arrière du *Neptank VII* . On estime à environ 300 tonnes la quantité de fuel-oil lourd qui s'est échappée de la citerne.

3.2 Le propriétaire du navire et l'Autorité maritime et portuaire de Singapour ont mobilisé des navires d'intervention pour lutter contre le déversement. Les opérations de lutte contre le déversement d'hydrocarbures, qui ont essentiellement consisté à appliquer des dispersants et à déployer des barrages pour circonscrire les hydrocarbures, ont pris fin le 15 juin 2002, lorsqu'il a été établi que le reste des hydrocarbures déversés en mer ne constituait pas une menace pour le littoral de Singapour. Aucune pollution par les hydrocarbures n'a été signalée sur le littoral.

3.3 Une petite bande de littoral a été polluée par des hydrocarbures à Johore (Malaisie).

3.4 Le *Neptank VII* est inscrit auprès de la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Club P&I du Luxembourg).

*Limitation de la responsabilité*

3.5 Singapour est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

3.6 Le montant de limitation applicable au *Neptank VII* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 3 millions de DTS (£2,6 millions).

3.7 La Malaisie est partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et bien qu'elle ait été auparavant partie à la Convention de 1971 portant création du Fonds, cette convention ne s'applique pas à ce sinistre puisque celui-ci s'est produit après que la Convention de 1971 portant création du Fonds a

cessé d'être en vigueur le 24 mai 2002. Le montant de limitation applicable au *Neptank VII* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est d'environ 144 000 DTS (£120 000).

*Demandes d'indemnisation*

3.8 Des demandes ont été présentées au propriétaire du navire et à son assureur pour le coût des opérations de nettoyage menées à Singapour, mais les montants en jeu sont bien inférieurs au montant de limitation applicable au navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il est donc très improbable que le Fonds de 1992 soit appelé à verser des indemnités.

3.9 On croit comprendre que des demandes au titre des opérations de nettoyage et des dommages causés aux pêcheries de Malaisie ont été présentées au propriétaire du navire et à son assureur.

## 4 Mesure que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à prendre note des renseignements fournis dans le présent document.