



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

COMITÉ EXÉCUTIF
4ème session
Point 7 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.4/11
22 octobre 1999
Original: ANGLAIS

COMPTE RENDU DES DÉCISIONS PRISES PAR LE COMITÉ EXÉCUTIF À SA QUATRIÈME SESSION

(tenue du 20 au 22 octobre 1999)

Président: M. L S Chai (République de Corée)
Vice-président: M. J Wren (Royaume-Uni)

Ouverture de la session

1 Adoption de l'ordre du jour

Le Comité exécutif a adopté l'ordre du jour publié sous la cote 92FUND/EXC.4/1.

2 Élection du Président et du Vice-président

Le Comité exécutif a décidé qu'il n'y avait pas lieu, à la session en cours, d'élire un Président et un Vice-président, étant donné que la composition du Comité exécutif était identique à celle du Comité au moment où l'un et l'autre avaient été élus à la 1ère session du Comité.

3 Examen des pouvoirs des représentants

3.1 Les membres ci-après du Comité exécutif ont assisté à la session:

Chypre	Irlande	Pays-Bas
Danemark	Japon	République de Corée
Espagne	Libéria	Royaume-Uni
Finlande	Mexique	Tunisie
Grèce	Norvège	

Le Comité exécutif a pris note des renseignements communiqués par l'Administrateur, selon lesquels tous les membres susmentionnés du Comité avaient présenté des pouvoirs en bonne et due forme.

3.2 Les États Membres ci-après étaient représentés en qualité d'observateurs:

Algérie	France	Nouvelle-Zélande
Allemagne	Grenade	Singapour
Australie	Îles Marshall	Suède
Belgique	Lettonie	Uruguay
Canada	Monaco	Venezuela
Émirats arabes unis		

3.3 Les États non Membres ci-après étaient représentés en qualité d'observateurs:

États qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à la Convention de 1992 portant création du Fonds:

Chine (Région administrative spéciale de Hong-kong)	Italie	Sri Lanka
	Panama	Vanuatu

Autres États:

Arabie saoudite	Équateur	Inde
Argentine	Estonie	Malaisie
Brésil	États-Unis	Malte
Cameroun	Fédération de Russie	Nigéria
Chili	Fidji	Pérou
Colombie	Géorgie	Pologne
Congo	Ghana	Turquie
Côte d'Ivoire		

- 3.4 Les organisations intergouvernementales et les organisations non gouvernementales internationales ci-après étaient représentées en qualité d'observateurs:

Organisations intergouvernementales:

Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1971)
Organisation maritime internationale (OMI)
Organisation des Nations Unies

Organisations non gouvernementales internationales:

Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)
Chambre internationale de la marine marchande (ICS)
Comité maritime international (CMI)
Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC)
International Group of P & I Clubs
International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)
Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources (IUCN)

4 Sinistres mettant en cause le Fonds de 1992

4.1 Aperçu général

Le Comité exécutif a pris note du document 92FUND/EXC.4/2 qui résumait la situation concernant la totalité des dix sinistres dont le Fonds de 1992 s'était occupé depuis la 1ère session du Comité.

4.2 Sinistre survenu en Allemagne

- 4.2.1 Il a été rappelé que le 20 juin 1996 on a constaté que du pétrole brut avait pollué un certain nombre d'îles allemandes situées à proximité de la frontière danoise en mer du Nord et que les autorités allemandes avaient entrepris des opérations de nettoyage en mer et sur le rivage. Il a également été rappelé que l'enquête menée par les autorités allemandes avait révélé que le pétrolier russe *Kuzbass* avait déchargé du brut de Libye dans le port de Wilhelmshaven le 11 juin 1996. Il a été pris note du fait que d'après les autorités allemandes, l'analyse effectuée montrait que les échantillons d'hydrocarbures prélevés dans le navire correspondaient à ceux prélevés sur le littoral pollué.
- 4.2.2 Il a été noté qu'en juillet 1998 les autorités allemandes avaient entamé des poursuites devant le tribunal de première instance de Flensburg contre le propriétaire du *Kuzbass* et contre son assureur P & I et avaient réclamé une indemnité de DM2 610 226 (£890 000) pour les opérations de nettoyage. Il a également été noté que le Fonds de 1992 avait été informé de l'action engagée en justice et qu'il s'était porté partie intervenante le 24 août 1999 afin de protéger ses intérêts.
- 4.2.3 Le Comité exécutif a pris note de l'évolution de la situation en ce qui concerne ce sinistre telle que décrite dans le document 92FUND/EXC.4/3 et plus particulièrement des conclusions soumises au tribunal par le propriétaire et l'assureur P & I, qui ont fait valoir que d'après les analyses qu'ils ont fait effectuer, même si le pétrole transporté par le *Kuzbass* et celui trouvé sur le rivage provenaient tous deux de Libye, celui transporté par le *Kuzbass* était du brut Brega tandis que le pétrole à l'origine de la pollution n'en était pas. Le Comité a également relevé que le propriétaire et l'assureur avaient indiqué que puisque le *Kuzbass* était en route pour la Méditerranée où il devait charger du brut, il n'y avait pas de raison de nettoyer les citernes et que de toute façon la route suivie par le *Kuzbass* le faisait passer loin des zones où le pétrole à l'origine de la pollution aurait été déversé dans la mer.
- 4.2.4 Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de suivre le procès de près et de prendre les mesures qui pourraient se révéler nécessaires pour protéger les intérêts du Fonds de 1992.

4.3 Sinistre du *Nakhodka*

Demandes d'indemnisation

- 4.3.1 Le Comité exécutif a pris note de l'évolution de la situation en ce qui concerne le sinistre du *Nakhodka* telle que décrite dans les documents 92FUND/EXC.4/4 et 71FUND/EXC.62/8. Il a relevé qu'au 30 septembre 1999 des demandes avaient été reçues pour un total de -34 758 millions (£204 millions) et que le Fonds de 1971 et le propriétaire/ la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club) avaient versé au total -7 635 millions (£38,8 millions).
- 4.3.2 Le Comité exécutif a noté que l'évaluation de la plupart des demandes dans le secteur touristique devrait être achevée d'ici la fin de 1999.
- 4.3.3 La délégation japonaise a exprimé sa reconnaissance au Secrétariat pour les efforts déployés en vue du règlement des demandes mais a exprimé l'espoir que dans la mesure où il ne restait plus que 2 mois et demi avant que le délai de prescription de trois ans ne soit écoulé, l'évaluation des demandes restantes et l'indemnisation progressent rapidement et sans contretemps.
- 4.3.4 L'Administrateur a reconnu que l'évaluation des demandes n'avait pas progressé aussi rapidement qu'espéré mais a souligné l'énorme volume de documentation que le Bureau de traitement des demandes d'indemnisation avait eu à examiner. Il a fait observer qu'il fallait trouver un équilibre entre le nombre d'inspecteurs déployés et le besoin d'une méthode cohérente d'évaluation des demandes. Une délégation s'étant interrogée sur la nécessité d'appeler l'attention des demandeurs sur la question de la prescription, l'Administrateur a déclaré au Comité que des mesures dans ce sens étaient prises.

Niveau des paiements

- 4.3.5 Compte tenu de l'incertitude qui continue de régner quant au montant total des demandes découlant du sinistre du *Nakhodka*, le Comité exécutif a décidé de maintenir le niveau des paiements du Fonds de 1992 à 60% du montant des demandes au titre des dommages effectivement subis par les demandeurs concernés.
- 4.3.6 Il a été noté que le total des paiements de demandes d'indemnisation atteindrait prochainement le montant maximum payable par le Fonds de 1971 et que le Fonds de 1992 commencerait alors à effectuer des paiements.

Action en recours

- 4.3.7 Le Comité exécutif a tenu une séance privée conformément à l'article 12 du Règlement intérieur pour étudier les résultats de l'enquête menée sur la cause du sinistre et la possibilité d'une action en recours (voir documents 92FUND/EXC.4/4/1 et 71FUND/EXC.62/8/1). Seules les délégations des États membres du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 assistaient à la séance à huis clos, qui fait l'objet des paragraphes 4.3.7 à 4.3.19.
- 4.3.8 Le Comité a pris note des conclusions des experts des FIPOL selon lesquelles le *Nakhodka* était en très mauvais état. Il a été noté que, de l'avis des experts, il y avait des preuves sérieuses d'un affaiblissement de la résistance des éléments de la coque et de l'insuffisance des réparations apportées, qu'il était évident que la résistance de la coque se trouvait gravement réduite mais que même si le chargement effectif du navire n'était pas conforme au Manuel de chargement - ce qui augmentait les sollicitations supportées par le navire - cette situation n'aurait pas à leur avis gêné un navire bien entretenu. Il a été noté que d'après les experts il n'y avait pas de preuve de collision ou de quasi-collision avec un objet de faible flottabilité ni d'aucun autre contact ou explosion. Le Comité a également noté que la défaillance du navire dans ces circonstances corroborait l'opinion des experts selon laquelle il n'était pas en état de naviguer, que le *Nakhodka* avait essuyé du mauvais temps mais que ce mauvais temps n'était pas à leur avis exceptionnel dans la mer du Japon au mois de janvier, les

experts étant d'avis que le propriétaire était ou aurait dû être au courant de l'état réel de la structure de la coque.

- 4.3.9 Le Comité a estimé, comme l'Administrateur, que le *Nakhodka* n'était pas en état de navigabilité à l'époque du sinistre et que les défauts qui avaient mis le navire en mauvais état étaient à l'origine du sinistre. Le Comité a également été d'accord avec l'Administrateur pour dire que le propriétaire 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.
- 4.3.10 Le Comité a confirmé que c'était bien la Convention sur la responsabilité civile de 1969 et non pas celle de 1992 qui s'appliquait en l'espèce.
- 4.3.11 Le Comité a décidé que, si le propriétaire, Prisco Traffic Ltd, entamait une procédure de limitation de sa responsabilité, le Fonds de 1992 devrait s'opposer à son droit en la matière.
- 4.3.12 Le Comité exécutif a noté qu'intenter un procès au propriétaire du navire en Russie prendrait beaucoup de temps. Il a reconnu que, pour diverses raisons, une action en recouvrement contre cette entreprise pourrait ne pas aboutir. Il a été noté que d'après l'enquête menée par le Fonds de 1992, il était peu probable que cette entreprise dispose d'actifs suffisants pour qu'un jugement puisse être exécuté. Il a également été noté que l'entreprise s'était défaite de sa flotte et ne figurait plus dans la liste des propriétaires de navires publiée dans le Registre du Lloyds et qu'il se pouvait que des mesures soient actuellement prises pour dissoudre la société. Le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1992 devrait néanmoins entreprendre une action en recouvrement contre le propriétaire du navire, Prisco Traffic Limited.
- 4.3.13 Le Comité a décidé qu'une action en recours devrait être prise contre la Primorsk Shipping Corporation ("Primorsk"), société mère de Prisco Traffic Limited. Il a noté que les deux entreprises avaient partagé les mêmes bureaux jusqu'en 1996 et que, dans le Lloyds' Confidential Index, Prisco Traffic figurait comme filiale de Primorsk jusque vers la fin de 1996 et qu'elle y était inscrite séparément depuis le sinistre de 1997. Le Comité a également noté que les deux entreprises avaient le même assureur sur corps et le même Club P & I et que Primorsk semblait intervenir énormément dans les opérations de navigation de Prisco Traffic. On a en outre souligné 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. Le Comité a estimé comme l'Administrateur que ce contrôle impliquait une responsabilité dans l'état de navigabilité et la sécurité de fonctionnement de la flotte.
- 4.3.14 Le Comité exécutif a examiné également la question de savoir si il y avait lieu d'engager une action en recouvrement contre le UK Club. Le Comité a bien relevé que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile prévoyait que le propriétaire du navire était tenu de prendre une assurance pour couvrir le montant de limitation applicable au navire aux termes de la Convention, lequel, dans le cas du *Nakhodka*, s'élevait à 1 588 000 DTS (soit environ –229 millions ou £1,3 millions), mais la responsabilité juridique du *Nakhodka* pour ce qui est des dommages dus à la pollution devait sans doute être engagée jusqu'à concurrence de \$EU500 millions, comme c'était généralement le cas des pétroliers.
- 4.3.15 Le Comité a également noté 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 qu'il a effectivement versées à des tiers) et que cette clause a été admise par les tribunaux du Royaume-Uni. Le Comité a néanmoins 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 exécutif a décidé que le Fonds de 1992 devrait engager une action en recouvrement contre le UK Club.

- 4.3.16 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 néanmoins estimé 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 devrait entreprendre une action en recouvrement contre le Registre russe.
- 4.3.17 Il a été noté que d'importantes réparations avaient été effectuées sur le *Nakhodka* en 1993 dans un chantier naval de Singapour et que les techniciens des FIPOL enquêtaient sur l'étendue de ces réparations. Le Comité a décidé que la question de savoir si le Fonds de 1992 devrait ou non engager des poursuites juridiques contre le chantier naval devrait être laissée à l'appréciation de l'Administrateur compte tenu de ce que serait l'intérêt bien compris de l'Organisation.
- 4.3.18 Diverses délégations se sont déclarées préoccupées par la situation juridique des demandeurs dont les demandes n'avaient pas été réglées et de ceux dont les demandes avaient été réglées mais qui n'avaient reçu du Fonds que des paiements partiels. L'Administrateur a fait savoir que ces demandes devraient être protégées par la législation japonaise et que des mesures étaient actuellement prises pour veiller à ce que les droits de ces demandeurs soient protégés.
- 4.3.19 La délégation japonaise a indiqué au Comité que les experts japonais qui avaient procédé à l'enquête sur la cause du sinistre étaient disposés à apporter leur concours pour préparer d'autres arguments techniques.

4.4 Sinistre de l'*Osung N°3*

Le Comité exécutif a pris note de l'évolution de la situation en ce qui concerne le sinistre de l'*Osung N°3*, telle que décrite dans les documents 92FUND/EXC.4/5 et 71FUND/EXC.62/6. Le Comité a noté en particulier que la responsabilité du Fonds de 1992 ne serait finalement pas engagée en ce qui concerne ce sinistre puisque toutes les demandes établies seraient réglées intégralement par le Fonds de 1971.

4.5 Sinistre au Royaume-Uni

Le Comité exécutif a pris note de l'information contenue dans le document 92FUND/EXC.4/6 concernant un déversement d'hydrocarbures au Royaume-Uni à partir d'une source non identifiée. Il a été noté qu'une autorité locale avait soumis au Fonds de 1992 une demande d'indemnisation pour le coût des opérations de nettoyage, d'un montant provisoire d'environ £10 000. Le Comité a constaté que cette autorité locale avait informé le Fonds de 1992 que cette demande ne serait pas maintenue.

4.6 Sinistre du *Santa Anna*

- 4.6.1 Le Comité exécutif a pris note de l'information relative à l'affaire du *Santa Anna*, telle que figurant dans le document 92FUND/EXC.4/7.
- 4.6.2 Le Comité exécutif a rappelé que le navire-citerne *Santa Anna*, qui était sur lest, s'était échoué sur des écueils, au Royaume-Uni, et avait été remis à flot sans aucun déversement d'hydrocarbures de soute. Il a été noté que le Gouvernement du Royaume-Uni avait présenté une demande d'indemnisation au titre du coût de la mobilisation de matériel de lutte contre les déversements d'hydrocarbures et d'aéronefs de surveillance en vue de lutter contre une fuite éventuelle d'hydrocarbures de soute persistants.
- 4.6.3 Le Comité a rappelé qu'à sa première session il avait estimé que l'échouement et la remise à flot du *Santa Anna* constituaient un 'événement' au sens des Conventions de 1992, et que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pouvait s'appliquer au *Santa Anna*, bien que celui-ci fût immatriculé dans un État partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile mais non à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (document 92FUND/EXC.1/9, paragraphes 4.6.5 et 4.6.16).

- 4.6.4 Il a été rappelé en outre que la question s'était posée de savoir si le *Santa Anna* relevait ou non de la définition du terme 'navire' tel qu'énoncée dans l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, dont l'interprétation pourrait utilement être examinée par un Groupe de travail. Le Comité a noté qu'un Groupe de travail intersessions établi par l'Assemblée du Fonds de 1992 s'était penché notamment sur l'interprétation de la définition du terme 'navire'. Le Comité a relevé aussi que le rapport du Groupe de travail, qui s'était réuni les 26 et 27 avril 1999, serait examiné par l'Assemblée du Fonds de 1992 à sa 4ème session.
- 4.6.5 Le Comité a noté que le Gouvernement du Royaume-Uni maintenait la demande qu'elle avait formée contre le propriétaire du navire sur la base de la responsabilité objective et que le montant de la demande était bien en-deça du montant de limitation applicable au navire. Le Comité a donc estimé qu'il n'y avait pas lieu de trancher la question de savoir si le *Santa Anna* relevait ou non de la définition du terme 'navire'. Il a toutefois noté que l'on reviendrait sur la question à la demande de la délégation du Royaume-Uni, si le Gouvernement de ce pays ne parvenait pas à recouvrer les frais auprès du propriétaire du navire.
- 4.7 Sinistre du *Milad 1*
- 4.7.1 Le Comité exécutif a rappelé que le caboteur-citerne *Milad 1* avait été intercepté dans les eaux internationales, à environ 25 milles marins au nord-est de Bahreïn, par le Service des Gardes-côtes des États-Unis (USCG), qui fait parti des effectifs de la Force multinationale d'interception en mer (MIF). Le Comité a rappelé également que ce dernier transportait 1 500 tonnes d'un mélange gasoil/pétrole brut et qu'on avait décélé une fissure d'environ six mètres de long dans la coque, par laquelle l'eau de mer pénétrait dans une citerne de ballast, ce qui constituait un risque grave et imminent de pollution pour les côtes de Bahreïn. Le Centre d'aide mutuelle pour les situations d'urgence en mer (MEMAC), à Bahreïn, avait engagé une entreprise de réparation navale pour effectuer des réparations d'urgence à titre provisoire, pour un coût de BD21 168 (£35 000).
- 4.7.2 Le Comité exécutif a rappelé qu'à sa 3ème session il avait examiné la question des mesures que le MEMAC pouvait prendre en principe pour retrouver le propriétaire du navire, en vue de recouvrer les dépenses encourues (document 92FUND/EXC.3/3/Rev.1, paragraphes 3 et 4). Il a rappelé en outre que le Comité avait décidé que, compte tenu de tous les facteurs en jeu, le MEMAC avait pris toutes les mesures voulues en vue d'exercer les recours qui lui étaient ouverts et que la demande de MEMAC était donc recevable (document 92FUND/EXC.3/7, paragraphe 3.2.8). Le Comité a noté que, suite à cette décision, l'Administrateur avait approuvé la demande du MEMAC pour un montant de BD21 168 (£35 000), lequel avait été remis au MEMAC le 8 juin 1999.
- 4.7.3 Le Comité a rappelé qu'à sa 3ème session, l'Administrateur avait été chargé d'envisager les possibilités pour le Fonds de 1992 d'intenter une action récursoire contre le propriétaire du navire et avait été invité à prendre contact avec les délégations qui avaient suggéré d'autres mesures à prendre pour retrouver le propriétaire du navire. Le Comité a noté que plusieurs délégations avaient donné d'utiles conseils à l'Administrateur.
- 4.7.4 Le Comité a noté que la personne engagée par le Fonds de 1992 pour localiser le navire avait pu établir que, après le sinistre, le *Milad 1* était resté un mois environ à Sharjah (Émirats arabes unis) puis était parti, endommagé comme il était, pour Basra (Iraq), port d'origine du navire et de son équipage. Il a été noté que le navire était resté en rade en Iraq, car l'argent manquait pour faire les réparations qui le remettrait en état de naviguer, et qu'un chantier de ferraille en donnerait US\$65 000 (£41 000). Il a également été noté qu'il n'avait pas été possible d'établir de contact avec le propriétaire du navire mais que vu le temps qui s'était écoulé depuis l'événement, il se pouvait fort bien que le propriétaire ait déjà envoyé le navire à la ferraille.
- 4.7.5 Une délégation a informé le Comité que sa propre enquête avait permis de conclure que le *Milad 1* avait effectivement été envoyé à la ferraille. Cette délégation a fait observer en outre qu'étant donné

que l'État du pavillon ne pouvait retrouver le propriétaire du navire, il était inutile de poursuivre l'examen de la question.

- 4.7.6 Le Comité exécutif a examiné les conclusions des enquêtes menées. Le Comité est convenu avec l'Administrateur qu'il serait à la fois fort coûteux et difficile de poursuivre plus avant l'enquête et que toute action en recouvrement le serait tout autant. Le Comité a conclu qu'il était fort peu probable que le Fonds de 1992 puisse recouvrer les sommes versées au MEMAC à titre d'indemnité et qu'il n'était donc pas justifié de poursuivre les efforts en ce sens.

4.8 *Sea Brothers 1, DB 22 et Mary Anne*

Sea Brothers 1

- 4.8.1 Le Comité exécutif a noté que le *Sea Brothers 1* avait sombré dans le port de Manille, déversant environ 280 tonnes de combustible de soute et que des demandes d'indemnisation présentées par les services des garde-côtes et divers entrepreneurs au titre des opérations de nettoyage avaient été réglées pour un montant de US\$1,2 millions (£750 000). Il a été noté en outre que l'assureur ne prévoyait pas d'autres demandes d'indemnisation relatives aux opérations de nettoyage au titre des dommages par pollution nés de ce sinistre et qu'il était donc peu probable que le Fonds de 1992 soit appelé à payer des indemnités au titre dudit sinistre.

DB 22

- 4.8.2 Le Comité a noté que le chaland remorqué *DB 22* (1 343 tjb), immatriculé aux Philippines, avait déversé environ 16 tonnes de fuel-oil lourd alors qu'il chargeait une cargaison à un quai appartenant au terminal Sucat de la National Power Corporation (Philippines). Il a été noté aussi que les frais afférents aux opérations de nettoyage avaient été estimés à environ US\$28 000 (£17 500) et qu'aucune autre demande d'indemnisation au titre des dommages par pollution n'était prévue. Le Comité a noté en outre qu'il était très peu probable que le Fonds de 1992 soit appelé à payer des indemnités au titre de ce sinistre.

Mary Anne

- 4.8.3 Le Comité exécutif a noté que le chaland de mer automoteur *Mary Anne* (465 tjb), immatriculé aux Philippines, avait commencé à prendre l'eau par vents forts et grosse mer, pour ensuite sombrer par 60 mètres de fond au large du port de Mariveles, à l'entrée de la baie de Manille (Philippines). Il a été noté que la barge aurait transporté une cargaison de 711 tonnes de fuel-oil intermédiaire, ainsi qu'environ 2,5 tonnes de gasoil de soute. Il a été noté également que des hydrocarbures s'étaient écoulés de l'épave plusieurs jours durant et que bien qu'une bonne partie de ces hydrocarbures se soit dispersée naturellement, des hydrocarbures qui seraient provenus du *Mary Anne* s'étaient échoués sur les côtes.
- 4.8.4 Le Comité a noté que le *Mary Anne* était inscrit auprès de la Terra Nova Insurance Company Limited (Terra Nova), laquelle n'était pas un Club P & I, mais une compagnie d'assurance classique qui couvrait les risques P & I pour une prime fixe.
- 4.8.5 Il a été noté que la coopération entre le Fonds de 1992 et les Clubs P & I pour tout ce qui concerne les sinistres était régie par un Mémoire d'entente signé en 1985 par le Fonds de 1971 et l'International Group of P & I Clubs, lequel avait été élargi en 1996 et s'appliquait désormais également au Fonds de 1992. Étant donné que Terra Nova n'était pas membre de l'International Group of P & I Clubs, le Mémoire ne s'appliquait pas en l'espèce. Le Comité a noté que l'Administrateur avait proposé que Terra Nova et le Fonds de 1992 collaborent sur la base du Mémoire, à l'instar de ce qui s'était passé à l'occasion d'autres sinistres mettant en cause d'autres Clubs P & I qui n'étaient pas membres de l'International Group, mais que Terra Nova avait décliné l'offre. Le Comité a noté qu'il avait toutefois été convenu que le Fonds de 1992 recevrait copie des rapports de l'expert de l'International Tanker

Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) qui s'était occupé du sinistre pour le compte de Terra Nova et qui avait surveillé les opérations et donné son avis sur les opérations de nettoyage.

- 4.8.6 Le Comité exécutif a noté que Terra Nova avait informé le Fonds de 1992 que le coût global de la tentative d'enlèvement des hydrocarbures - laquelle n'avait pas abouti - se chiffrait à environ £1 million, montant que Terra Nova avait acquitté. Le Comité a noté en outre que Terra Nova avait versé £680 000 au titre des opérations de nettoyage et que d'autres demandes, pour un montant d'environ £750 000, avaient été formées contre le propriétaire du navire. Il a été noté par ailleurs qu'environ 4 000 pêcheurs étaient basés dans la région de Mariveles et que l'on ignorait encore si le sinistre donnerait lieu à des demandes d'indemnisation au titre de la pêche.
- 4.8.7 Le Comité exécutif a noté que le montant de limitation applicable au *Mary Anne* était de 3 millions de DTS (£2,5 millions). Il a été noté qu'il était peu probable que le montant total des demandes établies dépasse le montant maximum des indemnités disponibles en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il a été noté, toutefois, que l'assureur Terra Nova avait fait savoir au Fonds de 1992 qu'il enquêtait sur un certain nombre d'anomalies entourant éventuellement le sinistre, lesquelles, si elles se confirmaient, pourraient, de l'avis de Terra Nova, signifier que le propriétaire du navire n'avait pas respecté la police d'assurance s'agissant du navire en cause. Le Comité a noté que, bien que l'enquête fût encore en cours, Terra Nova avait informé le Fonds de 1992 de son intention de renvoyer au propriétaire du navire toute nouvelle demande d'indemnisation née du sinistre et lui avait fait savoir qu'il demanderait éventuellement au propriétaire du navire ou au Fonds de 1992 de lui rembourser les montants déjà remis aux demandeurs. Le Comité a noté en outre qu'on ne savait pas encore si le propriétaire du navire serait à même d'assumer les obligations financières qui lui incombent en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

4.9 Laura d'Amato

- 4.9.1 Le Comité a noté que le 3 août 1999, le pétrolier italien *Laura d'Amato* (54 962 tjb) déchargeait sa cargaison de pétrole brut Murban à un terminal pétrolier situé sur la rive nord du port de Sydney (Australie) quand environ 250 tonnes d'hydrocarbures s'étaient échappées dans la mer par une soupape ouverte du fond. Il a été noté que le déversement s'était produit à proximité du quartier central des affaires de Sydney, dans une zone qui comprend le Harbour Bridge et l'Opéra.
- 4.9.2 Le Comité a noté que les opérations de nettoyage avaient été coordonnées par la Sydney Port Corporation et un certain nombre d'autorités maritimes australiennes, dont l'équipe nationale d'intervention (National Response Team). Il a été noté que, bien que le quai du terminal et le navire aient été rapidement entourés de barrages flottants, tous les hydrocarbures n'avaient pu être retenus et une vaste zone du port avait été contaminée. Il a en outre été noté qu'une semaine après le sinistre, presque toutes les opérations de récupération des hydrocarbures à la surface de la mer étaient achevées. Il a été noté enfin que la majeure partie du littoral avait été nettoyée naturellement, sans intervention, mais que certaines zones sensibles abritant une faune protégée du littoral et quelques zones d'un cadre de grande qualité avaient été nettoyées à l'eau de mer à l'aide de manchons d'incendie pour la remise à flot des hydrocarbures échoués, de manière à ce qu'ils puissent être récupérés par des écrémeurs.
- 4.9.3 Le Comité a noté que des demandes d'indemnisation avaient été présentées au titre du nettoyage de coques de yachts et d'un grand nombre de navires commerciaux qui avaient été mazoutés, que l'on s'attendait à des demandes de la part de l'Opéra de Sydney et de lieux fréquentés par le public - tels les restaurants de front de mer dans la zone touchée, lesquels avaient souffert des vapeurs âcres dégagées par les hydrocarbures durant les premières heures du sinistre. Il a été noté qu'une interdiction volontaire de pêche avait été décrétée par l'Association de pêche de Nouvelle Galles du Sud, laquelle avait touché essentiellement la pêche commerciale des poissons à ailerons.
- 4.9.4 Le Comité a constaté que le propriétaire du navire et son assureur avaient estimé que les demandes au titre des frais de nettoyage et les demandes connexes se rapportant aux navires mazoutés et au manque

à gagner du fait de la baisse de la fréquentation des lieux publics seraient de l'ordre de US\$2,8 millions (£1,8 millions).

- 4.9.5 Le Comité a noté que le montant de limitation applicable au *Laura d'Amato* était de 24 millions de DTS (£29 millions) et a reconnu qu'il était donc fort peu probable que le Fonds de 1992 soit appelé à payer des indemnités au titre de ce sinistre.
- 4.9.6 La délégation australienne a déclaré que les autorités de la Nouvelle Galles du Sud avaient l'intention de poursuivre le propriétaire du navire et que les questions d'indemnisation avaient suscité beaucoup d'intérêt.

5 Sessions à venir

- 5.1 Le Comité exécutif a décidé de tenir une session la semaine du 3 au 7 avril 2000 et, le cas échéant, la semaine du 14 au 18 février 2000.
- 5.2 Il a été décidé que le Comité tiendrait sa session d'automne habituelle la semaine du 23 au 27 octobre 2000.

6 Divers

Aucune question n'a été soulevée au titre de ce point de l'ordre du jour.

7 Adoption du compte rendu des décisions

Le projet de compte rendu des décisions du Comité exécutif, tel qu'il figurait dans le document 92FUND/EXC.4/WP.1, a été adopté sous réserve de certaines modifications.
