FONDS INTERNATIONAUX
D'INDEMNISATION DE
1971 ET DE 1992 POUR LES
DOMMAGES DUS À LA
POLLUTION PAR LES
HYDROCARBURES

COMITÉ EXÉCUTIF
7ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.7/2
22 mars 2000
Original: ANGLAIS

COMITÉ EXÉCUTIF
63ème session
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.63/7

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1971 ET LE FONDS DE 1992 ONT EU À CONNAÎTRE

NAKHODKA

Note de l'Administrateur

Résumé:	Les demandes d'indemnisation reçues s'élèvent au total à ¥35 871 millions (£210 millions). Les FIPOL ont à ce jour versé ¥9 789 millions (£49,5 millions) à titre d'indemnisation. Les Fonds ont entamé des actions en recours à l'encontre du propriétaire du navire, de l'assureur P&I du propriétaire du navire, de la société mère du propriétaire du navire et du Registre maritime russe de navigation. Les demandeurs ont engagé des actions en justice contre le propriétaire du navire, l'assureur et les Fonds. Le propriétaire et l'assureur ont également engagé des actions contre les Fonds.
Mesures à prendre:	Se prononcer sur le niveau des paiements du Fonds de 1971, établi actuellement à 60% des préjudices ou des dommages subis par chaque demandeur.

1 Introduction

1.1 Le 2 janvier 1997, le navire-citerne russe *Nakhodka* (13 159 tjb), qui transportait 19 000 tonnes de fuel-oil moyen, s'est brisé en deux à une centaine de kilomètres au nord-est des îles Oki (Japon), laissant s'échapper environ 6 200 tonnes d'hydrocarbures. La section arrière, contenant une cargaison d'hydrocarbures estimée à 10 000 tonnes, a coulé peu de temps après le sinistre. La section avant, qui contenait peut-être jusqu'à 2 800 tonnes avant de se retourner, a dérivé en direction du littoral, puis s'est échouée sur des rochers à environ 200 mètres du rivage, à proximité de la ville de Mikuni, dans la préfecture de Fukui. Une fois échouée, elle a libéré une quantité importante d'hydrocarbures, qui a fortement contaminé le littoral.

1.2 Le sinistre et les opérations de nettoyage sont décrits en détail dans le document 71FUND/EXC.55/8.

2 Traitement des demandes d'indemnisation

Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992, le propriétaire du navire et son assureur P & I - la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club) - ont ouvert ensemble un Bureau des demandes d'indemnisation à Kobe. Le Bureau compte à présent huit experts, deux comptables et dix assistants.

3 Demandes d'indemnisation

3.1 Bilan des demandes d'indemnisation

3.1.1 Au 20 mars 2000, 458 demandes, d'un montant total de ¥35 871 millions (£210 millions)[<1>] avaient été reçues. Le tableau reproduit en annexe présente le bilan des demandes d'indemnisation.

3.1.2 En novembre 1999, le propriétaire du navire/UK Club a versé un montant total de ¥65 889 134 (£387 000) à un entrepreneur ayant fourni du matériel pour les opérations de nettoyage. Il avait précédemment effectué des versements à plusieurs autres entrepreneurs, pour un total de US$867 593 (£549 000).

3.1.3 Le propriétaire du navire/UK Club a informé les Fonds qu'il avait payé une somme de US$3,8 millions (£2,4 millions) à deux assistants au titre de l'évacuation des hydrocarbures de la section avant et de l'enlèvement de celle-ci. Les Fonds n'ont cependant reçu aucune information détaillée concernant la base sur laquelle ces paiements ont été effectués.

3.1.4 Au 20 mars 2000, le montant total des paiements effectués aux demandeurs, y compris ceux qui ont été acquittés par le propriétaire du navire/UK Club, était de ¥10 354 millions (£52 millions). Sur ce montant, ¥2 314 millions (£11,2 millions) ont été payés après les sessions d'octobre des Comités exécutifs.

3.1.5 On trouvera aux paragraphes 3.2 à 3.4 des renseignements concernant les groupes de demandeurs pour lesquels des éléments nouveaux importants sont intervenus depuis les sessions d'octobre 1999 des Comités exécutifs.

3.2 Opérations de nettoyage

3.2.1 Des demandes émanant du Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes (Japan Marine Disaster Prevention Centre (JMDPC)) et de 54 entrepreneurs qui avaient été engagés pour les opérations de nettoyage sous la houlette du JMDPC (rubriques a) et b) du tableau en annexe) ont été présentées à raison de ¥8 316 millions (£48,9 millions), s'agissant notamment de demandes relatives au coût de l'évacuation des déchets d'hydrocarbures.

3.2.2 En décembre 1999, un accord a été passé avec le JMDPC au sujet de demandes relatives aux frais encourus par 27 des entrepreneurs ayant participé aux opérations de nettoyage à terre et au large ou à l'évacuation des déchets d'hydrocarbures.

3.2.3 De ce fait, toutes les demandes au titre des opérations de nettoyage, à l'exception de l'une d'entre elles, ont été réglées à raison d'un montant total de ¥6 772 millions (£39,8 millions). Le montant total payé par les FIPOL au JMDPC s'élève à ¥4 064 millions (£20,5 millions).

<1> Dans le présent document, les montants en yen ont été convertis au taux de change en vigueur au 1er mars 2000, soit £1 = ¥170,36, à l'exception des montants acquittés, pour lesquels la conversion s'est effectuée au taux en vigueur à la date du paiement.

3.2.4 En septembre 1999, les FIPOL et les experts de l'UK Club ont procédé à l'évaluation provisoire d'une demande d'indemnisation d'un montant de ¥932 millions (£5,5 millions) relative au coût du transbordement du pétrole du *Nakhodka* sur des navires de petite taille par un sous-traitant relevant du JMDPC. Le montant estimé est de ¥827 millions (£4,9 millions). Le Fonds de 1971 a effectué un paiement provisoire à hauteur de ¥400 millions (£2,3 millions) en octobre 1999.

3.2.5 Six compagnies d'électricité ont présenté des demandes d'indemnisation au titre des frais de déploiement des barrages flottants et des opérations de nettoyage d'un montant total de ¥2 629 millions (£15,4 millions) (rubrique f) du tableau en annexe). Les experts du Fonds ont évalué provisoirement ces demandes à ¥1 930 millions (£11,2 millions). En décembre 1999, le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont effectué sur la base de cette évaluation des paiements d'un montant de ¥1 046 millions (£5,3 millions). En novembre 1999, une autre compagnie d'électricité a présenté une demande relative à des opérations de ce type à raison de ¥98 millions (£580 000). Cette demande est en cours d'évaluation.

3.2.6 Une demande d'un montant de ¥6,9 millions (£41 000) a été présentée par la société Fukui Prefectural Road Public Corporation au titre des frais de nettoyage des routes, des clôtures et des tétrapodes contaminés faisant partie du réseau routier relevant de son administration. Cette demande a été réglée à raison de ¥4,8 millions (£28 000) en mars 2000, et le Fonds de 1992 a versé une somme de ¥2,9 millions (£17 000) à ce demandeur.

3.2.7 La Préfecture de Niigata et 117 municipalités relevant de sa juridiction ont présenté une demande se chiffrant au total à ¥680 904 665 (£4,0 millions). La Préfecture de Fukui et douze municipalités relevant de ladite préfecture ont présenté une demande d'un montant total de ¥3 750 904 470 (£22,1 millions). Ces demandes, relatives notamment aux frais de collecte des hydrocarbures sur le rivage et de l'évacuation des hydrocarbures, sont en cours d'examen.

3.3 Demandes présentées par les pêcheurs au titre du manque à gagner

3.3.1 Des demandes s' élevant à ¥5 242 millions (£30,8 millions) ont été présentées au titre du manque à gagner subi par les pêcheurs (rubrique j) du tableau en annexe). À ce jour, cinq demandes d'un montant de ¥3 569 millions (£21 millions) ont été réglées à hauteur de ¥1 167 millions (£6,9 millions) et une somme de ¥700 millions (£3,8 millions) a été versée à ce groupe de demandeurs. Quatre autres demandes faisant partie de cette catégorie sont en cours d'évaluation.

3.4 Tourisme

3.4.1 Trois cent quarante-sept opérateurs du secteur touristique ont présenté des demandes (rubrique n) du tableau en annexe) s'élevant au total à ¥3 036 millions (£17,8 millions).

3.4.2 À ce jour, les experts des FIPOL et de l'UK Club ont présenté des rapports sur l'évaluation des 245 demandes de cette catégorie. Cent quatre vingt-sept demandes ont été réglées à hauteur d'un montant total de ¥716 millions (£4,2 millions), et une somme de ¥430 millions (£2,3 millions) a été versée aux demandeurs. Quarante-deux demandes, s'élevant au total à ¥103 millions (£610 000), ont été rejetées au motif que les demandeurs n'avaient pas démontré qu'ils avaient subi des pertes du fait du sinistre ou faute d'un degré raisonnable de proximité entre les préjudices allégués et la contamination.

3.4.3 L'on s'attend à ce que les experts achèvent leur travail d'évaluation de la plupart des demandes émanant du secteur touristique avant l'été 2000.

4 Actions en justice intentées contre le propriétaire du navire/UK Club et les FIPOL

4.1 Préfectures, demandeurs du secteur touristique et autres

Le 1er novembre 1999, neuf préfectures, 318 demandeurs du secteur touristique, une exploitation piscicole, six fabricants de dispersants d'hydrocarbures, un entrepreneur engagé par le propriétaire du navire, une association de coopérative de pêche relevant des préfectures et deux autres demandeurs ont intenté des actions en justice devant la cour fédérale de Fukui à l'encontre du propriétaire du navire, de l'UK Club et des FIPOL pour une somme de ¥7 724 439 603 (£45,3 millions).

4.2 Pêcheurs

Le 1er novembre 1999, des pêcheurs appartenant à huit fédérations d'associations de coopératives de pêche relevant des préfectures ont engagé des actions en justice devant la cour fédérale de Fukui à l'encontre du propriétaire du navire, de l'UK Club et des FIPOL pour une somme de ¥1 861 409 667 (£11 millions).

4.3 Compagnies d'éléctricité

Le 15 décembre 1999, sept compagnies d'électricité ont engagé des actions en justice devant la cour fédérale de Fukui à l'encontre du propriétaire du navire, de l'UK Club et des FIPOL pour une somme de ¥1 681 054 932 (£9,9 millions).

4.4 Administrations publiques et JMDPC

Le 17 décembre 1999, le Ministère japonais de la justice a engagé des actions en justice devant la cour fédérale de Tokyo, au nom de quatre administrations publiques (les Ministères du bâtiment, des transports, de la défense et l'Agence de la sécurité maritime), à l'encontre du propriétaire du navire et de l'UK Club pour des montants de ¥1 519 466 786 (£8,9 millions) et de ¥7 522 400 238 (£44,2 millions). Ces sommes se rapportent aux frais encourus par ces administrations au titre des opérations de nettoyage. La demande émanant du JMDPC couvre également les frais de construction et d'enlèvement d'une chaussée qui avait été construite pour permettre d'enlever les hydrocarbures contenus dans la section avant du navire qui s'était échouée.

4.5 Propriétaire du navire et UK Club

Le 24 décembre 1999, le propriétaire du navire et l'UK Club ont engagé une action en justice devant la cour fédérale de Fukui à l'encontre du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 pour une somme de ¥537 375 403 (£3,2 millions) concernant les montants qu'ils avaient versés à certains entrepreneurs.

5 Niveau des paiements

5.1 Étant donné que le niveau du montant total des demandes demeurait incertain, le Comité exécutif du Fonds de 1971 et l'Assemblée du Fonds de 1992 ont décidé en avril 1997 que les paiements devant être effectués par les deux organisations devraient, à ce stade, être limités à 60% du montant des dommages effectivement subis par les demandeurs respectifs, tels que déterminés par les experts engagés par les Fonds et le propriétaire du navire/UK Club à la date du paiement. Les Comités exécutifs des deux organisations ont confirmé, tout récemment à leurs sessions d'octobre 1999, que le niveau de 60% devrait être maintenu.

5.2 En vertu de l'article VIII.1 des Conventions sur la responsabilité civile et de l'article 6 des Conventions portant création du Fonds, les droits à indemnisation à l'encontre du propriétaire du navire, de l'UK Club et des FIPOL s'éteignent à défaut d'action en justice intentée devant les tribunaux japonais compétents dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le sinistre est

survenu, ou, concernant les FIPOL, si les Fonds ne reçoivent pas durant ce délai notification d'une action intentée contre le propriétaire du navire/UK Club.

5.3 En octobre 1999, le juriste japonais des Fonds a adressé aux demandeurs des lettres appelant leur attention sur la question de la prescription.

5.4 Les demandes formées à l'encontre des FIPOL ont été frappées de prescription le 2 janvier 2000 ou peu après cette date. Des demandes se chiffrant au total à quelque ¥20 846 millions (£122 millions) ont été portées devant les tribunaux compétents à cette date. Les montants réclamés dans le cadre des actions en justice représentent le solde des demandes en suspens après déduction des sommes, d'un montant total de ¥9 655 532 396 (£48,3 millions), qui ont été versées par les Fonds et le propriétaire du navire/UK Club jusqu'au 2 janvier 2000.

5.5 L'avocat japonais du Fonds a informé l'Administrateur qu'en droit japonais le demandeur ne pouvait pas augmenter le montant réclamé. Il a également précisé que les demandeurs pouvaient toutefois, après expiration du délai considéré, ajouter des montants au titre des frais de justice et des honoraires des experts encourus. Il est donc possible que certains demandeurs réclament ultérieurement des montants additionnels au titre de ces frais et de ces honoraires.

5.6 À sa deuxième session, l'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé que le montant total disponible en vertu de la Convention portant création du Fonds de 1971 et de la Convention portant création du Fonds de 1992, c'est-à-dire 135 millions de DTS, serait converti en monnaie nationale sur la base de sa valeur par rapport au DTS à la date de l'adoption par l'Assemblée du Fonds de 1992 (ou par le Comité exécutif) du compte rendu des décisions prises à la session à laquelle l'Assemblée (ou le Comité exécutif) avait décidé que les demandes pouvaient être réglées ; concernant le sinistre du *Nakhoda*, le compte rendu des décisions a été adopté le 17 avril 1997. Selon le taux de change en vigueur à cette date, 135 millions de DTS équivalent à ¥23 164 515 000 (£136 millions).

5.7 Compte tenu des informations données aux paragraphes 5.4 et 5.5, le montant total des risques encourus par les Fonds peut être estimé à quelque ¥30 500 millions (£179 millions). Les versements à concurrence de 70% de ce montant équivaudraient à ¥21 351 millions (£125 millions).

5.8 Compte tenu de ce qui précède, l'Administrateur estime qu'un relèvement de 60% à 70% des sommes acquittées par les FIPOL laisserait à ceux-ci une marge suffisante contre le surpaiement. C'est pourquoi il propose que les Comités exécutifs décident de porter le niveau des paiements des FIPOL à 70% du montant des dommages effectivement subis par les demandeurs respectifs.

6 Actions en recours engagées par les FIPOL

6.1 À leurs sessions d'octobre 1999, le Comité exécutif du Fonds de 1971 et le Comité exécutif du Fonds de 1992 ont examiné les recherches effectuées sur la cause du sinistre et la possibilité d'actions en recours. Les débats, qui ont eu lieu en séance privée, sont résumés dans les documents 71FUND/EXC.62/14, paragraphes 3.7.7. à 3.7.22, et 92 FUND/EXC.4/11, paragraphes 4.3.7 à 4.3.19.

6.2 Les Comités exécutifs ont décidé que si le propriétaire, Prisco Traffic Ltd, entamait une procédure en limitation de sa responsabilité, le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 devraient s'opposer à son droit en la matière (documents 71FUND/EXC.62/14, paragraphe 3.7.11, et 92FUND/EXC.4/11, paragraphe 4.3.11).

6.3 Les Comités ont également décidé que les Fonds devraient entamer une action en recours contre Prisco Trafic Ltd, sa société mère Primorsk Shipping Corporation ('Primorsk'), le UK Club et le Registre maritime russe de navigation (documents 71FUND/EXC.62/14, paragraphes 3.7.12, 3.7.15 et 3.7.16, et 92FUND/EXC.4/11, paragraphes 4.3.12, 4.3.15 et 4.3.16).

6.4 Le 1er novembre 1999, le Fonds de 1971 a entamé des actions devant la cour fédérale de Fukui contre Prisco Traffic Ltd, Primorsk, le UK Club et le Registre maritime russe de navigation pour ¥7 973 814 513, somme que le Fonds de 1971 avait versée aux demandeurs avant cette date.

6.5 Le 10 décembre 1999, le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont engagé des actions à l'encontre de ces quatre défendeurs pour ¥1 594 161 883, montant que le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 avaient payé depuis le dépôt de la première action en recours.

6.6 Le 22 décembre 1999, le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont intenté des actions à l'encontre de ces quatre défendeurs pour une somme de ¥13 400 000 000, montant maximal payable par les Fonds en vertu des Conventions portant création des Fonds de 1971 et de 1992, moins les sommes couvertes par les premières et deuxièmes séries d'actions et le montant en limitation du propriétaire du navire.

6.7 Aux sessions d'octobre 1999, les Comités exécutifs ont noté que d'importantes réparations avaient été faites au *Nakhodka* dans un chantier naval de Singapour en 1993. Ils ont décidé que la question de savoir si le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 devraient ou non engager des poursuites contre le chantier naval devrait être laissée à l'appréciation de l'Administrateur compte tenu de ce que serait l'intérêt bien compris des Organisations (documents 71FUND/EXC.62/14, paragraphe 3.7.17, et 92FUND/EXC.4/11, paragraphe 4.3.17).

6.8 Les experts engagés par les Fonds se sont rendus sur le chantier naval de Singapour en janvier 2000.

6.9 À la lumière des avis donnés par les avocats et les experts des Fonds, l'Administrateur a décidé de ne pas intenter d'action en justice à l'encontre du chantier naval.

7 Réactions du propriétaire du navire et du Registre maritime russe de navigation Reactions

7.1 Dans une lettre en date du 12 novembre 1999 qu'il a adressée à l'Administrateur, le propriétaire du navire, Prisco Traffic Ltd, a émis l'opinion selon laquelle les documents présentés par l'Administrateur aux comités à leurs sessions d'octobre 1999 (documents 71FUND/EXC.62/8/1 et 92FUND/EXC.4/4/1) comportaient un certain nombre d'inexactitudes et d'erreurs et pouvaient de ce fait fortement prêter à confusion. Selon la lettre, la cargaison avait été chargée conformément aux critères de charge, le *Nakhodka* ne pouvait pas être considéré comme un navire en mauvais état car il avait fait l'objet de nombreuses réparations et était totalement soumis à la classification à la date du sinistre, il ne pouvait pas y avoir de faute personnelle de la part du propriétaire du navire, la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était applicable au sinistre du *Nakhodka*, la Prisco Traffic Ltd ne faisait partie d'aucun groupe et les Fonds auraient dû envisager une action en recours contre les assistants.

7.2 Dans sa réponse, l'Administrateur a déclaré que, de l'avis des experts engagés par les Fonds, le *Nakhodka* avait été chargé d'une manière non conforme, qu'il y avait un désaccord fondamental entre le propriétaire du navire et les Fonds concernant l'état du navire et la question de la faute personnelle, et que les Fonds étaient fermement convaincus que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile n'était pas applicable en l'espèce.

7.3 Dans une lettre en date du 18 novembre 1999 qu'il a adressée à l'Administrateur, le Registre maritime russe de navigation fait part de son regret de constater que, d'après la conclusion des Comités exécutifs, 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. Le registre a donc proposé qu'une réunion soit organisée entre les experts des FIPOL et les experts du Registre de manière à permettre à celui-ci de défendre sa position.

7.4 Les experts engagés par les Fonds se sont rendus au bureau du Registre russe en janvier 2000, s'attendant à obtenir de plus amples informations. Or, le Registre russe a maintenu sa position

selon laquelle il n'était pas responsable, et les experts engagés par les Fonds n'ont ni eu accès aux registres de classification, ni pu consulter les autres documents qui, d'après ce qu'ils avaient cru comprendre, devaient être mis à leur disposition lors de la réunion.

8 Enquêtes menées par les experts engagés par les Fonds

Les experts engagés par les Fonds ont poursuivi leurs enquêtes sur la cause du sinistre, en coopération avec les autorités japonaises.

9 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;

(b) se prononcer sur le niveau des paiements du Fonds de 1971 ;

(c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées concernant le sinistre.

* * *

ANNEXE

Bilan des demandes d'indemnisation au 20 mars 2000

Catégorie de demandes d'indemnisation				Demandes soumises			Demandes acquittées		
				Nombre de demandes	Montant		Nombre de demandes	Montant	
					US$[1]	Yen (millions)		US$[1]	Yen (millions)
Coûts du nettoyage	(a)	JMDPC	- Opérations menées par JMDPC	1		268	1		[2] 138
	(b)		- Sous-traitants de JMDPC	54		8 047	55		[2] 3 926
	(c)		- Coopératives de pêche	1		2 746	1		[2] 1 605
	(d)	Agences gouvernementales japonaises		11		1 519	0		0
	(e)	Préfectures et municipalités		10		7 143	9		[2] 1 443
	(f)	Compagnies d'électricité		7		2 727	6		[2] 1 046
	(g)	Autres entités		7		192	5		[2] [4] 153
	(h)	EARL		1	542 593	58	1	542 593	[3] 58
	(i)	Autorités russes		2	3 284 322	351	1	325 000	[3] 35
	Total partiel			94		23 051	79		8 404
Manque à gagner: pêche[5]	(j)			9		5 359	5		[2] 711
Construction puis démantèlement de la voie d'accès	(k)	JMDPC		1		2 397	0		0
Enlèvement des hydrocarbures de l'épave et enlèvement de la partie avant	(l)	JMDPC et cinq sous-traitants		4		1 615	1		[2] 400
				2	3 781 559	405	2	3 781 559	[6] 405
Aquarium	(m)			1		7	1		[2] 4
Tourisme	(n)			347		3 036	187		[2] 430
TOTAL				458		35 871	275		10 354
						£210 millions			£52 millions

<1> Les montants en US$ ont été convertis en yen sur la base du taux de change en vigueur au 1er mars 2000
<2> Comprend des paiements provisoires
<3> Paiements effectués par le propriétaire du navire/UK Club
<4> Comprend un paiement effectué par le propriétaire du navire/Skuld Club
<5> Cette catégorie comprend la demande au titre de la campagne de promotion menée par la Fédération nationale des coopératives de pêche
<6> Ces paiements n'ont pas été approuvés par les Fonds