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.4/9
22 septembre 1999
Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1992

TROIS SINISTRES SURVENUS AUX PHILIPPINES

Sea Brothers 1, DB 22 et *Mary Anne*

Note de l'Administrateur

Résumé: Le *Sea Brothers 1* a sombré dans le port de Manille, déversant environ 280 tonnes de combustible de soute. Les demandes d'indemnisation au titre de la pollution par les hydrocarbures ne dépasse pas le montant de limitation du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsablité civile.

Le *DB 22* a déversé quelque 16 tonnes de fuel-oil au cours d'un chargement, après avoir été heurté par un autre navire. Les demandes d'indemnisation au titre de la pollution par les hydrocarbures ne dépasse pas le montant de limitation du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsablité civile.

Le *Mary Anne* a sombré à l'entrée de la baie de Manille, déversant une quantité indéterminée de fuel-oil intermédiaire. Les demandes d'indemnisation au titre de la pollution par les hydrocarbures ne dépasseront sans doute pas le montant de limitation du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsablité 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.

Mesures à prendre: Noter les renseignements donnés.

1 ***Sea Brothers 1***
(Philippines, 19 mars 1999)

1.1 Le sinistre

1.1.1 Le navire d'avitaillement *Sea Brothers 1* (391 tjb), immatriculé aux Philippines, a chaviré alors qu'il était en pleine charge, puis a coulé par sept mètres de fond, après avoir heurté un brise-lames dans le port de Manille (Philippines). 85 tonnes environ de combustible de soute se sont déversées des citernes endommagées; le gros du combustible n'a pas quitté le port.

1.1.2 Le *Sea Brothers 1* était immatriculé auprès de la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd.

1.2 Opérations de nettoyage

1.2.1 Les opérations de nettoyage ont été menées par les services des garde-côtes des Philippines, avec le concours des personnels du Ministère de l'environnement. On a utilisé dans un premier temps des dispersants chimiques, puis des mesures de confinement et de récupération des hydrocarbures après que ceux-ci eurent été exposés à l'action de l'air.

1.2.2 Une équipe de plongeurs a scellé les citernes du navire et le propriétaire du navire a chargé une entreprise d'assistance d'enlever les 90 tonnes d'hydrocarbures qui restaient à bord. On a procédé au pompage des hydrocarbures et le navire a pu être remis à flot le 19 avril 1999, sans autre fuite.

1.3 Demandes d'indemnisation

1.3.1 Des demandes d'indemnisation présentées par les services des garde-côtes et divers entrepreneurs au titre des opérations de nettoyage ont été réglées pour un montant de US$1,2 millions (£750 000). Le Club P & I n'envisage aucune autre demande d'indemnisation relative aux opérations de nettoyage au titre des dommages par pollution nés de ce sinistre.

1.3.2 Le montant de limitation applicable au *Sea Brothers 1* est de 3 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (£3,6 millions). Il est donc peu probable que le Fonds de 1992 soit appelé à payer des indemnités au titre de ce sinistre.

2 *DB 22*
(Philippines, 21 mai 1999)

2.1 Le sinistre

2.1.1 Le chaland remorqué *DB 22* (1 343 tjb), immatriculé aux Philippines, se trouvait à quai (lequel appartient au terminal Sucat de la National Power Corporation (Philippines) et attendait un chargement de résidus d'hydrocarbures quand il a été heurté par une barge. Ultérieurement en cours de journée, le *DB 22* procédait au chargement de fuel-oil lourd quand on aperçut une fuite d'hydrocarbures, venant d'une citerne latérale située à tribord. On estime à 16 tonnes la quantité d'hydrocarbures qui s'est écoulée avant qu'on ne colmate la fuite.

2.1.2 Le *DB 22* était inscrit auprès de la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd.

2.2 Opérations de nettoyage

Dès la découverte de la fuite, du personnel basé à terre et l'équipage du *DB 22* ont pris des mesures pour contenir les hydrocarbures en utilisant les barrages flottants qui se trouvent en permanence dans le terminal. Quelque 12 tonnes d'hydrocarbures ont été récupérés et transférés dans une des citernes à cargaison du *DB 22*.

2.3 Demandes d'indemnisation

2.3.1 Les frais afférents aux opérations de nettoyage ont été estimés à environ US$28 000 (£17 500). Aucune autre demande d'indemnisation au titre des dommages par pollution n'est prévue.

2.3.2 Le montant de limitation applicable au *DB 22* est de 3 millions de DTS (£3,6 millions). Il est donc très peu probable que le Fonds de 1992 soit appelé à payer des indemnités au titre de ce sinistre.

3 ***Mary Anne***
(Philippines, 22 juillet 1999)

3.1 Le sinistre

3.1.1 Le chaland automoteur *Mary Anne* (465 tjb), immatriculé aux Philippines, se rendait de la baie Subic à Manille quand il a commencé à prendre l'eau, puis il 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. Des hydrocarbures se sont écoulés de l'épave plusieurs jours durant, mais au 29 juillet, il ne s'écoulait que entre une à cinq tonnes par jour et une bonne partie de ces hydrocarbures s'est dispersée naturellement. Des hydrocarbures qui seraient provenus du *Mary Anne* se sont échoués sur les côtes situées près du port de Mariveles et sur deux îles situées à l'embouchure de la baie de Manille.

3.1.2 Le *Mary Anne* était inscrit auprès de la Terra Nova Insurance Company Limited (Terra Nova).

3.1.3 La tradition veut que la plupart des navires soient inscrits auprès d'un des Clubs P & I (Protection et Indemnisation), qui sont des mutuelles d'assurance. Terra Nova n'est pas un Club P & I, mais une compagnie d'assurance classique qui couvre les risques P & I pour une prime fixe.

3.1.4 La coopération entre le Fonds de 1992 et les Clubs P & I pour tout ce qui concerne les sinistres est régie par un Mémorandum d'entente signé en 1985 par le Fonds de 1971 et le International Group of P & I Clubs, lequel a été élargi en 1996 et s'applique désormais également au Fonds de 1992. Étant donné que Terra Nova n'est pas membre de l'International Group of P & I Clubs, le Mémorandum ne s'applique pas en l'espèce. L'Administrateur a proposé que Terra Nova et le Fonds de 1992 collaborent sur la base du Mémorandum, à l'instar de ce qui s'est 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 Terra Nova a décliné l'offre. Il a 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'est occupé du sinistre pour le compte de Terra Nova et qui a surveillé les opérations et donné son avis sur les opérations de nettoyage.

3.2 Nettoyage et mesures de sauvegarde

3.2.1 Les opérations ont été menées sous la conduite des services des garde-côtes des Philippines. Le propriétaire du navire a engagé une entreprise locale d'assistance pour intervenir contre le déversement. Cette intervention devait notamment comprendre le déploiement de matériel de récupération des hydrocarbures, mais la mer était tellement houleuse que ce matériel n'a pu être utilisé. On a donc opté pour la dispersion chimique à partir de remorqueurs. Pour le nettoyage du littoral, de la main-d'œuvre recrutée par les municipalités a ramassée les hydrocarbures et debris mazoutés à la main.

3.2.2 Terra Nova a engagé une entreprise internationale de sauvetage, qui travaillerait en collaboration avec l'assistant local, pour localiser l'épave et récupérer les hydrocarbures qui s'y trouveraient encore. 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. Les inspections ont permis de conclure qu'il ne restait d'hydrocarbures ni dans les citernes à cargaison - à l'exception de quelques résidus plaqués aux parois - ni dans les soutes à combustible.

3.3 Demandes d'indemnisation

3.3.1 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$1 million (£625 000).

3.3.2 Environ 4 000 pêcheurs sont basés dans la région de Mariveles. On ignore encore si le sinistre donnera lieu à des demandes d'indemnsisation au titre de la pêche.

3.3.3 Le montant de limitation applicable au *Mary Anne* est de 3 millions de DTS (£3,6 millions). 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. L'assureur Terra Nova a toutefois fait savoir au Fonds de 1992 qu'il enquêtait actuellement sur un certain nombre d'anomalies qui, 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. Bien que l'enquête soit encore en cours, Terra Nova a informé le Fonds de 1992 de son intention de renvoyer au propriétaire du navire toute nouvelle demande d'indemnisation née du sinistre et lui a fait savoir qu'il demanderait éventuellement au propriétaire du navire ou au Fonds de 1992 de lui rembourser les montants déjà remis aux demandeurs. On ne sait pas encore si le propriétaire du navire sera à même d'assumer les obligations financières qui lui incombent en vertu de la Convention de 1992 sur la responasbilité civile.

4 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

a) prendre note des renseignements donnés dans le présent document; et

b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera utiles en ce qui concerne ces sinistres.