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.18/2
4 octobre 2002
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

Note de l'Administrateur

Résumé:	Ce document fait le point 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 17ème session du Comité exécutif, tenue en juillet 2002. Douze sinistres sont intervenus avant la 17ème session, qui sont portés à l'attention du Comité exécutif.

2 Présentation de la documentation

2.1 La documentation présentée à la 18ème 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.18/3

- *Sinistre en Allemagne* (1996): Les autorités allemandes ont intenté des actions en justice contre le propriétaire d'un navire, le *Kuzbass*, soupçonné d'être à l'origine de la pollution du littoral allemand. Elles demandent des indemnités de £845 000 au titre des coûts des opérations de nettoyage en mer et à terre. Le propriétaire du navire et son assureur soutiennent que les hydrocarbures ayant entraîné la pollution ne provenaient pas du *Kuzbass*. Le Fonds de 1992 est intervenu dans la procédure pour protéger ses intérêts et affirme que le *Kuzbass* était selon toute probabilité la cause de la pollution.

  Les autorités allemandes ont engagé une action en justice contre le Fonds de 1992 pour empêcher que leur demande ne soit frappée de prescription. Les avocats du Fonds ont demandé au tribunal de suspendre cette procédure en attendant l'issue de l'action en justice présentée par les autorités allemandes contre le propriétaire du navire et son assureur.

  Aucune mesure demandée.

3.2 Documents 92FUND/EXC.18/4 (71FUND/AC.9/13/5), 92FUND/EXC.18/4/Add.1 (71FUND/AC.9/13/5/Add.1), 92FUND/EXC.18/4/1 (71FUND/AC.9/13/5/1) et 92FUND/EXC.18/4/2 (71FUND/AC.9/5/2)

- *Nakhodka* (Japon, 1997): Toutes les demandes d'indemnisation ont été approuvées pour un montant total de £139 millions.

  Les FIPOL et d'autres parties intéressées ont intenté des actions en recours contre le propriétaire du *Nakhodka*, son assureur, la société mère du propriétaire du navire et le Registre maritime russe de navigation. En avril/mai 2002 les organes directeurs des Fonds ont approuvé une proposition d'accord de règlement global concernant toutes les questions en suspens, aux termes duquel tous les paiements pour indemnisation devraient être partagés entre l'assureur du propriétaire du navire et les FIPOL dans une proportion de 42 à 58. Les FIPOL continueraient de verser des indemnités à hauteur de 80% pour la totalité des demandes approuvées et l'assureur du propriétaire du navire acquitterait le solde de 20%. Les FIPOL recouvreraient donc environ £27,8 millions et feraient une économie de quelque £13,3 millions puisqu'ils n'auraient pas à augmenter au-delà de 80% leurs paiements des montants approuvés. De l'avis de l'Administrateur, les avantages financiers découlant de l'accord de règlement global devraient être répartis proportionnellement aux responsabilités respectives des deux Fonds, le Fonds de 1971 recevant 43,268% et le Fonds de 1992, 56,732% de ces avantages.

  Les frais communs encourus par les FIPOL et l'assureur du propriétaire du navire au titre du fonctionnement du Bureau des demandes d'indemnisation de Kobe et du traitement des demandes en général doivent également être répartis entre le UK Club et les FIPOL dans une proportion de 42 à 58. Les FIPOL et le propriétaire du navire/UK Club assumeront chacun leurs dépens respectifs.

  De l'avis de l'Administrateur, tous les frais à la charge des Fonds devraient être partagés sur la même base que celle que les organes directeurs ont adoptée pour ce qui est de la répartition entre les deux Fonds des avantages financiers de l'accord de règlement global.

  Mesures demandées:

  - se prononcer sur la répartition entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 des avantages financiers de l'accord de règlement global; et

- se prononcer sur la répartition entre les Fonds des frais encourus du fait du sinistre**.**

3.3 Documents 92FUND/EXC.18/5, 92FUND/EXC.18/5/Add.1 et 92FUND/EXC.18/5Add.2

- *Erika* (France, 1999): Au 15 septembre 2002, 6 248 demandes, d'un montant total de £102 millions, avaient été reçues au Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient; 5 714 (91%) d'entre elles avaient fait l'objet d'une évaluation. Une somme totale de £27 millions avait été versée au titre de 4 912 demandes. De nouvelles demandes ont été engagées contre le fonds de limitation du propriétaire du navire dans le cadre de différentes procédures judiciaires.

  Comme l'on ne sait pas au juste quand débute le délai de prescription de trois ans à compter de la date à laquelle le dommage subi par chaque demandeur est survenu, l'Administrateur propose que les demandeurs se basent sur la date du sinistre (12 décembre 1999), ce qui permettrait d'éviter que les demandes soient frappées de prescription. Plusieurs demandes d'indemnisation devraient être soumises au Bureau des demandes d'indemnisation ou déposées auprès du tribunal entre le 15 septembre et le 12 décembre 2002. Compte tenu de l'incertitude qui demeure à cet égard, l'Administrateur propose que le niveau des paiements du Fonds de 1992 soit maintenu à 80% des préjudices ou dommages subis par chaque demandeur, tels qu'évalués par les experts du Fonds de 1992.

  L'enquête sur les causes du sinistre n'est pas encore terminée et le Fonds de 1992 n'est donc pas en mesure à ce stade de décider s'il devrait intenter ou non des actions en recours et, s'il le faisait, contre quelles parties. Cependant, selon l'Administrateur, le Fonds de 1992 devrait engager des actions récursoires selon que de besoin afin d'empêcher que ses droits ne soient frappés de prescription. En tout état de cause, d'après les conclusions des enquêtes menées par l'Autorité maritime de Malte et la Commission française permanente d'enquête sur les évènements de mer (CPEM), le Fonds de 1992 devrait, de l'avis de l'Administrateur, contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité.

  Mesures demandées:

  - Se prononcer sur le niveau des paiements du Fonds de 1992.
  - Examiner la question de savoir si le Fonds de 1992 devrait contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité.
  - Décider s’il convient d'autoriser l'Administrateur à entamer une action en recours contre diverses parties.

3.4 Document 92FUND/EXC.18/6 (71FUND/AC.9/13/9)

- *Al Jaziah 1* ((Émirats arabes unis, 2000): Les organes directeurs des Fonds de 1992 et de 1971 ont établi que l'*Al Jaziah 1* relevait de la définition du terme 'navire' énoncée dans les Conventions de 1969 et 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 organes directeurs des deux Fonds ont également décidé que ces deux dernières conventions s'appliquaient au sinistre et que les responsabilités devraient être réparties entre les deux Fonds à raison de 50% pour chaque Fonds. Les demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage, d'un montant total de £893 000, ont été provisoirement évaluées à £400 000. Les demandes relatives aux mesures de sauvegarde ont été approuvées pour un montant de £385 000.

  D'après les éléments de preuve divulgués lors de la procédure pénale contre le capitaine et l'équipage de l'*Al Jaziah 1*, le navire n'était pas en état de prendre la mer, et c'est pour cette raison qu'il a coulé. De l'avis de l'Administrateur, on peut raisonnablement envisager que les FIPOL obtiendraient gain de cause contre le propriétaire, dans le cadre d'une action récursoire. Toutefois, il a été précisé à l'Administrateur que l'on ne savait pas si le défendeur disposerait d'avoirs suffisants qui permettraient au Fonds de recouvrer des sommes importantes. L'Administrateur estime par conséquent que les FIPOL ne devraient pas intenter d'action en

recours contre le propriétaire.

Mesure demandée:

- Décider si les FIPOL devraient introduire une action en recours contre le propriétaire déclaré de l'*Al Jaziah 1* et le propriétaire de cette entité au moment du sinistre.

3.5 Document 92FUND/EXC.18/7

- *Slops* (Grèce, 2000): À sa session de juillet 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.

  Deux entrepreneurs qui ont mené à bien les opérations de nettoyage ont engagé une action en justice contre le Fonds de 1992, soutenant qu'étant donné que le propriétaire n'était manifestement pas en mesure de satisfaire à leurs demandes d'indemnisation et qu'ils avaient pris toutes les mesures raisonnables à son encontre, ils étaient en droit d'être indemnisés par le Fonds. Les deux entrepreneurs ont déclaré en outre que le *Slops* n'avait pas contracté d'assurance en responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile mais qu'il avait été construit pour le transport des hydrocarbures en mer, possédait un certificat de nationalité en tant que pétrolier et demeurait immatriculé comme pétrolier auprès du registre des navires du Pirée. À sa session de juillet 2002, le Comité exécutif a décidé que les entrepreneurs n'avaient pas fourni de renseignement susceptible de modifier sa position selon laquelle le *Slops* ne devrait pas être considéré comme un 'navire', et a chargé l'Administrateur de faire opposition à cette action en justice. Une audience du tribunal aura lieu le 8 octobre 2002.

  Aucune mesure demandée.

3.5 Document 92FUND/EXC.18/8

- *Sinistre survenu en Suède* (Suède, 2000): Plusieurs îles de la mer Baltique ont été polluées en septembre 2000. D'après les autorités suédoises, les hydrocarbures auraient pu provenir du pétrolier *Alambra* au cours d'un voyage sur ballast à destination de Tallinn (Estonie), ce qui a été confirmé par les analyses ultérieures des échantillons de pétrole prélevés dans les îles contaminées et à bord de l'*Alambra*. Le propriétaire de l'*Alambra* et son assureur soutiennent que le pétrole ne provenait pas de ce navire.

  Les autorités suédoises ont fait part de leur intention de recouvrer les dépenses engagées au titre du nettoyage auprès du propriétaire de l'*Alambra*, faute de quoi elles pourraient former des demandes d'indemnisation contre le Fonds de 1992.

  Aucune mesure demandée.

3.6 Document 92FUND/EXC.18/9 (71FUND/AC.9/13/11)

- *Natuna Sea* (Indonésie, 2000). Les hydrocarbures déversés par le *Natuna Sea* ont touché Singapour, la Malaisie et l'Indonésie. Les demandes présentées au titre des dommages par pollution en Malaisie (partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds) ont fait l'objet d'un accord de règlement dans les limites du Fonds de limitation applicable au *Natuna Sea* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, et le Fonds de 1971 ne sera pas tenu de verser d'indemnité au titre de ce sinistre. Les demandes formées au titre des dommages par pollution à Singapour (partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds) et en Indonésie (partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile) se chiffrent à £29 millions, montant supérieur à la limite (£19 millions) applicable au navire en vertu de la Convention de

1992 sur la responsabilité civile. Le Fonds de 1992 pourrait donc être appelé à effectuer des versements pour les dommages dus à la pollution à Singapour.

Aucune mesure demandée.

3.7 Document 92FUND/EXC.18/10

- *Baltic Carrier* (Allemagne, 2001): Le pétrolier *Baltic Carrier* a abordé dans la mer Baltique, au large des côtes allemande, le vraquier *Tern*, ce qui a provoqué le déversement de quelque 2 500 tonnes de fuel-oil lourd. Les hydrocarbures ont touché plusieurs îles danoises. Des demandes au titre des dommages par pollution ont fait l'objet d'accords de règlement pour £4,7 millions. Des demandes se chiffrant à £3,6 millions sont en cours d'évaluation. De nouvelles demandes devraient être formées, dont une demande au titre de la pollution d'une voie d'accès. On ne sait pas encore si le montant total des demandes établies dépassera le montant de limitation applicable au *Baltic Carrier* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

  Après l'abordage, le *Tern* a poursuivi sa route jusqu'à Rostock (Allemagne), où on a découvert environ 230 tonnes de la cargaison du *Baltic Carrier* dans le coqueron avant du *Tern*. Un petit déversement d'hydrocarbures s'est produit dans le port de Rostock. Le *Tern* est ensuite allé à Ventspils (Lettonie) pour y décharger sa cargaison; un nouveau déversement d'hydrocarbures du *Baltic Carrier* s'est produit à Ventpils. L'assureur du *Tern*, qui se trouve être le même (P&I Club) que celui du *Baltic Carrier*, a conclu des accords de règlement pour les dommages par pollution survenus à Ventspils. Il n'a pas précisé s'il avait l'intention de soutenir que les demandes formées à Ventpils relevaient du champ d'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile en ce qui concerne le sinistre du *Baltic Carrier*.

Aucune mesure demandée.

3.8 92FUND/EXC.18/11 (71FUND/AC./13/12)

- *Zeinab* (Émirats arabes unis, 2001): Les organes directeurs ont 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 chacun d'entre eux. S'agissant du Fonds de 1971, ce sinistre est couvert par une assurance, sous réserve d'une franchise de £220 325. Les deux Fonds ont conclu des accords de règlement pour £592 000 concernant les demandes au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde, et de nouvelles demandes, d'un montant de £700 000, sont en cours d'évaluation. Le montant total des indemnités versées par le Fonds de 1971 est supérieur à la franchise.

  D'autres demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage devraient être présentées.

Aucune mesure demandée.

3.9 92FUND/EXC.18/12

- *Mary Anne* (Philippines, 1999): L'assureur du propriétaire du navire a encouru des dépenses pour environ £1,6 million au titre des contrats d'enlèvement des hydrocarbures et des opérations de nettoyage. Le montant total des demandes établies ne dépassera probablement pas le montant d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Cependant, l'assureur du navire a informé le Fonds de 1992 que le propriétaire du navire n'avait pas respecté la police d'assurance afférente au navire car celui-ci avait été exploité de manière imprudente et les membres de l'équipage avaient été particulièrement incompétents. Une procédure a été engagée devant le tribunal de Makarti contre le Fonds de 1992 par le propriétaire du navire et deux autres parties, dont l'une est un vendeur de produits chimiques qui avait fourni des dispersants au propriétaire pour les opérations de nettoyage.

- **Aucune mesure demandée.**

- *Dolly* (Martinique, 1999): Le *Dolly* a sombré par 20 mètres de fond, avec à son bord quelque 200 tonnes de bitume. Les autorités françaises ont fait enlever 3,5 tonnes d'hydrocarbures de soute et ont demandé à trois sociétés d'assistance maritimes internationales de soumettre des propositions sur la manière d'éliminer la menace de pollution par le bitume. L'une des propositions visait à redresser l'épave et la remettre à flot avec sa cargaison à bord, puis, à évacuer la cargaison et saborder l'épave en eau profonde. Les autorités françaises ont récemment informé le Fonds qu'étant donné les frais prévus au titre des opérations, un appel d'offre était lancé dans le Journal officiel des Communautés européennes.

  Aucune mesure demandée.

- *Neptank VII* (Singapour, 2002): Le 12 juin 2002, le navire-citerne *Neptank VII*, qui transportait quelque 3 100 tonnes de fuel-oil lourd et 200 tonnes d'huile diesel, est entré en collision avec le navire à marchandises diverses *Hermion* dans le détroit de Singapour, provoquant un déversement estimé à environ 300 tonnes de fuel-oil lourd. Le propriétaire du navire et l'Autorité maritime et portuaire de Singapour ont mobilisé des navires d'intervention pour lutter contre le déversement. Aucune pollution par les hydrocarbures n'a touché le littoral de Singapour. Le pétrole a contaminé une petite étendue du littoral de Johore (Malaisie).

  La Malaisie est partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et, bien qu'elle ait précédemment été partie à la Convention de 1971 portant création du Fonds, celle-ci ne s'applique pas au sinistre puisqu'il est survenu après le 24 mai 2002, date à laquelle la Convention a cessé d'être en vigueur. Des demandes d'indemnisation ont été soumises au propriétaire du navire et à son assureur au titre des frais des opérations de nettoyage effectuées à Singapour mais ceux-ci sont nettement inférieurs au montant de limitation applicable au navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Fonds de 1992 ne sera donc probablement pas tenu de verser des indemnités.

  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.