



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

COMITÉ EXÉCUTIF
1ère session
Point 4 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.1/4
12 octobre 1998
Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1992

SINISTRE DU NAKHODKA

Note de l'Administrateur

Résumé:

Malheureusement, l'évaluation des demandes d'indemnisation ne s'est pas faite au rythme prévu. On pense toutefois qu'elle progressera plus rapidement dans les mois à venir, maintenant que plusieurs importantes questions de principe ont été réglées. Des demandes d'indemnisation d'un montant de ¥34 247 millions (£170 millions) ont été présentées. Le Fonds de 1971 a versé ¥4 736 millions (£21,7 millions) d'indemnités à ce jour. Les experts des FIPOL ont fait un premier bilan des conclusions du rapport sur les enquêtes sur la cause du sinistre menées par le Japon et la Fédération de Russie.

Mesures à prendre:

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

1 Le sinistre du *Nakhodka*, survenu au Japon le 2 janvier 1997, fait l'objet d'un examen détaillé dans un document présenté au Comité exécutif du Fonds de 1971 (document 71FUND/EXC.59/9).

2 Le document 71FUND/EXC.59/9, qui figure à l'annexe au présent document, devrait suffire à l'examen du sinistre du *Nakhodka* par le Fonds de 1992, si l'on ajoute le point exposé ci-après.

3 On se rappellera que le Comité exécutif du Fonds de 1971 et l'Assemblée du Fonds de 1992 avaient décidé de limiter les paiements à effectuer par les deux Organisations à 60% du montant des dommages effectivement subis par chaque demandeur, tels qu'évalués par les experts engagés par les FIPOL et le propriétaire du navire et son assureur, et ce au moment du paiement (documents 71FUND/EXC.52/11, paragraphe 3.7.14 et 92FUND/A/ES.2/6, paragraphe 3.1.16). Le Comité exécutif du Fonds de 1971 et

l'Assemblée du Fonds de 1992 ont décidé, à des sessions ultérieures, de maintenir la limite de 60% (documents 71FUND/EXC.58/15, paragraphe 3.7.4 et 92FUND/A.ES.3/21, paragraphe 16.2.2).

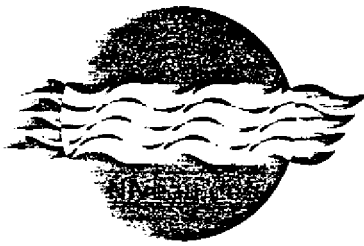
4 Le Comité exécutif du Fonds de 1971 a été invité à se prononcer sur le niveau des paiements. L'Assemblée du Fonds de 1992 est invitée à faire de même. Étant donné l'incertitude quant au montant total des demandes d'indemnisation nées du sinistre du *Nakhodka*, l'Administrateur ne peut recommander le relèvement de la limite de 60% (voir le document 71FUND/EXC.59/9, paragraphe 4.3).

Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

5 Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements figurant dans le présent document et son annexe;
- b) se prononcer sur le niveau des paiements du Fonds de 1992 au titre des demandes d'indemnisation; et
- c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées concernant le sinistre du *Nakhodka*.

* * *



FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE
1971 POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION PAR
LES HYDROCARBURES

COMITÉ EXÉCUTIF
59ème session
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.59/9
12 octobre 1998

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

NAKHODKA

Note de l'Administrateur

Résumé:

L'évaluation des demandes d'indemnisation a malheureusement progressé plus lentement que prévu. Elle devrait cependant être plus rapide dans les prochains mois, car plusieurs questions de principe importantes ont été résolues. Les demandes reçues s'élèvent au total à ¥34,247 milliards (£170 millions). À ce jour, le Fonds de 1971 a payé ¥4,736 milliards (£21,7 millions) d'indemnités. Les experts du Fonds de 1971 ont effectué une évaluation préliminaire des conclusions exposées dans les rapports japonais et russes relatifs aux enquêtes sur la cause du sinistre.

Mesures à prendre:

Il convient de décider du niveau des paiements du Fonds de 1971.

1 Introduction

1.1 Le 2 janvier 1997, alors qu'il faisait route de Shanghai (Chine) à Petropavlovsk (Fédération de Russie) avec une cargaison de 19 000 tonnes de fuel-oil moyen, le navire-citerne russe *Nakhodka* (13 159 tjb) s'est brisé par grosse mer à une centaine de kilomètres au nord-est des îles Oki dans la mer du Japon. Le navire-citerne s'est brisé en deux, 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 ont été décrits en détail dans le document 71FUND/EXC.55/8.

2 Traitement des demandes d'indemnisation

2.1 Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992, le propriétaire du navire et son assureur - la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (le UK Club) - ont ouvert ensemble un Bureau des demandes d'indemnisation à Kobe. À intervalles réguliers, le personnel du Bureau des demandes d'indemnisation se rend dans la zone touchée, de façon à s'entretenir avec les demandeurs et leurs représentants.

2.2 Le personnel du Bureau des demandes d'indemnisation procède à l'examen technique des demandes, en étroite coopération avec le personnel de la Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF). Des experts sont engagés, selon que de besoin, pour évaluer les demandes relevant de domaines spécialisés, le tourisme par exemple.

2.3 Le Bureau des demandes d'indemnisation comprend six inspecteurs et six assistants. Le volume de la documentation concernant les demandes d'indemnisation est énorme, ce qui fait que la charge de travail du Bureau est très lourde. C'est pourquoi l'Administrateur a suggéré au printemps 1998 de recruter des effectifs supplémentaires afin d'accélérer le traitement des demandes, tout en reconnaissant que l'évaluation des demandes risquait de ne pas être homogène si les inspecteurs étaient trop nombreux. Deux inspecteurs supplémentaires et deux autres assistants ont été recrutés récemment.

2.4 Malheureusement, l'évaluation des demandes d'indemnisation a progressé beaucoup plus lentement que prévu. Ce retard est dû non seulement au volume de documentation mais aussi au fait que des questions de principe importantes se sont posées, par exemple le pourcentage recevable de navires et navires de pêche impliqués dans les opérations de nettoyage, le coût de la main-d'oeuvre et les frais généraux. L'Administrateur estime toutefois que ces questions ont été en grande partie résolues et que l'évaluation des demandes d'indemnisation devrait progresser plus rapidement dans les prochains mois.

3 Demandes d'indemnisation

3.1 Bilan des demandes d'indemnisation

3.1.1 Au 12 octobre 1998, le Bureau des demandes d'indemnisation à Kobe avait reçu 450 demandes d'indemnisation d'un montant total de ¥ 34,247 milliards (£170 millions)^{<1>}. Le tableau reproduit en annexe fait le point sur la situation des demandes.

3.1.2 Au 12 octobre 1998, le montant total des paiements versés par le Fonds de 1971 aux demandeurs s'élevait à ¥ 4,736 milliards (£21,7 millions).

3.1.3 Le propriétaire du navire/UK Club a effectué des paiements à raison de US\$867 593 (£525 000).

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 soumises à raison de ¥8,320 milliards (£41,4 millions). Ces demandes portent notamment sur le coût de l'évacuation des déchets d'hydrocarbures. Sur la base d'évaluations préliminaires, l'Administrateur

<1> Dans le présent document, les montants en yen ont été convertis sur la base du taux de change en vigueur au 9 octobre 1998, soit £1 = ¥ 200,83, à l'exception des montants acquittés pour lesquels la conversion s'est effectuée au taux en vigueur à la date du paiement.

a fait un paiement provisoire de ¥2,414 milliards (£12,3 millions), soit 60% du montant minimal recevable calculé par les experts.

3.2.2 En septembre 1998, 30 demandes, sur les 54 soumises par le JMDPC relatives à la participation d'entrepreneurs, avaient été évaluées. Cette évaluation est actuellement examinée avec le JMDPC. Celle de sept autres demandes est en bonne voie.

3.2.3 Une demande a été reçue du JMDPC au titre de la participation aux opérations de nettoyage de membres de la Fédération nationale de la pêche qui représentaient neuf coopératives de pêche relevant des préfectures et regroupant environ 68 000 membres. Cette demande, qui s'élève au total à ¥2,793 milliards (£13,9 millions), a trait à la participation des pêcheurs aux opérations de nettoyage (rubrique c) du tableau en annexe) pour la période courant jusqu'au 5 septembre 1997. À l'issue d'un examen préliminaire de cette demande, l'Administrateur a versé un paiement provisoire de ¥676 millions (£3,2 millions). L'évaluation de deux de ces demandes a été achevée, et des paiements devrait être effectués prochainement, à raison de ¥623 millions (£2,7 millions). L'évaluation de deux autres demandes, d'un montant de ¥728 millions (£3,6 millions), est en bonne voie.

3.2.4 Le JMDPC a présenté une demande d'indemnisation d'un montant de ¥2,332 milliards (£11,6 millions) au titre des frais de construction d'une voie d'accès jusqu'à la section avant échouée et de l'enlèvement de cette section (rubrique k) du tableau en annexe) et une autre d'un montant de ¥1,312 milliard (£6,6 millions) au titre du coût de l'enlèvement des hydrocarbures de la section avant du navire (rubrique l) du tableau en annexe).

3.2.5 Le Gouvernement japonais a mis à la disposition du JMDPC des fonds qui ont permis à ce dernier de faire des paiements à ceux qui avaient participé aux opérations de nettoyage, en attendant les paiements à effectuer par le propriétaire du navire/UK Club et les Fonds de 1971/1992.

3.2.6 Le Gouvernement japonais a présenté une demande (rubrique d) du tableau en annexe) au titre des frais additionnels encourus par la Maritime Safety Agency (MSA) pour la surveillance aérienne et les opérations de nettoyage au large, par la Force d'autodéfense pour la surveillance aérienne, les opérations de nettoyage au large et l'aide apportée dans le cadre de l'enlèvement des hydrocarbures du rivage, et par le Ministère des transports pour les opérations de nettoyage. Ces demandes s'élèvent au total à ¥1,519 milliard (£7,6 millions).

3.2.7 Dix préfectures ont présenté des demandes au titre de frais encourus lors des opérations de nettoyage (rubrique e) du tableau en annexe), lesquels s'élèvent au total à ¥6,939 milliards (£34,6 millions). Sur la base d'un examen préliminaire de ces demandes, l'Administrateur a versé à quatre préfectures des paiements provisoires de ¥1,035 milliard (£5,1 millions) en octobre 1997 et de ¥259 millions (£1,3 million) en décembre 1997. Des paiements provisoires d'un montant total de ¥150 millions (£700 000) ont été versés à cinq autres préfectures en février 1998.

3.2.8 La demande d'un entrepreneur qui avait participé aux opérations de nettoyage (rubrique g) du tableau en annexe) a été réglée à raison de ¥15 462 270 (£80 000). Un paiement représentant 60% du montant fixé dans ce règlement, soit ¥9 277 362 (£48 600), a été versé par le Fonds de 1971. Des demandes émanant de six autres entités s'élèvent au total à ¥168 millions (£840 000).

3.2.9 Une demande soumise par East Asia Response Ltd (EARL) à Singapour au titre de la fourniture de dispositifs de récupération (rubrique h) du tableau en annexe) a été réglée à raison de US\$542 593 (£337 000). Cette demande a été honorée intégralement par le propriétaire du navire.

3.2.10 Une demande soumise par les autorités russes au titre du coût de la participation aux opérations de nettoyage de deux des navires dans le cadre d'un contrat passé avec le propriétaire du navire (rubrique i) du tableau en annexe) a été réglée à raison de US\$325 000 (£202 000). Cette demande a été honorée intégralement par le propriétaire du navire. Les FIPOIL ont reçu une nouvelle demande de US\$2 959 322 (£1,7 million) au titre de la participation de ces navires et de la participation d'un autre navire, qui est examinée actuellement.

3.3 Compagnies d'électricité

Des demandes émanant de six compagnies d'électricité, d'un montant total de ¥2,629 milliards (£13,1 millions) ont été reçues (rubrique f) du tableau en annexe). Ces demandes ont trait aux frais afférents aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde des centrales électriques en jeu.

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

3.4.1 Des demandes s'élevant à ¥5,212 milliards (£26 millions) ont été présentées au titre du manque à gagner subi par les pêcheurs (rubrique j) du tableau en annexe).

3.4.2 Sur la base d'une évaluation préliminaire, le Fonds de 1971 avait offert en août 1998 d'effectuer des paiements provisoires de ¥107 millions (£530 000) à quatre associations de pêcheries dans une préfecture. Les associations avaient toutefois décliné cette offre, car elles préféraient attendre que des paiements puissent être effectués à toutes les associations de la préfecture.

3.5 Tourisme

3.5.1 344 opérateurs du secteur touristique ont présenté des demandes (rubrique n) du tableau en annexe) s'élevant au total à ¥2,994 milliards (£14,9 millions).

3.5.2 Une société japonaise (Corney & Co) s'est chargée de l'évaluation des demandes dans le secteur du tourisme, en coopération avec les experts britanniques qui avaient évalué les demandes du secteur touristique nées des sinistres du *Braer* et du *Sea Empress*. Une méthode d'évaluation de ces demandes a été mise au point. Les experts japonais ont rencontré à ce jour 280 demandeurs, et ils devraient avoir interrogé la totalité des demandeurs d'ici la fin novembre 1998.

3.5.3 L'évaluation des demandes du secteur touristique s'effectue en fonction des principes énoncés par le Comité exécutif à l'occasion du sinistre du *Haven* (document FUND/EXC.35/10, paragraphes 3.2.5 à 3.2.9), et plus récemment à l'occasion du sinistre du *Sea Empress* (document 71FUND/EXC.53/12, paragraphe 3.5.16).

3.5.4 Onze demandes ont été évaluées, et des paiements devraient être versés prochainement à ces demandeurs, à raison de ¥75 millions environ (£373 000).

3.6 Divers

Une demande de ¥6,7 millions (£33 000) a été soumise pour la contamination d'un aquarium situé près de Mikuni (rubrique m) du tableau en annexe). À l'issue d'un examen préliminaire, un paiement provisoire de ¥3,8 millions (£18 000) a été versé en novembre 1997 en ce qui concerne cette demande.

3.7 Autres demandes

D'autres demandes sont attendues. L'on s'attend à ce que le propriétaire du navire soumette une demande au titre du contrat passé avec un assistant pour tenter de remorquer la section avant du navire avant son échouement. Des demandes seront également présentées par le propriétaire du navire pour les frais encourus avant et pendant les opérations de soulèvement de la section avant. D'autres demandes seront présentées pour le manque à gagner dans les secteurs de la pêche et de l'aquaculture. Il se peut également que des demandes soient présentées par des entreprises du secteur touristique de la région.

4 Niveau des paiements

4.1 Examen de la question par le Comité exécutif et l'Assemblée du Fonds de 1971

4.1.1 À sa 57ème session, le Comité exécutif a noté que le montant total des demandes nées du sinistre du *Nakhodka* dépasserait le montant disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, soit 60 millions de DTS (environ ¥10,030 milliards). Étant donné que la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquait aussi dans l'affaire du *Nakhodka*, le Comité a estimé qu'il faudrait déterminer le niveau des paiements que le Fonds de 1971 devrait effectuer en tenant compte des montants disponibles en vertu à la fois de la Convention de 1971 et de la Convention de 1992 portant création des Fonds, ce qui représentait au total 135 millions de DTS (document 71FUND/EXC.52/11, paragraphes 3.7.9 et 3.7.10).

4.1.2 Étant donné que le niveau du montant total des demandes demeurait incertain, le Comité exécutif a déclaré que les paiements effectués par le Fonds de 1971 devraient, pour le moment, être limités à 60% du montant des préjudices effectivement subis par les demandeurs respectifs, tels que déterminés par les experts engagés par les Fonds et le propriétaire du navire/UK Club au moment du versement du paiement (document 71FUND/EXC.52/11, paragraphe 3.7.14). Lors de sessions ultérieures, et tout récemment à sa 58ème session, le Comité a décidé que la limite de 60% devrait être maintenue (document 71FUND/EXC.58/15, paragraphe 3.7.4).

4.1.3 À sa 3ème session extraordinaire, l'Assemblée du Fonds de 1971 a entériné le point de vue de l'Administrateur selon lequel le Fonds de 1971 devrait payer 60% des dommages subis par chaque demandeur, à concurrence d'un montant total de 60 millions de DTS, avant que le Fonds de 1992 ne commence à verser des indemnités (document 71FUND/A/ES.3/7, paragraphe 4.5).

4.2 Examen de la question par l'Assemblée du Fonds de 1992

4.2.1 À sa 2ème session extraordinaire, l'Assemblée du Fonds de 1992 a estimé que le niveau des paiements du Fonds de 1992 devrait être déterminé en fonction des montants disponibles en vertu des Conventions de 1971 et de 1992 portant création des Fonds. Il a été jugé qu'afin d'éviter une situation de surpaiement dans le cas du Fonds de 1971 ou du Fonds de 1992 (ou des deux), il y avait lieu d'adopter une approche coordonnée en ce qui concernait les paiements effectués par les deux Organisations. L'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé que les paiements que le Fonds de 1992 effectuerait devraient, à ce stade, être limités à 60% du montant des préjudices effectivement subis par les demandeurs respectifs, tels qu'évalués par les experts engagés par les Fonds et le propriétaire du navire/son assureur au moment du versement du paiement (document 92FUND/A/ES.2/6, paragraphe 3.1.16). Lors de sessions ultérieures, et tout récemment à sa 3ème session extraordinaire, l'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé de maintenir la limite de 60% (document 92FUND/A/ES.3/21, paragraphe 16.2.2)

4.2.2 À sa 2ème session ordinaire, l'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé que les 135 millions de DTS seraient convertis en monnaie nationale sur la base de la valeur de cette monnaie 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) aurait décidé que les demandes pouvaient être réglées. En ce qui concerne le sinistre du *Nakhodka*, le compte rendu des décisions a été adopté le 17 avril 1997. Si l'on utilisait le taux de change à cette date (1 DTS = ¥171,589), 135 millions de DTS équivalaient à ¥23 164 515 000 (£115 millions) (document 92FUND/A.2/29), paragraphe 17.2.8). Il a en outre été décidé que si le compte rendu des décisions n'était pas adopté pendant la session, la date de la conversion correspondrait à la date du dernier jour de la session.

4.3 Réexamen du niveau des paiements

Comme rien ne permet savoir quel sera le niveau du montant total des demandes nées du sinistre du *Nakhodka*, l'Administrateur n'est pas en mesure de recommander un relèvement du pourcentage de 60% fixé par le Comité exécutif.

5 Enquête sur la cause du sinistre

5.1 Les autorités japonaises et russes ont décidé de coopérer dans le cadre de l'enquête sur la cause du sinistre. L'enquête japonaise a été menée par un comité spécial constitué à cet effet.

5.2 Le rapport d'enquête japonais a été publié en 1997. Une traduction en langue anglaise a été transmise à l'Administrateur. Les conclusions de l'enquête japonaise peuvent se résumer comme suit:

Si le *Nakhodka* avait été correctement entretenu, il aurait pu résister aux vents et à la houle qui sévissaient au moment du sinistre. Etant donné la forte corrosion qui affaiblissait la structure interne du navire, ce sont les forces que subissait la coque du fait des intempéries qui ont provoqué la rupture du navire. Les conditions atmosphériques dans la mer du Japon au moment du sinistre étaient parmi les plus mauvaises jamais enregistrées. En outre, la répartition inhabituelle de la cargaison aurait intensifié les contraintes qui pesaient sur la coque du navire.

5.3 Le rapport russe indique que techniquement, l'état de la coque au moment du sinistre était jugé satisfaisant. Il indique également que le *Nakhodka* se serait brisé après que la partie avant eut percuté un objet à moitié immergé, vraisemblablement le chalutier russe qui avait coulé dans cette zone peu de temps avant le sinistre du *Nakhodka*. D'après les enquêteurs russes, le navire était soumis à des contraintes acceptables en eau calme, dues à la répartition de la cargaison, auxquelles s'ajoutaient de fortes contraintes de chargement dynamiques dues aux intempéries, en particulier par grosse mer. La section avant du navire est passée ensuite à proximité d'un objet de grandes dimensions à moitié immergé, ce qui aurait provoqué des contraintes dynamiques encore plus élevées. Le rapport fait état des moments de flexion et des contraintes en eau calme subis par la structure du navire, et indique qu'ils étaient compris dans les limites spécifiées par les normes de classification relatives aux contraintes "en eau calme". D'après le rapport russe, les calculs montrent que les moments de flexion et les contraintes en eau calme étaient dans les limites admissibles lors de l'appareillage, bien que dans la fourchette supérieure. Les enquêteurs russes affirment que les forces produites par les intempéries, l'état de la mer et le contact supposé avec un objet à moitié immergé se sont conjuguées, provoquant une surcharge et la rupture de la structure du navire.

5.4 À la 55ème session du Comité exécutif, plusieurs délégations ont noté que, d'après les conclusions du rapport japonais, il semblait que le sinistre se soit produit à la suite d'une faute personnelle du propriétaire du navire et que, en conséquence, il faudrait tout faire pour préserver le droit du Fonds de 1971 d'intenter une action en recours contre le propriétaire du navire. Il a été suggéré que le Comité exécutif prenne sans trop attendre une décision sur le point de savoir si le Fonds de 1971 devrait contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité ou intenter une action en recours. Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur d'examiner le rapport sur les causes du sinistre et de lui soumettre ses conclusions dès que possible, de façon à lui permettre de prendre une décision sur les questions relatives à la limitation de la responsabilité et à l'action en recours (document 71FUND/EXC.55/19, paragraphe 3.11.10).

5.5 L'Administrateur a examiné les rapports japonais et russes, avec le concours d'experts juridiques et techniques. Les experts ont effectué l'évaluation préliminaire ci-après des conclusions exposées dans les rapports:

Le rapport russe indique que l'état de la coque au moment du sinistre était satisfaisant, avec suffisamment de résistance résiduelle pour supporter les forces normales de chargement et les forces dynamiques dues aux intempéries, à la mer et à la houle. Cette constatation est en contradiction directe avec les conclusions des enquêteurs japonais, et ne tient pas compte des résultats de l'inspection et des mesures de l'épaisseur de la structure en acier effectuées au Japon après la récupération de la section avant. Cette inspection et ces mesures ont mis en évidence une forte corrosion de la structure en acier et des défauts de soudure. De nombreuses parties de la structure, notamment les membrures et les raidisseurs de cloison, avaient été réparées de façon incorrecte à l'aide de tôles de renfort placées de telle manière qu'elles n'amélioreraient guère la résistance de la structure au flambement.

Le rapport russe indique que la coque du *Nakhodka* se serait brisée après que la partie avant eut percuté un objet à moitié immergé. Il est suggéré dans le rapport qu'il pourrait s'agir de l'épave du chalutier russe qui avait coulé dans cette zone peu de temps avant le sinistre du *Nakhodka*. Toutefois, aucun dégât matériel susceptible d'étayer la théorie avancée dans le rapport russe n'a été constaté sur la partie avant du *Nakhodka*, que ce soit par les enquêteurs japonais ou russes.

Selon la théorie exposée dans le rapport russe, la partie avant plate du fond du *Nakhodka* et le fond plat d'un objet chaviré et à moitié immergé, pesant quelque 500 à 1000 tonnes, se seraient frôlés, sans se toucher. C'est seulement ainsi que l'on peut expliquer pourquoi les enquêteurs russes et japonais n'ont pas constaté de marques de contact. Ce scénario est quasi impossible. En outre, le moment de flexion dynamique provoqué par ce frôlement supposé aurait dû se produire à l'instant précis où la structure du navire subissait le moment de flexion maximal dû à la houle, ce qui aurait provoqué la rupture, situation jugée hautement improbable par les experts. Même si cette théorie était plausible, l'examen attentif, par les experts, des calculs présentés à l'appui de la théorie russe révèle que plusieurs points restent à éclaircir pour que la théorie se tienne. La théorie se fonde sur des hypothèses qui ne sont pas valables, à savoir principalement que les mouvements du brion du navire-citerne et ceux de l'objet à moitié immergé mentionné dans le rapport russe sont si semblables qu'il est improbable que l'objet ait frôlé l'avant du navire-citerne et provoqué la rupture de la coque. Même si cet objet était passé sous le navire-citerne, la différence de vitesse entre l'objet et le navire-citerne aurait été faible et n'aurait pu provoqué des forces de l'ampleur supposée dans le rapport russe. De plus, du fait des différences de mouvement entre l'objet et le navire-citerne, la contrainte dynamique de contact n'aurait pu se produire au même moment que le moment de flexion maximal due à la houle subi par la coque, comme il l'aurait fallu pour provoquer de graves dégâts et la rupture de la structure du *Nakhodka*.

Les experts engagés par le Fonds de 1971 ont conclu que le *Nakhodka* avait été mal entretenu et qu'il était donc inapte à prendre la mer.

5.6 Le propriétaire du navire a formulé les observations ci-après au sujet des avis exprimés par les experts du FIPOL:

Le rapport russe ne peut être totalement écarté, comme il a été suggéré. Si l'avant du *Nakhodka* est passé très près de l'objet immergé sans entrer en contact avec lui, on ne peut s'attendre à trouver des signes de contact.

Le navire était construit conformément aux normes de classification russes, avec des échantillons largement supérieurs aux normes de classification acceptées actuellement sur le plan international, et de fait supérieurs aux normes de classification minimales applicables en Russie. Le navire était classé par le registre russe, qui est l'organisme public chargé de longue date d'inspecter les navires russes dont il accepte l'immatriculation. Le navire était dûment classé, et ne faisait l'objet d'aucune recommandation en suspens au moment du sinistre.

S'agissant de la corrosion mise en évidence dans le rapport japonais, elle concernait le bordé de coque à l'extrémité avant de la coque. Il n'est pas correct d'utiliser des mesures effectuées par ultrasons à l'avant du navire pour évaluer la résistance de la coque au milieu du navire. L'équipe japonaise a fondé ses calculs sur l'évaluation d'échantillons prélevés sur des tôles de pont qui s'étaient détachées du navire et avait été trouvées près de la section avant, et qui avaient été fortement battues par les vagues contre le fond rocheux, ainsi que sur des débris.

L'élasticité des tôles de pont à l'avant, à la suite de leur rupture, est un autre facteur qui n'a pas été pris en compte dans le rapport japonais. On n'a pas tenu dûment compte

du fait que les tôles de pont et les hiloires sous pont dans la partie qui s'est brisée n'ont pas été retrouvées sur la section avant.

Le rapport japonais insinue que le navire était chargé de façon non satisfaisante et que la répartition de la cargaison était inhabituelle. Bien que le navire n'ait pas été chargé d'une des manières indiquées dans le cahier d'assiette et de stabilité, il l'était d'une façon conforme aux critères de chargement énoncés dans ce même cahier.

Comme le rapport japonais le mentionne effectivement, les conditions météorologiques au moment du sinistre étaient les plus mauvaises qui puissent sévir dans la mer du Japon, ce qui a été un facteur décisif.

Le martèlement est un autre facteur qui n'a pas été dûment examiné dans le rapport japonais, alors qu'il s'est sûrement produit avec des hauteurs de houle de douze mètres ou plus. Dans les conditions le bordé de fond est soumis à des forces considérables, qui provoquent à leur tour des moments de flexion, qui viennent s'ajouter aux moments de flexion normaux dus à la houle.

Les propres recherches du propriétaire du navire montrent que d'autres facteurs pertinents auraient dus être pris en compte par les enquêteurs japonais et russes.

Quelle que soit la cause du sinistre, il ne s'est pas produit à la suite d'une faute personnelle du propriétaire du navire, même si la Convention de 1969 sur la responsabilité civile était applicable.

5.7 En mai 1997, l'Administrateur a demandé au propriétaire du navire et au UK Club de lui donner accès à tous les dossiers de classification, les dossiers de réparation et d'entretien, les certificats réglementaires, les rapports de visites effectuées par l'État du port et les rapports de visites P & I, ainsi qu'à tous les documents concernant le voyage au cours duquel le sinistre a eu lieu, y compris les déclarations des membres de l'équipage et les communications entre le navire et le bureau. Jusqu'à présent, les FIPOl ont eu accès uniquement à des croquis des aménagements et à des renseignements généraux sur la stabilité et aucun plan des structures du navire n'a été fourni.

5.8 L'Administrateur poursuit l'examen des questions techniques et juridiques en jeu et rendra compte en temps utile de ses conclusions au Comité exécutif.

6 Achat de yen japonais

6.1 À sa 52ème session, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si, compte tenu du montant prévu des demandes nées du sinistre du *Nakhodka*, le Fonds de 1971 devrait à ce stade acheter des yen japonais qui seraient utilisés pour régler ces demandes. Il a été rappelé qu'en vertu de l'article 10.4 du Règlement financier, l'Administrateur pouvait détenir des avoirs dans les monnaies requises pour acquitter les demandes d'indemnisation nées d'un événement particulier qui ont été réglées ou sont susceptibles de l'être dans un avenir proche. Notant que la livre était alors très forte sur le marché des monnaies, tandis que le yen était faible en comparaison, le Comité exécutif a souscrit au point de vue de l'Administrateur selon lequel il serait bon que le Fonds achète des yen dans les semaines à venir afin de se protéger contre un renforcement du yen par rapport à la livre. Il a été souligné toutefois que, étant donné que le Fonds de 1971 n'était ni une institution financière, ni une banque de placement, il faudrait acheter des yen uniquement pour disposer des fonds nécessaires pour régler les demandes concernant l'affaire du *Nakhodka* et non aux fins de placement. Il a été recommandé à l'Administrateur de demander un avis d'expert sur la question (document 71FUND/EXC.52/11, paragraphe 3.7.21).

6.2 Après avoir consulté l'Organe consultatif sur les placements du Fonds de 1971 et les banquiers de l'Organisation, le Fonds de 1971 a acheté des yen comme suit:

Date d'achat	Coût en £	Taux ¥:£1	Montant en yen
5 mars 1997	10 million	196,27	1 962 700 000
2 avril 1997	5 million	203,00	1 015 000 000
1er mai 1997	3 million	206,60	619 800 000
22 septembre 1997	5 million	196,00	980 000 000
29 octobre 1997	5 million	201,00	1 005 000 000
12 novembre 1997	5 million	211,00	1 055 000 000
22 décembre 1997	5 million	215,00	1 075 000 000
Total	£38 million		¥ 7 712 500 000

6.3 Au 12 octobre 1992, le Fonds de 1971 détenait ¥3 074 552 983 (£15,3 millions).

7 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) passer en revue le niveau des paiements du Fonds de 1971 au titre des demandes d'indemnisation; et
- c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées concernant le traitement de ce sinistre et des demandes d'indemnisation en résultant.

Bilan des demandes d'indemnisation au 12 octobre 1998

Demande				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 le JMDPC	2		267	1		<2> 50
	b)		- Sous-traitants de JMDPC	54		8 053	49		<2> 2 514
	c)		- Coopératives de pêche	1		2 793	1		<2> 676
	d)		- Agences gouvernementales japonaises	11		1 519	0		0
	e)		- Préfectures et municipalités	10		6 939	9		<2> 1 443
	f)	Compagnies d'électricité		6		2 629	0		0
	g)	Autres entités		7		191	1		9
	h)	EARL		1	542 593	73	1	542 593	<3> 73
	i)	Autorités russes		2	3 284 322	445	1	325 000	<3> 44
	Total partiel			94		22 909	63		4 809
Manque à gagner: pêche	j)			9		5 212	1		<2> 49
Construction puis démantèlement de la voie d'accès	k)	JMDPC		1		2 332	0		0
Enlèvement des hydrocarbures du navire	l)	JMDPC		4		1 312	0		0
Aquarium	m)			1		7	1		<2> 4
Tourisme	n)			344		2 994	0		0
TOTAL				453		34 766	65		4 862
						£173 millions			£24 millions

<1> Les montants en US\$ ont été convertis en yen sur la base du taux de change en vigueur au 9 octobre 1998

<2> Comprend des paiements provisoires

<3> Paiements effectués par le propriétaire du navire/UK Club