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

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

92FUND/EXC.4/2
11 octobre 1999
Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1992

Note de l'Administrateur

Résumé:	Il est présenté un résumé de tous les sinistres et de tous les documents qui ont été soumis au titre du présent point de l'ordre du jour.
Mesures à prendre:	Noter les renseignements fournis.

1 Introduction

1.1 La Résolution N°5 du Fonds de 1992, laquelle porte création du Comité exécutif, prévoit que le 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 Dix sinistres ont donné lieu ou pourraient donner lieu à des demandes d'indemnisation contre le Fonds de 1992, à savoir un sinistre survenu en Allemagne, le sinistre du *Nakhodka*, le sinistre de l'*Osung N°3*, un sinistre qui a eu lieu au Royaume-Uni, le sinistre du *Santa Anna* et le sinistre du *Milad 1*, trois sinistres qui se sont produits aux Philippines (sinistres du *Sea Brothers*, du *DB 22* et du *Mary Anne* respectivement) et un sinistre survenu en Australie, celui du *Laura d'Amato*.

2 Présentation des documents

Les documents présentés à la 4ème session du Comité exécutif de 1992 se présentent comme suit:

a) sinistres que le Comité exécutif est invité à examiner sur la base d'un document distinct pour chaque sinistre; et

b) sinistres que le Comité exécutif est invité à examiner en groupe, les sinistres ayant eu lieu dans le même Etat Membre.

3 Récapitulation des sinistres

La situation concernant les sinistres dans le cadre desquels le Fonds de 1992 a été amené à intervenir peut se résumer comme suit:

3.1 Document 92FUND/EXC.4/3

- Sinistre survenu en Allemagne (1996): le 20 juin 1996, il a été constaté que du pétrole brut avait pollué la côte allemande et un certain nombre d'îles allemandes situées à proximité de la frontière danoise en mer du Nord. Les autorités allemandes ont mené à bien les opérations de nettoyage. L'enquête menée par les autorités allemandes a révélé que le pétrolier russe *Kuzbass* (88 692 tjb) avait déchargé du brut de Libye dans le port de Wilhelmshaven le 11 juin 1996. Les autorités allemandes ont informé le Fonds de 1992 que, si leurs tentatives visant à recouvrer les coûts des opérations de nettoyage auprès du propriétaire et de son assureur échouaient, elles demanderaient réparation au Fonds de 1992.

  En juillet 1998, les autorités allemandes ont introduit une action devant le tribunal de première instance de Flensburg à l'encontre du propriétaire du *Kuzbass* et de son assureur. Le Fonds de 1992 a été notifié de cette action en justice. Le 24 août 1999, le Fonds de 1992 s'est porté partie intervenante pour protéger ses intérêts.

  Aucune mesure demandée

3.2 Document 92FUND/EXC.4/4 (voir document 71FUND/EXC.62/8)

- *Nakhodka* (Japon 1997): le *Nakhodka* s'est brisé par grosse mer, laissant s'échapper environ 6 200 tonnes d'hydrocarbures. La section arrière a coulé et la section avant - qui s'était retournée - s'est échouée près du rivage et a fortement contaminé le littoral. Le Bureau des demandes d'indemnisation de Kobe a reçu des demandes s'élevant au total à £204 millions. Le Fonds de 1971 a versé des indemnités aux demandeurs à raison d'un montant total de £38,3 millions. Le propriétaire du navire/UK Club a effectué des paiements se chiffrant au total à £560 000. L'on s'attend à recevoir de nouvelles demandes. Les paiements sont actuellement limités à 60% des dommages subis par chaque demandeur.

  Mesures demandées:

  - Se prononcer sur le niveau des paiements du Fonds de 1992.

3.3 Document 92FUND/EXC.4/4/1 (voir document 71FUND/EXC.62/8/1)

- *Nakhodka* (Japon 1997): les experts des Fonds ont examiné les rapports d'enquête effectués par les autorités japonaises et russes concernant la cause du sinistre. Ils ont également examiné les autres informations disponibles, notamment les documents présentés par le propriétaire du navire. D'après la conclusion des experts, le *Nakhodka* n'était pas en état de prendre la mer et le propriétaire du navire en était informé, ou du moins aurait dû l'être. A la lumière des avis formulés par les experts, l'Administrateur a examiné la question de savoir si les Fonds devraient intenter une action en recours à l'encontre du propriétaire du navire et d'autres tiers afin de recouvrer les sommes versées par les Fonds à titre d'indemnité.

  Mesures demandées:

  - Se prononcer sur la question de savoir si les Fonds devraient contester le droit du propriétaire de limiter sa responsabilité.

  - Se prononcer sur la question de savoir si une action en recours devrait être intentée contre:

i) le propriétaire immatriculé ;
ii) la société mère du propriétaire ;
iii) l'assureur P&I du propriétaire du navire ; et
iv) le registre maritime russe de navigation.

3.4 Document 92FUND/EXC.4/5 (voir document 71FUND/EXC.62/6)

- *Osung N°3* (République de Corée, 1997): l'*Osung N°3* transportait 1 700 tonnes d'hydrocarbures lorsqu'il s'est échoué et a sombré, déversant une quantité non déterminée d'hydrocarbures. Le sinistre a entraîné des dommages par pollution en République de Corée et au Japon. Les opérations d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave sont achevées. Le Fonds de 1992 a été amené à intervenir dans le sinistre de l'*Osung N°3* du fait que les hydrocarbures provenant du navire avaient touché non seulement la République de Corée mais aussi le Japon. En ce qui concerne les demandes d'indemnisation ayant trait aux dommages subis au Japon, l'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé, à sa 2ème session, que le Fonds de 1992 devrait payer le solde des demandes établies qui dépasserait les paiements effectués par le Fonds de 1971, alors limités à 25% des dommages effectivement subis par chaque demandeur. L'Administrateur a décidé, en novembre 1998, de porter les paiements du Fonds de 1971 de 25% à 100% de chaque demande établie. En conséquence de cette décision, le Fonds de 1971 a remboursé au Fonds de 1992 les montants que celui-ci avait versés pour couvrir le solde des demandes japonaises. En définitive, aucune responsabilité n'incombera donc au Fonds de 1992 au titre de ce sinistre.

Aucune mesure demandée

3.5 Document 92FUND/EXC.4/6

- Sinistre survenu au Royaume-Uni (1997): en septembre 1997, du combustible de soute a échoué sur la côte est de l'Angleterre. Des opérations de nettoyage ont été effectuées à terre par l'autorité locale. La provenance des hydrocarbures est inconnue. L'autorité locale a soumis au Fonds de 1992 une demande d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage d'un montant provisoire d'environ £10 000. L'autorité locale a informé le Fonds de 1992 qu'il ne serait pas donné suite à cette demande.

Aucune mesure demandée

3.6 Document 92FUND/EXC.4/7

- *Santa Anna* (Royaume-Uni, 1998): le navire-citerne panaméen *Santa Anna* (17 134 tjb), à l'état lège, s'est échoué sur des rochers de la côte sud-ouest de l'Angleterre. L'échouement et les opérations de renflouement n'ont pas provoqué de déversement d'hydrocarbures. Le Gouvernement du Royaume-Uni a présenté au propriétaire du navire une demande d'indemnisation au titre des frais de mobilisation des moyens mis en œuvre pour intervenir en cas de fuite du combustible de soute persistant.

Plusieurs questions juridiques ont été soulevées, notamment celle de savoir si le *Santa Anna* était ou non un navire au regard des Conventions de 1992. Un Groupe de travail intersessions a analysé la définition du terme 'navire' donnée dans les Conventions.

Mesures demandées:

- Si l'Assemblée s'est prononcée à sa 4ème session au sujet des recommandations du Groupe de travail, décider si le *Santa Anna* relève ou non de la définition du terme 'navire'.

3.7 Document 92FUND/EXC.4/8

- *Milad 1* (Bahreïn 1998): le navire-citerne côtier *Milad 1*, dont la coque était fissurée, a été remorqué au large de Bahreïn sans laisser s'échapper d'hydrocarbures. Le Fonds de 1992 a acquitté une demande d'indemnisation d'un montant de BD21 168 (£33 000) au titre des frais

relatifs à la fourniture d'un remorqueur de sauvetage et de l'assistance d'une équipe d'intervention appelée pour secourir le navire. L'Administrateur a été chargé d'examiner la possibilité pour le Fonds de 1992 d'intenter avec succès une action en recours contre le propriétaire du navire. L'Administrateur s'est efforcé de localiser le *Milad 1* et de contacter le propriétaire.

Mesures demandées:

- Décider si le Fonds de 1992 devrait continuer à poursuivre le propriétaire du navire.

3.8 Document 92FUND/EXC.4/9

Sea Brothers 1 (Philippines 1999): le navire-citerne de soutage *Sea Brothers* a coulé dans le port de Manille, déversant environ 280 tonnes de combustible de soute. Les demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution ne dépassent pas le montant de limitation du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Aucune mesure demandée

DB 22 (Philippines 1999): la barge *DB 22* a laissé s'échapper une quantité de fuel-oil estimée à 16 tonnes lors d'opérations de chargement de la cargaison, après avoir été heurtée par un autre navire. Les demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution ne dépassent pas le montant de limitation du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Aucune mesure demandée

*Mary Anne (*Philippines 1999): la barge de mer *Mary Anne* a coulé à l'entrée de la baie de Manille, laissant s'échapper une quantité non déterminée de fuel intermédiaire. Les demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution ne dépasseront probablement pas le montant de limitation du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. L'assureur P & I du propriétaire du navire a toutefois indiqué qu'il se pouvait qu'il y ait eu violation de la police d'assurance et que, à ce titre, l'assureur pourrait ne pas couvrir le sinistre.

Aucune mesure demandée

3.9 Document 92FUND/EXC.4/10

Laura d'Amato (Australie): le pétrolier italien *Laura d'Amato* déchargeait sa cargaison de pétrole brut à un terminal pétrolier situé sur la rive nord du port de Sydney quand environ 250 tonnes d'hydrocarbures se sont échappées dans la mer par une soupape ouverte du fond. Le déversement s'est produit à proximité du quartier central des affaires de Sydney, dans une zone qui comprend le Harbour Bridge et l'Opéra.

L'assureur P&I du propriétaire du navire estime que les demandes au titre des frais de nettoyage et les demandes connexes concernant les navires mazoutés et au titre du manque à gagner causé par une baisse de la fréquentation des lieux publics s'élèveront à environ US$2,8 millions (£1,8 millions). Le montant de limitation applicable au *Laura d'Amato* est de 24 millions de DTS (£29 millions). Il est par conséquent fort peu probable que le Fonds de 1992 soit appelé à payer des indemnités au titre de ce sinistre.

Aucune mesure demandée

4 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

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