

**FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES
DUS A LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES**

RAPPORT DE L'ANNEE CIVILE

1985





Rapport sur les activités du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au cours de l'année civile 1985

1 INTRODUCTION

Le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) a été créé en octobre 1978 afin de fournir une indemnisation pour les dommages dus à une pollution résultant du déversement d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes. Le présent rapport de l'année civile 1985 récapitule les activités du FIPOL au cours de sa septième année d'existence.

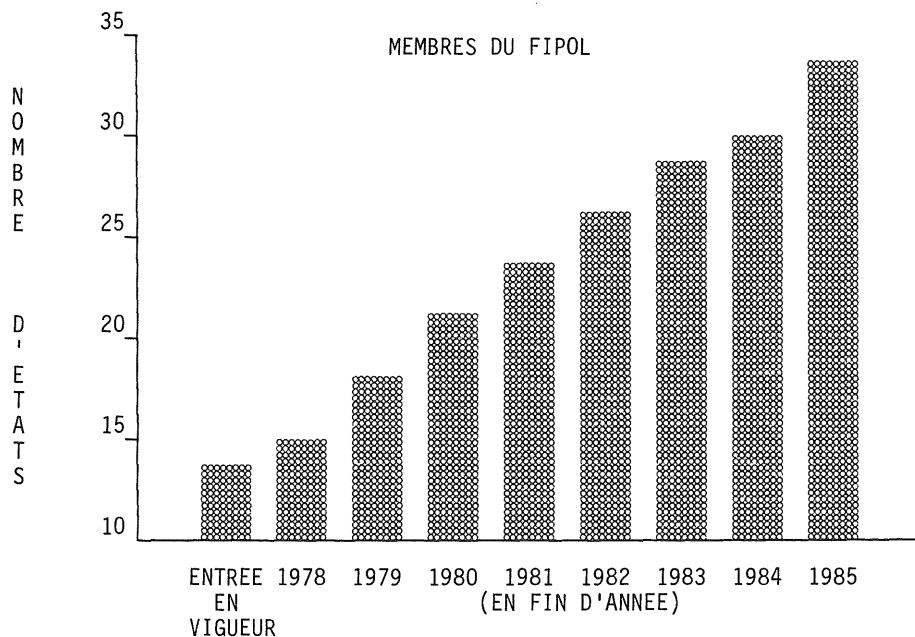
Depuis la création de cette organisation intergouvernementale, le nombre de ses membres est passé de 14 à 34 Etats. Une liste des Etats membres actuels ainsi que des détails sur les organes du FIPOL (à savoir l'Assemblée, le Comité exécutif et le Secrétariat du FIPOL) figurent à l'Annexe I.

Pendant les six premières années, l'Administrateur du FIPOL a été M. R H Ganten, qui a quitté le FIPOL à la fin de l'année 1984. Le nouvel Administrateur, M. Måns Jacobsson, qui a été nommé par l'Assemblée à sa 7ème session en octobre 1984, a assumé ses fonctions le 1er janvier 1985.

En 1985, cinq nouveaux événements se sont produits mettant en cause le FIPOL, mais à ce jour, seulement l'un d'entre eux a entraîné d'importantes demandes d'indemnisation contre le FIPOL. Le Secrétariat a donc pu s'employer à parachever le règlement des demandes d'indemnisation nées d'événements survenus lors d'années précédentes. En outre, il a consacré une grande partie de son temps à l'action en justice concernant l'affaire du TANIO que le FIPOL, de concert avec le Gouvernement français et d'autres demandeurs, a engagée contre le propriétaire du TANIO et des tiers.

2 PARTICIPATION

Quatre Etats sont devenus membres du FIPOL en 1985. La Convention portant création du Fonds est entrée en vigueur à l'égard du Sultanat d'Oman le 8 août 1985, de la République portugaise le 10 décembre 1985 et de la République populaire de Pologne le 15 décembre 1985. En outre, la République populaire du Bénin a adhéré, le 1er novembre 1985, à la Convention portant création du Fonds, laquelle entrera en vigueur à son égard le 30 janvier 1986, ce qui portera le nombre des Etats membres à 34. L'accroissement du nombre des membres du FIPOL est illustré dans le graphique suivant.



Comme les années précédentes, le Secrétariat du FIPOL a déployé des efforts considérables pour accroître le nombre d'Etats membres. Compte tenu de la complexité du système d'indemnisation établi en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, le Secrétariat s'est efforcé de communiquer autant de renseignements que possible à leur sujet aux gouvernements et aux représentants des industries intéressées. A cette fin, l'Administrateur s'est rendu en Côte d'Ivoire, en Malaisie, au Maroc et à Singapour où il a eu des entretiens sur la Convention portant

création du Fonds avec des fonctionnaires des gouvernements de ces Etats. Il s'est en outre rendu en République fédérale d'Allemagne, au Danemark et au Japon pour s'y entretenir plus en détail de la Convention portant création du Fonds et du fonctionnement du FIPOL.

L'Administrateur a participé à la Conférence de 1985 sur les déversements d'hydrocarbures (1985 Oil Spill Conference) à Los Angeles (Etats-Unis d'Amérique) où il a présenté un exposé sur le sinistre du TANIO à titre d'illustration des activités du FIPOL. Il a participé à un atelier régional sur les plans d'intervention à Abidjan (Côte d'Ivoire) où il a parlé de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds devant des participants venus de 18 pays de l'Afrique centrale et occidentale. En outre, il a fait un exposé sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures lors d'un séminaire réunissant les chefs des administrations maritimes de pays en développement qui avait été organisé par l'Université maritime mondiale à Malmö (Suède). Le juriste du FIPOL a participé à un atelier à Dubai concernant les mesures de contrôle et de lutte en cas de pollution par les hydrocarbures et l'élaboration de plans régionaux d'intervention. Il a également donné des renseignements sur le FIPOL et sur ses moyens d'assistance aux Etats membres au cours d'une réunion d'experts sur les arrangements régionaux de coopération en matière de lutte contre la pollution des mers résultant d'événements importants qui avait été organisée à Londres par l'Organisation maritime internationale (OMI) et le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE).

D'après les renseignements dont dispose le Secrétariat du FIPOL, il y a lieu de penser que plusieurs Etats deviendront bientôt membres du FIPOL. Une législation visant la mise en oeuvre de la Convention portant création du Fonds en est à un stade avancé d'élaboration en Belgique, au Canada, en Côte d'Ivoire, en Grèce, au Maroc et au Sénégal.

Dans les efforts qu'ils ont déployés pour disséminer des renseignements sur le FIPOL, l'Administrateur et le juriste ont maintenu un contact très étroit avec l'OMI. Les conseillers de l'OMI se rendent régulièrement dans les Etats pour s'y entretenir de la ratification et de la mise en oeuvre des conventions de cette organisation et de la coopération technique dans le domaine maritime. Le FIPOL fournit à ces conseillers de l'OMI des renseignements sur ses activités et sur le régime d'indemnisation établi dans le cadre de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. Il prête également son concours à l'OMI en soumettant des documents à l'occasion de séminaires qu'elle organise.

Comme cela a été mentionné dans le rapport annuel de 1984, une conférence diplomatique tenue à Londres en 1984 sous les auspices de

L'OMI a adopté deux Protocoles modifiant respectivement la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. Le Protocole modifiant la Convention portant création du Fonds a été signé par 12 Etats qui sont énumérés ci-après dans l'ordre chronologique des dates de signature: Royaume-Uni, Etats-Unis d'Amérique, Suède, Pologne, Portugal, République fédérale d'Allemagne, Maroc, France, Danemark, Pays-Bas, Norvège et Finlande. Le Protocole modifiant la Convention sur la responsabilité civile a été signé par les 12 mêmes Etats ainsi que par la République populaire de Chine. Plusieurs Etats ont commencé d'élaborer la législation qui leur permettront de ratifier les Protocoles. Il convient de mentionner qu'aux Etats-Unis d'Amérique, le Président a transmis les Protocoles au Sénat pour que ce dernier donne son avis et son consentement en vue de leur ratification, et un projet de loi visant la mise en oeuvre des Conventions telles que modifiées par les Protocoles est actuellement à l'examen à la Chambre des Représentants. A ce jour, toutefois, aucun Etat n'est devenu partie à l'un ou l'autre des Protocoles.

3 ASSEMBLEE ET COMITE EXECUTIF

L'Assemblée a tenu sa 8ème session du 2 au 4 octobre 1985. M. J Bredholt (Danemark) a été réélu Président de l'Assemblée.

Le Comité exécutif a tenu sa 14ème session du 30 septembre au 2 octobre 1985 sous la présidence de M. W Sturms (Pays-Bas) et sa 15ème session le 4 octobre 1985 sous la conduite du Président nouvellement élu, M. H Tanikawa (Japon).

Les principales décisions prises lors de ces sessions sont récapitulées ci-après.

3.1 8ème session de l'Assemblée

- a) L'Assemblée a pris note de l'opinion formulée par le Commissaire aux comptes sur les états financiers du FIPOL et a approuvé les comptes pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1984.
- b) Les Etats suivants ont été élus membres du Comité exécutif pour un mandat allant jusqu'à la fin de la prochaine session ordinaire de l'Assemblée: Algérie, Bahamas, Espagne, France, Indonésie, Japon, Koweït, Libéria, Oman, Royaume-Uni et Suède.
- c) L'Assemblée a adopté le budget pour l'exercice 1986, qui prévoit les dépenses administratives s'élevant au total à £347 850.

- d) L'Assemblée a décidé de percevoir £1 500 000 au titre des contributions annuelles au fonds général pour 1985. En outre, étant donné que, pour les sinistres de l'ONDINA et du FUKUTOKU MARU N°8, aucune nouvelle demande d'indemnisation ne devrait être présentée au FIPOL et qu'aucune autre dépense ne devrait être assumée, elle a décidé qu'un montant de £700 000 pris sur le reliquat du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour les sinistres de l'ONDINA/FUKUTOKU MARU N°8 devrait être crédité aux contribuables à ce fonds le 15 janvier 1986 et que tout montant restant après cette transaction devrait être viré au fonds général.
- e) Conformément à l'article 5.4 de la Convention portant création du Fonds, l'Assemblée a décidé de remplacer les instruments énumérés aux alinéas a)i) et a)ii) de l'article 5.3 et de modifier comme suit les mentions figurant dans ces alinéas:
- i) la Convention MARPOL de 1973, telle que modifiée par le Protocole de 1978 et telle qu'amendée en 1984 (en remplacement de MARPOL 73/78 à compter du 1er août 1986);
 - ii) la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée par le Protocole de 1978 et telle qu'amendée en 1981 (en remplacement de SOLAS 74/78 à compter du 1er mai 1986).
- f) L'Assemblée a été saisie d'une proposition visant à augmenter le montant plafond d'indemnisation pouvant être versé par le FIPOL pour un événement quelconque, lequel s'élève actuellement à 675 millions de francs or (soit 45 millions de droits de tirage spéciaux). L'Assemblée a décidé de ne pas se prononcer sur cette proposition à sa 8ème session mais elle a chargé l'Administrateur de lui soumettre, à sa session suivante, un document donnant des renseignements concrets sur la question du relèvement du montant plafond d'indemnisation.
- g) Le statut d'observateur a été octroyé au Mexique et à l'Internationale des Amis de la Terre (FOEI), à l'Advisory Committee on Pollution of the Sea (ACOPS) et à l'Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO).

3.2 14ème session du Comité exécutif

Le Comité exécutif a été informé des derniers progrès intervenus dans le règlement des demandes d'indemnisation nées d'événements ayant entraîné une pollution.

En ce qui concerne le sinistre du TARPENBEK, l'Administrateur a été chargé de poursuivre les pourparlers avec les demandeurs afin de parvenir à un règlement à l'amiable et il l'a autorisé à procéder à un règlement définitif de toutes les demandes d'indemnisation adressées au FIPOL à la suite de ce sinistre. Le Comité a été informé de l'évolution des poursuites judiciaires engagées dans l'affaire du TANIO par le FIPOL et le Gouvernement français contre le propriétaire de ce navire et des tiers. Le Comité a été d'accord pour que cette action se poursuive. Pour ce qui est du sinistre du PATMOS, le Comité a examiné si et jusqu'à quel point les opérations d'assistance relevaient de la définition des "mesures de sauvegarde" donnée dans la Convention sur la responsabilité civile.

Le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à régler les événements survenus au Japon conformément à la procédure développée pour accélérer le règlement des demandes d'indemnisation. Cette procédure se fonde sur certaines garanties données par la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (JPIA). En effet, la JPIA garantirait, entre autres, la constitution, auprès du tribunal, du fonds de limitation du propriétaire du navire au cas où le FIPOL en ferait la demande. Il convient de signaler qu'en novembre 1985 la JPIA a pris un engagement formel à cet effet.

3.3 15ème session du Comité exécutif

A sa 15ème session, le Comité exécutif a élu un nouveau président, M. H Tanikawa (Japon).

4 COMPTES DU FIPOL

Comme cela a déjà été mentionné, l'Assemblée a approuvé, à sa 8ème session en octobre 1985, les comptes du FIPOL pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1984.

Les comptes des recettes et des dépenses pour cet exercice figurent aux Annexes II à IV du présent rapport.

Concernant le fonds général (Annexe II) les recettes provenant des contributions et autres sources diverses se sont élevées à £1 269 143. Les dépenses administratives ont représenté £287 909, soit un montant inférieur d'environ 11% aux crédits ouverts dans le budget. Les dépenses découlant de petites demandes d'indemnisation se sont élevées à £1 518 087. Le surcroît de dépenses par rapport aux

recettes qui est de £536 853 a été imputé sur l'excédent accumulé lors des années précédentes.

Le bilan du FIPOL au 31 décembre 1984 figure à l'Annexe V du présent rapport. Le passif exigible du FIPOL à cette date pour des événements ayant entraîné une pollution a été évalué à £6 580 538.

Les comptes du FIPOL pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1985 seront soumis au Commissaire aux comptes pour qu'il formule son opinion à leur égard en juin 1986; ils seront présentés à l'Assemblée, pour approbation, à sa 9ème session en octobre 1986. Ces comptes seront ensuite reproduits dans le rapport sur les activités du FIPOL au cours de l'année 1986.

5 CONTRIBUTIONS

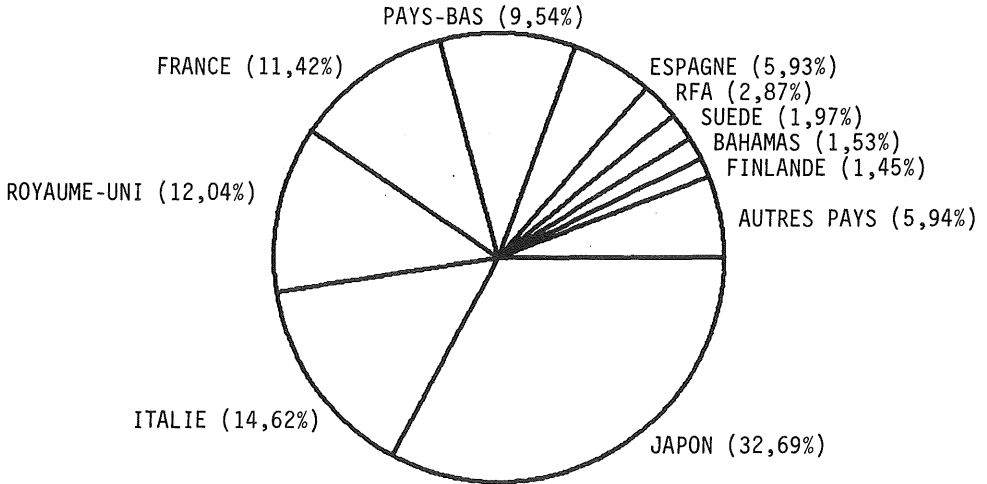
Contrairement aux années précédentes, aucune contribution annuelle n'était due en 1985 du fait que l'Assemblée avait décidé, à sa 7ème session, de ne pas percevoir de contributions annuelles pour l'année 1984. Aussi, aucune contribution initiale n'a dû être versée en 1985.

Ainsi que cela a déjà été mentionné, l'Assemblée a décidé, à sa 8ème session, de percevoir pour 1985 des contributions annuelles d'un montant de £1,5 million au titre du fonds général. Aucune contribution n'a été perçue au titre d'un fonds destiné à des grosses demandes d'indemnisation. Le montant exigible de chaque contribuable par tonne d'hydrocarbures reçue donnant lieu à contribution est de £0,0018306, chiffre qui a été calculé en fonction des quantités d'hydrocarbures reçues en 1984. Du fait que les versements n'étaient exigibles qu'au 15 janvier 1986, une faible part seulement de ces contributions avait été versée au 31 décembre 1985.

En outre, comme cela a été précédemment indiqué, il sera procédé à la distribution d'un montant de £700 000 pris sur le reliquat du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué en 1983 pour les sinistres de l'ONDINA/FUKUTOKU MARU N°8, ce qui correspond à £0,0008508 par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue en 1981. Il en résultera une réduction très considérable du montant effectif dû par la plupart des contribuables au titre des quotes-parts de 1985.

La part des contributions annuelles de 1985 qui doit être versée par les contribuables dans chaque Etat membre est illustrée dans le graphique suivant.

CONTRIBUTIONS DE 1985 AU FONDS GENERAL



Les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues dans les Etats membres en 1984 sont indiquées à l'annexe VI du présent rapport.

Le taux d'encaissement des contributions des années précédentes doit être considéré comme très satisfaisant, les arriérés ne portant que sur de faibles montants. Au 31 décembre 1985, un montant de £61 524 seulement n'avait pas été acquitté, ce qui représente moins de 0,2% des quotes-parts fixées pour toutes les années précédentes. A sa 8ème session, l'Assemblée s'est à nouveau félicitée de l'attitude positive des contributeurs à l'égard du règlement des contributions.

Il convient de noter que le niveau des contributions au FIPOL varie d'une année à l'autre. Ceci tient au fait que les versements effectués par le FIPOL au titre de demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures varient d'une année à l'autre. Les variations enregistrées pendant la période 1979-1985 sont illustrées dans le tableau qui suit. Les chiffres qui y sont donnés indiquent le montant total des contributions perçues pour l'année considérée, à savoir les contributions au fonds général et les contributions à tout fonds des grosses demandes d'indemnisation qui aurait pu être constitué.

Année	Fonds général	Fonds des grosses demandes d'indemnisation	Montant total des contribu- tions perçues
	£	£	£
1979	750 000	0	750 000
1980	800 000	9 200 000	10 000 000
1981	500 000	0	500 000
1982	600 000	260 000	860 000
1983	1 000 000	23 106 000	24 106 000
1984	0	0	0
1985	1 500 000	0	1 500 000

6 PLACEMENT DES FONDS

Conformément à la politique de placement du FIPOL telle qu'elle est énoncée dans son règlement intérieur et dans son règlement financier, l'Administrateur place les sommes qui ne sont pas nécessaires pour les opérations à court terme du FIPOL.

En 1985, des placements ont été effectués auprès de plusieurs grandes banques. Ces placements portent des intérêts dont le taux varie entre 8 7/8% et 14 3/4%, la moyenne étant de 12%.

Au 31 décembre 1985, le portefeuille des placements du FIPOL s'élevait au total à £4 920 000, soit les avoirs du FIPOL (y compris les fonds des grosses demandes d'indemnisation) qui se chiffraient à £4 833 265 et les avoirs du Fonds de prévoyance qui représentaient £86 735.

Les intérêts perçus en 1985 sur ces placements se sont élevés à £449 900 dont £8 800 revenaient au Fonds de prévoyance.

7 REGLEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

7.1 Généralités

En 1985, cinq événements se sont produits qui ont donné lieu ou risquent de donner lieu à des demandes d'indemnisation auprès du FIPOL et de prise en charge financière par celui-ci; il s'agit des sinistres du KOSHUN MARU N°1, du PATMOS, du JAN, du SOTKA et du FOLGOET. Le sinistre du KOSHUN MARU N°1, au Japon, n'a entraîné que de petites demandes d'indemnisation. Le sinistre du PATMOS, survenu en mars 1985 au large des côtes de la Calabre, dans

le détroit de Messine (Italie), aurait pu provoquer une pollution considérable étant donné que le navire transportait 83 000 tonnes de brut. Heureusement, seule une quantité relativement faible d'hydrocarbures s'est échappée mais de vastes mesures ont été prises pour prévenir la pollution. A ce jour, des demandes d'indemnisation représentant au total £30 millions ont été soumises. Il n'est pas encore possible de déterminer si le FIPOL sera appelé à verser un montant considérable d'indemnités au titre de ce sinistre. Le sinistre du JAN qui s'est produit au large de la côte orientale du Jutland (Danemark) a exigé d'importantes opérations de nettoyage bien qu'il ait été suivi du déversement d'une faible quantité d'hydrocarbures seulement. Le FIPOL devra peut-être verser des indemnités pour le sinistre du SOTKA, survenu en mer Baltique entre la Suède et la Finlande. Le sinistre du FOLGOET s'est produit le 31 décembre 1985 dans l'estuaire de la Loire en France. L'étendue des dommages n'est pas encore connue.

En ce qui concerne les événements survenus lors d'années précédentes, le sinistre du TSUNEHISA MARU N°8 a fait l'objet d'un règlement définitif en 1985. Toutes les demandes des tiers nées des sinistres du KOEI MARU N°3 et du KOHO MARU N°3 ont été réglées. Toutes les demandes liées au sinistre de l'EIKO MARU N°1 ont également été réglées et le FIPOL envisage d'engager une action en recours contre le propriétaire d'un autre navire. Pour trois autres sinistres, ceux du TARPENBEK, du TANIO, et du JOSE MARTI, un règlement définitif n'est pas encore intervenu.

En ce qui concerne le sinistre du TARPENBEK, des négociations sont en cours en vue de voir s'il serait possible de parvenir à un règlement à l'amiable de toutes les demandes d'indemnisation présentées au FIPOL. Pour le sinistre du TANIO, des accords ont été conclus quant au montant de toutes les demandes d'indemnisation des tiers et un paiement partiel considérable a été effectué en 1984 et en 1985. Le FIPOL a engagé une action en justice contre le propriétaire du navire et des tiers afin de recouvrer les sommes versées à titre d'indemnités. Ces poursuites judiciaires n'ont guère avancé. Pour ce qui est du sinistre du JOSE MARTI, le FIPOL attend le résultat des poursuites judiciaires en Suède.

Les précisions ci-après se rapportent à des sinistres dont le FIPOL a eu à connaître en 1985. Les montants en livres sterling ont été obtenus par application du taux de change qui prévalait au 31 décembre 1985, sauf dans le cas des demandes d'indemnisation pour lesquelles des versements ont déjà été effectués; en ce qui concerne ces dernières, on a utilisé le taux de change applicable à la date du paiement. Un résumé de tous les sinistres dont le FIPOL a eu à connaître à ce jour figure à l'Annexe VII.

7.2 TARPENBEK

(Royaume-Uni, 21 juin 1979)

Le navire-citerne TARPENBEK, immatriculé en République fédérale d'Allemagne, qui transportait environ 1 600 tonnes d'huile de graissage est entré en collision avec le navire auxiliaire de la flotte britannique SIR GERAINT au large des côtes anglaises. A la suite de cet abordage, le TARPENBEK a chaviré. Il a été remorqué jusqu'à une baie abritée. Une opération techniquement difficile a permis de pomper la cargaison d'hydrocarbures du navire chaviré qui a ensuite été tréviré. Le navire a été remorqué jusqu'au port de Rotterdam (Pays-Bas) où il a été vendu.

Les opérations de pompage, de trévirage et de remorquage du TARPENBEK ont été entreprises par le propriétaire. Le Gouvernement du Royaume-Uni et les collectivités locales ont pris certaines mesures en vue d'éviter un déversement éventuel d'hydrocarbures qui aurait pu polluer les plages ou le milieu marin.

Le Gouvernement du Royaume-Uni, les autorités locales et le propriétaire du TARPENBEK ont engagé des poursuites judiciaires en vue d'obtenir une indemnisation auprès du FIPOL. La demande d'indemnisation du Gouvernement du Royaume-Uni s'élève à £982 620, celle des collectivités locales à £11 692 et celle du propriétaire du navire à £594 358, ce qui représente au total £1 588 670.

Le règlement de cette affaire a pris du retard en raison d'un différend sur le point de savoir si un déversement d'hydrocarbures persistant s'était produit à la suite du sinistre. Les opinions diffèrent également quant à l'interprétation de la législation britannique, de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds sur le point de savoir si la responsabilité du FIPOL est liée à l'existence d'un déversement et, dans l'affirmative, au moment où un tel déversement s'est produit.

L'Administrateur a rejeté toute responsabilité de la part du FIPOL. Il a affirmé que le FIPOL n'était tenu de verser une indemnisation que s'il se produisait un déversement d'hydrocarbures persistants à la suite de l'événement. Sur la base de l'enquête effectuée par les experts du FIPOL, l'Administrateur estime qu'il n'y a pas suffisamment de preuves tendant à indiquer que des hydrocarbures persistants ont été déversés.

Le montant d'indemnisation éventuelle que le FIPOL pourrait être appelé à verser dépend largement de l'attribution des responsabilités entre le SIR GERAINT et le TARPENBEK quant à la cause de l'abordage. Il ressort de l'enquête effectuée que le SIR GERAINT a une plus grande part de responsabilité dans l'abordage. Un partage

de la responsabilité à raison de 75% pour le SIR GERAINT et de 25% pour le TARPENBEK a été acceptée par les assureurs sur corps.

Afin d'éviter de longues procédures judiciaires, l'Administrateur a entamé des pourparlers avec les demandeurs sur la possibilité de parvenir à un compromis, tout en réaffirmant la position du FIPOL selon laquelle ce dernier n'est pas tenu de verser d'indemnisation étant donné qu'il n'a pas été prouvé que l'événement avait entraîné un déversement d'hydrocarbures persistants. Des entretiens ont également eu lieu au sujet du montant des demandes d'indemnisation. Un accord a été conclu sur le montant de la plus grande partie de la demande présentée par le Gouvernement du Royaume-Uni.

A sa 14ème session, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de poursuivre les pourparlers avec les demandeurs afin de parvenir à un règlement à l'amiable et il l'a autorisé à procéder au règlement définitif de toutes les demandes d'indemnisation adressées au FIPOL à la suite du sinistre du TARPENBEK. Ces pourparlers sont en cours.

7.3 TANIO

(France, 7 mars 1980)

Le navire-citerne malgache TANIO (18 048 tjb) qui transportait 26 000 tonnes de fuel-oil s'est brisé par gros temps au large de la Bretagne (France). Environ 13 500 tonnes de la cargaison se sont échappées du navire, polluant plus de 200 kilomètres du littoral breton; les îles anglo-normandes ont également été touchées. La partie arrière du navire, qui contenait environ 7 500 tonnes de cargaison, est restée à flot et a été remorquée jusqu'au port du Havre. La partie avant qui contenait encore quelque 5 000 tonnes de cargaison a coulé par 90 mètres de fond. La cargaison qui se trouvait ainsi dans la partie avant immergée a dû être pompée afin d'éviter que l'épave ne devienne une source nouvelle de pollution.

Des demandes d'indemnisation ont été soumises par le Gouvernement français, les autorités locales, des particuliers et l'assureur du propriétaire. Elles s'élèvent au total à environ FF527 millions (£48,6 millions).

A l'issue de négociations longues et difficiles, l'Administrateur est parvenu à un accord sur le montant de chacune des demandes d'indemnisation. Le montant total accepté par le FIPOL s'élève à environ FF348 millions (£32 millions). Etant donné que ce montant dépasse le montant d'indemnisation disponible en vertu de la Convention portant création du Fonds (soit FF244 746 000), chaque demandeur ne recouvrera qu'environ 70% du montant convenu. Un premier paiement partiel d'environ FF216 millions (£18,2 millions) a été

versé en février 1984 au Gouvernement français (soit FF208 millions), aux autorités locales (soit FF5,5 millions) et à des particuliers (soit FF2,8 millions).

Le Club P & I du Royaume-Uni a présenté au FIPOL une demande d'indemnisation s'élevant à FF7 624 417 (£703 000). La question s'est posée de savoir si cette demande était soumise à prescription. A sa 11ème session, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à conclure un règlement définitif avec le Club du Royaume-Uni, après avoir examiné tous les aspects juridiques de la question de la prescription.

Etant donné l'importance de ce problème, l'Administrateur s'est adjoint les services d'un consultant juridique indépendant de nationalité française et de très grand renom, lequel a examiné tous les éléments de l'affaire et s'est livré à une étude approfondie de la question de la prescription. Sur la base des résultats de cette étude, l'Administrateur est parvenu à la conclusion que la demande du Club du Royaume-Uni devrait être réglée car, selon toute probabilité, elle serait considérée par les tribunaux français comme n'étant pas soumise à prescription. Il a donc décidé d'accepter la demande du Club du Royaume-Uni. Un montant de FF4 679 742 (soit £390 978) ainsi que les intérêts accumulés sur cette somme ont été versés au Club du Royaume-Uni en août 1985, à titre de premier paiement partiel.

En septembre 1984, le liquidateur du fonds de limitation du propriétaire a procédé à la distribution d'une somme d'environ FF19 millions imputée sur le fonds de limitation. Un montant a été mis en réserve aux fins de la distribution finale du fonds de limitation, étant donné que toutes les demandes n'avaient pas encore été réglées au moment du premier paiement. Cette réserve (y compris les intérêts) s'élevait à FF3 078 890 au 31 décembre 1985. Le FIPOL devra attendre la distribution finale du fonds de limitation avant de pouvoir effectuer de nouveaux versements.

Le FIPOL a intenté, auprès du tribunal de grande instance de Brest, une action en justice contre le propriétaire du navire et des tiers afin de recouvrer les montants qu'il avait versés à titre d'indemnisation. Le Gouvernement français et d'autres parties ont également engagé une action contre les mêmes défendeurs en vue d'obtenir une indemnisation au-delà du montant maximal payable par le FIPOL. Le FIPOL et le Gouvernement français ont fait procéder à un examen exhaustif de l'affaire en vue d'établir d'une manière plus précise comment s'était produite la brèche qui avait conduit le navire à se briser.

La procédure judiciaire a été ralentie par divers facteurs, notamment l'emploi du temps très chargé du tribunal de Brest, la complexité de l'affaire et le temps mis par les défendeurs à fournir les pièces justificatives demandées. L'examen technique effectué à la

demande du FIPOL et du Gouvernement français et la nécessité de convoquer à nouveau l'expertise judiciaire désignée par le tribunal ont également contribué au retard. Le rapport de l'expertise judiciaire devrait être soumis au début de 1986. Il y a tout lieu de penser que la procédure entrera alors dans une phase plus active et se déroulera à l'avenir à un rythme plus rapide.

7.4 JOSE MARTI

(Suède, 7 janvier 1981)

Le navire-citerne soviétique JOSE MARTI (27 706 tjb), qui transportait 40 000 tonnes de fuel-oil lourd, s'est échoué dans une voie de navigation étroite près de Dalarö sur la côte orientale de la Suède. Environ 1 000 tonnes de sa cargaison se sont échappées et ont pollué l'archipel de Stockholm. Les opérations de nettoyage entreprises par les autorités suédoises ont entraîné une demande d'indemnisation de la part du Gouvernement suédois s'élevant à SKr19,3 millions (£1,8 millions). En outre, deux particuliers ont demandé SKr850 000 (£80 000) d'indemnisation.

Le Gouvernement suédois et les deux particuliers ont intenté une action en justice devant le tribunal de Stockholm contre le propriétaire du JOSE MARTI. En vertu de la Convention sur la responsabilité civile, ce dernier a constitué auprès du tribunal un fonds de limitation qui s'élève à SKr23 844 593 (£2,2 millions). Le FIPOL a été notifié de l'action intentée contre le propriétaire du navire conformément à l'article 7.6 de la Convention portant création du Fonds.

Au cours du procès, le propriétaire du JOSE MARTI a soutenu qu'il n'était pas responsable du dommage par pollution étant donné que l'événement résultait en totalité de la négligence du Gouvernement suédois dans l'entretien des aides à la navigation (voir l'article III.2 c) de la Convention sur la responsabilité civile). En second lieu, le propriétaire a soutenu que, si le tribunal refusait d'admettre que le dommage avait été causé en totalité par cette négligence, il devrait néanmoins être totalement exonéré de sa responsabilité à l'égard du Gouvernement suédois en raison de la négligence de ce dernier qui avait contribué à causer le dommage faute d'avoir entretenu les aides à la navigation, ou de n'être tenu de verser qu'une indemnisation sensiblement réduite (voir l'article III.3 de la Convention sur la responsabilité civile).

Le tribunal de Stockholm a rendu son jugement en mai 1985. Le tribunal a estimé que l'événement avait été occasionné par la négligence du propriétaire. Il a reconnu qu'il y avait eu une certaine négligence de la part des autorités suédoises dans l'entretien des aides à la navigation et que cette négligence avait contribué à provoquer

l'événement. Toutefois, cette négligence a été considérée comme relativement mineure. Le tribunal n'a donc pas diminué le montant de l'indemnisation due au Gouvernement suédois pour négligence de la part de ce dernier auquel il a accordé une indemnisation totale pour le dommage par pollution entraîné par l'événement. Il convient d'ajouter que le tribunal a attribué au propriétaire une indemnisation qui lui serait versée par le Gouvernement suédois pour le dommage causé au JOSE MARTI du fait de l'échouement mais, comme la négligence du propriétaire avait joué un rôle déterminant dans l'événement, le montant en a été fixé à 25% du montant total du dommage subi.

Le propriétaire et le Gouvernement suédois ont interjeté appel de cette décision. La Cour d'appel de Stockholm devrait rendre son jugement en 1986.

7.5 EIKO MARU N° 1

(Japon, 13 août 1983)

Le navire-citerne japonais EIKO MARU N°1 (999 tjb), qui transportait 2 459 tonnes de fuel-oil lourd, est entré en collision avec un navire de charge panaméen, le CAVALRY (4 827 tjb), dans un épais brouillard au large de Karakuwazaki, Miyagi (Japon). Quelque 357 tonnes d'hydrocarbures de cargaison se sont échappées par la brèche qui s'était ouverte dans la citerne de tribord. A cause du mauvais temps annonçant l'arrivée d'un typhon, les hydrocarbures déversés se sont déplacés vers la côte et ont pollué d'importants lieux de pêche.

L'Administrateur a accepté de régler les demandes d'indemnisation au titre des frais de nettoyage et des dommages subis par les lieux de pêche, à raison d'un montant de ¥64 181 029 (£221 700). En mars 1984, le FIPOL a versé des indemnités s'élevant à ¥24 735 109 (£76 722), ce qui représente le montant des demandes d'indemnisation acceptées, diminué du montant de la responsabilité du propriétaire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, soit ¥39 445 920.

L'action en limitation s'est trouvée conclue lorsque l'enquête officielle sur les causes de l'accident a été close. Elle a permis d'établir que l'accident avait été provoqué par des fautes de navigation de la part des deux navires. Une somme de ¥9 861 480 (£32 018) a été versée en mai 1985 au titre de la prise en charge financière du propriétaire de l'EIKO MARU N°1.

Le FIPOL a entamé des négociations avec le propriétaire du CAVALRY en vue de recouvrir une partie du montant versé par le FIPOL.

7.6 KOEI MARU N° 3

(Japon, 22 décembre 1983)

Le navire-citerne japonais KOEI MARU N°3 (82 tjb), qui transportait 100 tonnes d'hydrocarbures lourds, est entré en collision avec le transbordeur ALBIREO (9 548 tjb) dans le port de Nagoya (Japon). A la suite de cet abordage, le navire-citerne a chaviré et déversé environ 49 tonnes de sa cargaison d'hydrocarbures dans la mer. Pendant les opérations de nettoyage, une quantité considérable de produits absorbants et dispersants a été utilisée et certaines de ces matières ont dérivé hors du port et ont contaminé les parcs à algues.

L'Administrateur a accepté de régler les demandes d'indemnisation au titre des frais de nettoyage et des dommages subis par les lieux de pêche, à raison d'un montant de ¥30 073 908 (£103 900). Une somme de ¥26 982 248 (£89 447), représentant le montant total des demandes d'indemnisation acceptées, diminué du montant de la responsabilité du propriétaire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, soit ¥3 091 660, a été versée par le FIPOL en octobre 1984 et en février 1985.

L'action en limitation qui avait été suspendue a repris à l'issue de l'enquête officielle sur les causes de l'abordage. Cette enquête a conclu que l'accident était principalement dû au KOEI MARU N°3. Une somme de ¥772 915 (£2 700) sera versée au propriétaire au titre de sa prise en charge financière, à l'issue de l'action en limitation.

Le FIPOL a entamé des négociations avec le propriétaire de l'ALBIREO afin d'étudier la possibilité de recouvrer une partie du montant versé par le FIPOL.

7.7 TSUNEHISA MARU N° 8

(Japon, 26 août 1984)

La section arrière du navire-citerne japonais TSUNEHISA MARU N°8 (38 tjb), qui transportait 46 tonnes d'hydrocarbures lourds, a coulé alors que ce navire avait passé la nuit ancré le long de la berge du fleuve dans le port d'Osaka (Japon). De l'eau du fleuve était entrée dans la chambre des machines du navire par un tuyau, ce qui avait provoqué l'événement.

Une trentaine de tonnes d'hydrocarbures de cargaison se sont déversées. Avec les marées, la nappe a rapidement gagné les jetées et les quais situés dans le port. Elle a souillé un navire en construction dans un bassin avoisinant.

L'Administrateur a accepté de régler les demandes d'indemnisation au titre des frais de nettoyage et des dommages subis par le navire en construction, à raison d'un montant de ¥17 575 000 (£60 700). L'accident n'a pas causé de dommages aux lieux de pêche.

Des indemnités d'un montant de ¥16 610 200 (£54 317), représentant le total des demandes d'indemnisation acceptées, diminué du montant de la responsabilité du propriétaire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, soit ¥964 800, ont été versées en avril 1985. Une somme de ¥241 200 (£718) a été versée en juillet 1985 au titre de la prise en charge financière du propriétaire du navire.

7.8 KOHO MARU N° 3

(Japon, 5 novembre 1984)

Le navire-citerne japonais KOHO MARU N°3 (199 tjb), qui transportait 500 tonnes d'hydrocarbures lourds, s'est échoué sur la côte de l'île Hayamajima, dans la Mer Intérieure du Japon, le 5 novembre 1984. Environ 20 tonnes d'hydrocarbures se sont échappées des citernes à cargaison endommagées.

Le sinistre s'est produit dans un archipel comptant de nombreuses petites îles, qui est une zone de pêche intensive et d'aquiculture. Les hydrocarbures déversés se sont rapidement répandus sur une vaste étendue de mer et la côte de l'île de Hayamajima a été gravement polluée. Des opérations de nettoyage importantes ont été effectuées en mer et sur l'île.

L'Administrateur a accepté de régler les demandes d'indemnisation au titre des frais de nettoyage et des dommages subis par les lieux de pêche, à raison d'un montant total de ¥99 497 738 (£343 700). En juin et en août 1985, le FIPOL a versé des indemnités d'un montant de ¥94 111 818 (£294 827), représentant le total des demandes d'indemnisation acceptées, diminué du montant de la responsabilité du propriétaire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, soit ¥5 385 920.

Des demandes d'indemnisation au titre des dommages subis par les lieux de pêche ont été soumises par deux Associations coopératives de pêche. Ces demandes ont trait aux effets secondaires de la pollution par les hydrocarbures sur les pêcheries. Elles n'ont pas été acceptées par l'Administrateur, les demandeurs n'ayant pas présenté suffisamment de données pour permettre au FIPOL d'évaluer le bien-fondé de demandes de ce genre. Les associations n'ont pas maintenu leurs demandes.

L'enquête officielle sur les causes de l'échouement n'est pas encore terminée. Aucun versement n'a encore été effectué au titre de la prise en charge financière du propriétaire qui représentera ¥1 346 480 (£4 650).

Il semble que l'accident soit dû à une négligence du capitaine qui était également président de la société propriétaire du KOHO MARU N°3. Le Comité exécutif a décidé que cette négligence imputable au capitaine agissant en cette qualité ne devait pas priver le propriétaire de son droit de limiter sa responsabilité.

7.9 KOSHUN MARU N° 1

(Japon, 5 mars 1985)

Le navire-citerne japonais KOSHUN MARU N°1 (68 tjb), qui transportait 100 tonnes d'hydrocarbures lourds, est entré en collision avec le charbonnier RYOZAN MARU (2 569 tjb) au large de Haneda, dans la baie de Tokyo (Japon). Le KOSHUN MARU N°1 a coulé à l'exception de la section avant. Environ 80 tonnes d'hydrocarbures se sont échappées du navire-citerne coulé et se sont répandues dans la baie.

Des demandes d'indemnisation au titre des frais de nettoyage ont été acceptées pour un montant de ¥28 020 909 (£96 800). Il est possible que d'autres demandes soient soumises par l'Association des propriétaires de navires de pêche sportive.

En septembre 1985, le FIPOL a versé ¥26 124 589 (£81 512), ce qui représente le montant total accepté des frais de nettoyage, diminué du montant de la responsabilité du propriétaire, soit ¥1 896 320.

L'enquête officielle sur la cause de l'événement est en cours. Aucun versement n'a encore été effectué au titre de la prise en charge financière du propriétaire du navire qui représente ¥474 080 (£1 600).

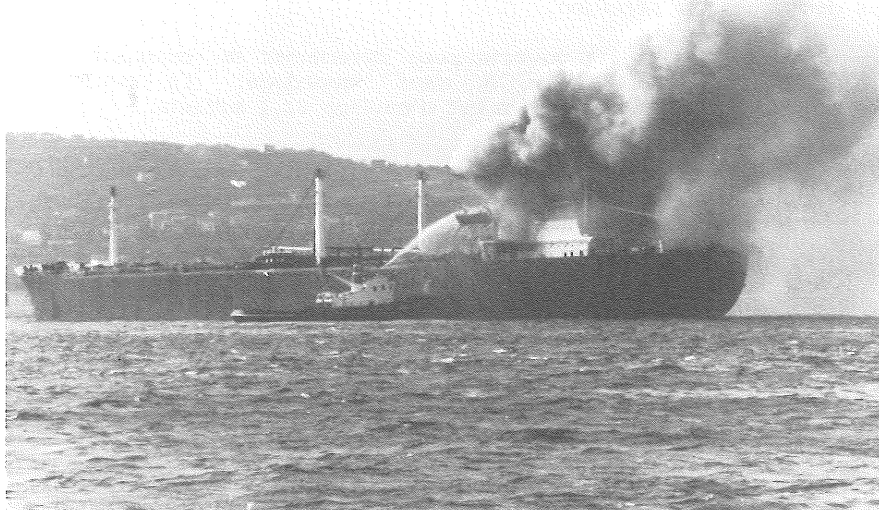
7.10 PATMOS

(Italie, 21 mars 1985)

Le navire-citerne grec PATMOS (51 627 tjb), qui transportait 83 689 tonnes de pétrole brut, est entré en collision avec le navire-citerne espagnol CASTILLO DE MONTEARAGON (92 289 tjb), lequel était sur lest, au large de la côte de Calabre, dans le détroit de Messine (Italie). Un incendie s'est déclaré dans le pont principal du PATMOS et s'est communiqué aux locaux d'habitation et la timonerie. Deux personnes à bord ont péri et l'équipage a dû abandonner le

navire dont la coque était endommagée. En raison de la force du vent et des courants, le PATMOS a dérivé jusqu'à une plage près d'un village de la côte sicilienne. Le navire a été renfloué et des remorqueurs ont été utilisés pour le diriger dans le détroit de Messine. Des remorqueurs ont également servi à combattre et éteindre l'incendie qui a été maîtrisé dans les deux jours qui ont suivi l'abordage. Le PATMOS a ensuite été remorqué jusqu'au port de Messine où les hydrocarbures ont été déchargés.

Environ 1 100 tonnes d'hydrocarbures de cargaison se sont échappées du PATMOS. La plupart des hydrocarbures déversés ont dérivé à la surface de la mer et se sont dispersés naturellement. Quelques tonnes seulement d'hydrocarbures ont atteint la côte sicilienne. Les autorités italiennes ont pris des mesures de grande envergure, avec l'aide d'entreprises privées employées par le propriétaire du PATMOS, afin de circonscrire la nappe d'hydrocarbures et de prévenir une pollution des côtes de la Sicile et de la Calabre. De grandes quantités de dispersants ont aussi été utilisées. Le propriétaire du PATMOS, ainsi que l'affrêteur, Esso International Shipping (Bahamas) Co Ltd, ont participé aux opérations.



Le PATMOS dans le détroit de Messine peu de temps après l'abordage

Le propriétaire du PATMOS et l'assureur du propriétaire, le Club P & I du Royaume-Uni, ont constitué un fonds de limitation auprès du tribunal de Messine. Le tribunal a fixé le montant de limitation à Lit13 263 703 650 (£5,5 millions). Le FIPOL a été notifié de l'action en limitation conformément à l'article 7.6 de la Convention portant création du Fonds. A ce jour, 39 demandeurs ont soumis des demandes d'indemnisation contre le fonds de limitation. Ces demandes représentent un montant total de Lit73 574 241 270 (£30 millions). L'audience devant le tribunal devrait avoir lieu au début de 1986.

Le FIPOL et le Club du Royaume-Uni examinent actuellement les demandes d'indemnisation. Ils ont l'intention d'engager des négociations avec les demandeurs dès que cet examen sera terminé en vue de parvenir à un règlement à l'amiable.

Les demandes d'indemnisation contre le fonds de limitation portent, dans une grande mesure, sur les mesures qui seraient normalement considérées comme des opérations d'assistance. La question s'est donc posée de savoir si et dans quelle mesure les opérations d'assistance relevaient de la définition du "dommage par pollution" donnée dans la Convention sur la responsabilité civile, soit si leur coût pouvait être assimilé au coût des mesures de sauvegarde tel que définies dans la Convention. Dans sa plaidoirie devant le tribunal de Messine, le FIPOL a soutenu qu'une opération ne pouvait être considérée comme relevant de la définition de "mesures de sauvegarde" que si le but essentiel en était de prévenir ou de limiter les dommages par pollution.

Une enquête a été ouverte pour déterminer la responsabilité du CASTILLO DE MONTEARAGON dans l'abordage. Le montant de limitation applicable à ce navire est d'environ £3,2 millions.

7.11 JAN

(Danemark, 2 août 1985)

Le navire-citerne JAN (1 400 tjb), immatriculé en République fédérale d'Allemagne, est entré en collision avec un feu de navigation fixe à l'entrée du port d'Aalborg, sur la côte orientale du Jutland au Danemark. Le JAN avait à son bord 3 000 tonnes de fuel-oil lourd. L'abordage a provoqué une brèche de 20 mètres dans deux citernes avant d'une capacité totale de 500 tonnes. Environ 300 tonnes d'hydrocarbures se seraient répandues dans la mer.

La nappe d'hydrocarbures s'est déplacée en direction du nord-ouest sous l'effet de vents violents. Au cours des jours qui ont suivi l'événement, plus de 100 tonnes d'hydrocarbures ont atteint la côte sud de l'île de Laesø qui se trouve entre le Jutland et la Suède et

l'ont polluée sur une dizaine de kilomètres. La zone polluée se compose en partie de plages de sable et en partie de marécages d'eau saumâtre qui revêtent une grande importance pour les vastes populations d'oiseaux migrateurs. Une petite quantité d'hydrocarbures a également pollué la côte du Jutland et l'île d'Hirsholmene.

Les opérations de nettoyage de la zone polluée ont été entreprises par l'Agence nationale danoise de la protection de l'environnement, les services de la défense civile nationale et les autorités locales de l'île de Laesø. Le nettoyage des plages de sable a été mené à bien en quelques semaines tandis que les travaux menés dans les marécages se sont poursuivis jusqu'en octobre 1985.

L'évacuation des matières (hydrocarbures, sable et autres débris) recueillies au cours des opérations de nettoyage a posé un grand problème. Les possibilités d'évacuation de ces matières sur l'île de Laesø étaient très limitées. Plusieurs options ont été envisagées. L'Administrateur a instamment prié les autorités danoises d'envisager les méthodes les plus économiques qui pourraient s'avérer acceptables du point de vue écologique. Les autorités ont décidé qu'une partie des débris devrait être évacuée dans une décharge à Laesø, tandis que la plus grande partie en serait envoyée pour élimination ailleurs.

Aucune demande d'indemnisation n'a encore été soumise au FIPOL. Le coût des opérations de nettoyage est évalué à DKr15 millions (£1,2 million). L'évacuation des matières recueillies sera extrêmement onéreuse.

Le montant de limitation de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile est de 157 936 droits de tirage spéciaux (£120 000). Un fonds de limitation a été constitué auprès du tribunal maritime et commercial de Copenhague. Le FIPOL a été notifié de la procédure en limitation en vertu de l'article 7.6 de la Convention portant création du Fonds.

7.12 SOTKA

(Suède, 12 septembre 1985)

Le navire-citerne finlandais SOTKA (16 000 tjb) a heurté une balise de béton en construction dans la mer d'Aland (la Baltique) qui doit marquer un chenal situé près de la frontière entre les eaux territoriales suédoises et finlandaises, à un mille marin du côté suédois. Le navire transportait 15 300 tonnes de fuel-oil lourd. Une brèche de 20 mètres s'est ouverte à bâbord et 300 tonnes de fuel-oil lourd se sont échappées dans la mer. A la suite du transbordement de 2 000 tonnes de cargaison dans un autre navire-citerne, le navire a gagné un port finlandais.

2 000 tonnes de cargaison dans un autre navire-citerne, le navire a gagné un port finlandais.

De petites quantités d'hydrocarbures ont atteint les plages des îles d'Aland en Finlande. Le nettoyage des plages polluées a été mené à bien en quelques jours et 40 tonnes d'hydrocarbures ont été recueillies. Les quelque 250 tonnes restantes ont dû couler sous la surface de la mer étant donné que la densité de ces hydrocarbures est plus grande que celle de l'eau de mer aux températures ambiantes. On ne peut exclure la possibilité que ces hydrocarbures immergés dérivent avec les courants et réapparaissent sur les côtes suédoises ou finlandaises.

La limite de la responsabilité du propriétaire du navire est de FMk7 360 328 (£950 000).

A ce jour, les demandes d'indemnisation pour les dommages subis par les lieux de pêche (SKr300 000) et les frais de nettoyage (FMk600 000) représentent au total seulement £105 000, soit un montant bien inférieur à celui de la limitation. Toutefois, si les hydrocarbures toujours immergés atteignent le rivage, il pourrait en résulter des dépenses considérables au titre des frais de nettoyage. Il ne peut être exclu que le FIPOL soit appelé à être saisi de l'affaire.

7.13 FOLGOET

(France, 31 décembre 1985)

Le navire français FOLGOET (14 545 tjb) chargeait du fuel-oil lourd à Donges dans l'estuaire de la Loire en France. Au cours du chargement 300 tonnes de fuel-oil lourd se sont échappées d'une citerne par un trou de vidange dont le bouchon manquait. Les hydrocarbures se sont rapidement répandus et ont causé une pollution légère sur 60 kilomètres de littoral. Des zones de conchyliculture et de pêcheries à anguilles ont été contaminées.

Le coût des opérations de nettoyage n'est pas encore connu. Les pêcheurs demanderont à être indemnisés au titre du manque à gagner que leur a causé l'événement mais ils n'ont pas encore soumis leurs demandes. Il est possible que le FIPOL soit appelé à verser des indemnités et à prendre financièrement en charge le propriétaire du navire à la suite de cet événement.

La limite de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile est d'environ FF14,7 millions (£1,4 million). Le montant à verser au titre de la prise en charge financière du propriétaire du navire sera d'environ FF3,7 millions (£350 000).

Annexe I

Structure du FIPOL

ETATS MEMBRES DU FIPOL

Algérie	Ghana	Papouasie-Nouvelle-Guinée
Allemagne, République fédérale d'	Indonésie	Pays-Bas
Bahamas	Islande	Pologne
Bénin (à partir du 30.1.86)	Italie	Portugal
Cameroun	Japon	République arabe syrienne
Danemark	Koweït	Royaume-Uni
Emirats arabes unis	Libéria	Sri Lanka
Espagne	Maldives	Suède
Fidji	Monaco	Tunisie
Finlande	Norvège	Tuvalu
France	Oman	Yougoslavie
Gabon		

ASSEMBLEE

Composée de tous les Etats membres

8ème session

Président:	M. J Bredholt (Danemark)
Vice-Présidents:	M. H Tanikawa (Japon)
	M. C Douay (France)

COMITE EXECUTIF

14ème session

Président:	M. W Sturms (Pays-Bas)
Vice-Président:	M. R Tchibota-Souamy (Gabon)

Allemagne, République Fédérale d'	Italie Koweït Pays-Bas
Finlande	Royaume-Uni
France	Sri Lanka
Gabon	
Indonésie	

15ème session

Président:	M. H Tanikawa (Japon)
Vice-Président:	M. G Arku (Libéria)

Algérie	Koweït
Bahamas	Libéria
Espagne	Oman
France	Royaume-Uni
Indonésie	Suède
Japon	

SECRETARIAT DU FIPOL

M. M Jacobsson	Administrateur
M. M Dobashi	Juriste
M. S O Nte	Fonctionnaire des Finances/du Personnel

COMMISSAIRE AUX COMPTES

Le contrôleur et vérificateur général
du Royaume-Uni

Annexe II

Fonds Général

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE
FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DECEMBRE 1984

RECETTES	£	£
<u>Contributions</u>		
Contributions initiales		-
Contributions annuelles 1983		1 003 849
		<hr/>
		1 003 849
Moins ajustement des quotes-parts des années précédentes		833
		<hr/>
		1 003 016
 <u>Divers</u>		
Recettes accessoires	36 920	
Intérêts sur les arriérés de contributions	9 727	
Intérêts sur les placements	219 480	266 127
		<hr/>
		1 269 143
 DEPENSES		
<u>Dépenses du Secrétariat</u>		
Engagements non réglés	70 346	
Engagements réglés	217 074	
	<hr/>	
	287 420	
Créances douteuses annulées	489	
 <u>Demandes d'indemnisation</u>		
Demandes d'indemnisation générales	1 518 087	1 805 996
		<hr/>
Excédent des dépenses sur les recettes		536 853
		<hr/>

Annexe III

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'Ondina/Fukutoku Maru N° 8

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE
FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1984

	£	£
RECETTES		
<u>Contributions</u>		
Contributions annuelles 1983		3 109 816
<u>Divers</u>		
Intérêts sur les arriérés de contributions	3 495	
Intérêts sur les placements	95 652	99 147
		<hr/>
		3 208 963
DEPENSES		
Créances douteuses annulées	215	
Demandes d'indemnisation	2 498 091	2 498 306
		<hr/>
Excédent des recettes sur les dépenses		710 657
		<hr/>

Annexe IV

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le Tanio

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE
FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1984

	£	£
RECETTES		
<u>Contributions</u>		
Contributions annuelles de 1983		20 087 296
<u>Divers</u>		
Intérêt sur les arriérés de contributions	18 168	
Intérêt sur les placements	302 006	320 174
		<hr/>
		20 407 470
DEPENSES		
<u>Demandes d'indemnisation</u>		17 879 289*
Excédent des recettes sur les dépenses		<hr/>
		2 528 181

* Y compris un versement de £391 639 fait dans un compte de dépôt commun (compte CARPA) pour une demande d'indemnisation dont le montant a été convenu mais qui fait l'objet d'un litige comme étant frappée de prescription.

Annexe V

Bilan du FIPOL au 31 décembre 1984

PASSIF	£	£	ACTIF	£	£
Excédent cumulatif de 1978 - 1983	2 454 828		Disponibilités en banque et en caisse (Note 2)		5 461 035
Moins déficit de 1984	536 853	1 917 975	Sommes à recevoir		
Sommes dues au Fonds de prévoyance du personnel		63 297	Contributions: Fonds général 1981	882	
Sommes à verser		86 200	Fonds général 1982	1 740	
Engagements non réglés			Fonds général 1983	11 971	
1983	17 979		Ondina/Fukutoku Maru	26 143	
1984	70 346	88 325	Tanio	237 604	278 340
Sommes dues aux fonds des grosses demandes d'indemnisation			Montant remboursable de la TVA		9 091
Ondina/Fukutoku Maru			Sommes diverses		1 837
Déficit de 1983	69 712		Intérêts sur les arriérés de contributions		
plus excédent de 1984	710 657	640 945	Fonds général	754	
Tanio		2 528 181	Ondina/Fukutoku Maru	1 021	
Provision pour les demandes litigieuses (note 1)			Tanio	5 350	7 125
Capital	391 639				
Intérêts	40 866	432 505			
		5 757 428			5 757 428

27

Note 1 Un montant de FF4 687 703 afférent à une demande d'indemnisation litigieuse a été versé dans un compte de dépôt commun (compte CARPA). Ce montant, ainsi que les intérêts accumulés, sera distribué lorsqu'un accord aura été conclu ou qu'un jugement aura été rendu. Le capital est indiqué en sterling au taux d'achat des francs français lors de la constitution du dépôt.

Note 2 Le capital et les intérêts mentionnés à la note 1 sont également comptabilisés dans les disponibilités en banque. L'accès au compte CARPA ne peut se faire qu'avec

signatures conjointes du demandeur et du FIPOL.

Note 3 Un passif exigible évalué à £6 580 538 se dégage au titre des événements.

Note 4 Outre les avoirs indiqués dans le présent état, les investissements effectués en matériel, mobilier, machines de bureau, fournitures et livres de bibliothèque au 31 décembre 1984 représentent, au prix coûtant, un montant de £30 009 (net de la TVA).

Annexe VI

Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des Etats contractants pendant l'année civile 1984

Telles que notifiées au 31 décembre 1985

<u>Etat contractant</u>	<u>Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)</u>	<u>%age du total</u>
Japon	267 671 258	32,65
Italie	119 756 989	14,61
Royaume-Uni	98 584 527	12,03
France	93 547 289	11,41
Pays-Bas	78 149 609	9,53
Espagne	48 521 508	5,92
Allemagne, République fédérale d'	23 518 299	2,87
Suède	16 159 969	1,98
Bahamas	12 553 506	1,53
Finlande	11 890 779	1,45
Yougoslavie	10 670 181	1,30
Indonésie	9 547 844	1,16
Norvège	8 949 160	1,09
Danemark	7 344 626	0,90
République arabe syrienne	6 271 244	0,77
Tunisie	2 533 716	0,31
Sri Lanka	1 733 257	0,21
Ghana	860 087	0,10
Pologne	833 848	0,10
Gabon	684 494	0,08
Fidji	-	-
Islande	-	-
Maldives	-	-
Monaco	-	-
Tuvalu	-	-
Algérie	(pas de rapport)	-
Cameroun	(pas de rapport)	-
Emirats arabes unis	(pas de rapport)	-
Koweït	(pas de rapport)	-
Libéria	(pas de rapport)	-
Oman	(pas de rapport)	-
Papouasie-Nouvelle-Guinée	(pas de rapport)	-
Portugal	(pas de rapport)	-
	<u>819 782 190</u>	<u>100,00</u>

Annexe VII
Résumé des sinistres
(31 décembre 1985)

Annexe VII
Résumé des sinistres
(31 décembre 1985)

Navire (Etat du pavillon)	Jauge brute (Responsabilité du propriétaire)	Date et lieu du sinistre	Cause du sinistre et quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Demandes d'indemnisation et de prises en charge financières		Observations
Antonio Gramsci (URSS)	27 694 tjb Rbils2 431 584	27.2.1979 au large de Ventspils, URSS	Echouement (5 500)	Opérations de nettoyage	SKr89 057 717 versé	
				Intérêt	6 649 440 versé	
				Total	SKr95 707 157	
Miya Maru N° 8 (Japon)	997 tjb ¥37 710 340	22.3.1979 Bisan Seto, Japon	Abordage (540)	Opérations de nettoyage	¥108 589 194 versé	¥5 438 909 ont été récupérés par voie de recours
				Dommages subis par les lieux de pêche	31 521 478 versé	
				Prise en charge financière	9 427 585 versé	
				Total	¥149 538 167	
Tarpenbek (RFA)	999 tjb £64 356	21.6.1979 au large de Selsey Bill, Royaume-Uni	Abordage (chiffre non connu)	Gouvernement du Royaume-Uni	£982 620 demandé	Recours possible
				Nature Conservancy Council	1 512 demandé	
				Autorités locales	10 180 demandé	
				Opérations de nettoyage du propriétaire	594 358 demandé	
				Total	£1 588 670	
Prise en charge financière	£16 089					
Mebaruzaki Maru N° 5 (Japon)	19 tjb ¥845 480	8.12.1979 Mebaru Port, Japon	Enfoncement (10)	Opérations de nettoyage	¥7 477 481 versé	
				Dommages subis par les lieux de pêche	2 710 854 versé	
				Prise en charge financière	211 370 versé	
				Total	¥10 399 705	
Showa Maru (Japon)	199 tjb ¥8 123 140	9.1.1980 Détroit de Naruto, Japon	Abordage (100)	Opérations de nettoyage	¥10 408 369 versé	¥9 893 196 ont été récupérés par voie de recours
				Dommages subis par les lieux de pêche	92 696 505 versé	
				Prise en charge financière	2 030 785 versé	
				Total	¥105 135 659	
Unsei Maru (Japon)	99 tjb ¥3 143 180	9.1.1980 au large de Port Akune, Japon	Abordage (pas de renseignements, mais moins de 140 tonnes)	Opérations de nettoyage du propriétaire	¥6 903 461 évaluation	A cause du recours contre le même assureur, pas d'indemnisation versée par le FIPOL

Tanio (Madagascar)	18 048 tjb FF11 833 718	7.3.1980 au large de la côte bretonne, France	Rupture (13 500)	Gouvernement français Autorités locales françaises Demandeurs privés Port Autonome du Havre Club P & I du Royaume-Uni Total Demandeur privé	FF326 921 937 agréé 8 910 153 agréé 4 637 997 agréé 116 594 agréé 7 624 417 agréé FF348 211 098 FF500 000 non poursuivi	Versement partiel de FF221 201 452; action en recours poursuivie contre le propriétaire du navire et des tiers
Furenäs (Suède)	999 tjb SKr612 443	3.6.1980 Öresund, Suède	Abordage (200)	Opérations de nettoyage: - Autorités suédoises - Demandeurs suédois privés Total partiel Opérations de nettoyage: - Autorités danoises - Demandeurs danois privés Total partiel Prise en charge financière	SKr2 911 637 versé 276 050 versé SKr3 187 687 DKr408 633 versé 9 956 versé DKr418 589 SKr153 111 versé	SKr449 961 ont été récupérés par voie de recours
Hosei Maru (Japon)	983 tjb ¥35 765 920	21.8.1980 au large de Miyagi, Japon	Abordage (270)	Opérations de nettoyage Dommages subis par les lieux de pêche Prise en charge financière Total	¥163 051 598 versé 50 271 267 versé 8 941 480 versé ¥222 264 345	¥18 221 905 ont été récupérés par voie de recours
Jose Marti (URSS)	27 706 tjb SKr23 844 593	7.1.1981 au large de Dalarö, Suède	Echouement (1 000)	Opérations de nettoyage par les autorités suédoises Demandeurs privés Total	SKr19 296 000 demandé 850 000 demandé SKr20 146 000	Responsabilité du FIPOL dépend du résultat de la procédure judiciaire en Suède
Suma Maru N° 11 (Japon)	199 tjb ¥7 396 340	21.11.1981 au large de Karatsu, Japon	Echouement (10)	Opérations de nettoyage du propriétaire Prise en charge financière Total	¥6 426 857 versé 1 849 085 versé ¥8 275 942	Aucune demande d'indemnisation émanant de tiers n'a été présentée
Globe Asimi (Gibraltar)	12 404 tjb Rbls1 350 324	22.11.1981 Klaipeda, URSS	Echouement (évalué à plus de 16 000 tonnes)	Prise en charge financière	\$467 953 versé	Aucun dommage subi dans un Etat membre
Ondina (Pays-Bas)	31 030 tjb DM10 080 383 (intérêt compris)	3.3.1982 Hambourg, RFA	Déchargement de cargaison (évalué entre 200 et 300 tonnes)	Opérations de nettoyage: - Propriétaire - Autorités Total	DM11 303 011 versé 42 163 versé DM11 345 174	
Shiota Maru N° 2 (Japon)	161 tjb ¥6 304 300	31.3.1982 Ile Takashima, Japon	Echouement (20)	Opérations de nettoyage Domages subis par les lieux de pêche Prise en charge financière Total	¥46 524 524 versé 24 571 190 versé 1 576 075 versé ¥72 671 789	

Navire (Etat du pavillon)	Jauge brute (Responsabilité du propriétaire)	Date et lieu du sinistre	Cause du sinistre et quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Demandes d'indemnisation et de prises en charge financières		Observations
Fukutoku Maru N° 8 (Japon)	499 tjb ¥20 844 440	3.4.1982 Baie de Tachibana, Japon	Abordage (85)	Opérations de nettoyage	¥200 476 274 versé	
				Dommages subis par les lieux de pêche	163 255 481 versé	
				Prise en charge financière	5 211 110 versé	
				Total	¥368 942 865	
Kifuku Maru N° 35 (Japon)	107 tjb ¥4 271 560	1.12.1982 Ishinomaki, Japon	Enfoncement (33)	Prise en charge financière	¥598 181 versé	Le total des dommages subis est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire
Shinkai Maru N° 3 (Japon)	48 tjb ¥1 880 940	21.6.1983 Ichikawa, Japon	Déchargement de cargaison d'hydro- carbures (3,5)	Opérations de nettoyage	¥1 005 160 versé	
				Prise en charge financière	470 235 versé	
				Total	¥1 475 395	
Eiko Maru N° 1 (Japon)	999 tjb ¥39 445 920	13.8.1983 Karakuwazaki, Japon	Abordage (357)	Opérations de nettoyage	¥23 193 525 versé	Possibilité de recours à l'étude
				Dommages subis par les lieux de pêche	1 541 584 versé	
				Prise en charge financière	9 861 480 versé	
				Total	¥34 596 589	
Koei Maru N° 3 (Japon)	82 tjb ¥3 091 660	22.12.1983 Nagoya, Japon	Abordage (49)	Opérations de nettoyage	¥18 010 269 versé	Possibilité de recours à l'étude
				Dommages subis par les lieux de pêche	8 971 979 versé	
				Total	¥26 982 248	
				Prise en charge financière	¥772 915 pas encore versé	
Tsunehisa Maru N° 8 (Japon)	38 tjb ¥964 800	26.8.1984 Osaka, Japon	Enfoncement (30)	Opérations de nettoyage	¥16 610 200 versé	
				Prise en charge financière	241 200 versé	
				Total	¥16 851 400	
Koho Maru N° 3 (Japon)	199 tjb ¥5 385 920	5.11.1984 Hiroshima, Japon	Echouement (20)	Opérations de nettoyage	¥68 609 674 versé	
				Dommages subis par les lieux de pêche	25 502 144 versé	
				Total	¥94 111 818	
				Prise en charge financière	¥1 346 480 pas encore versé	
Koshun N° 1 (Japon)	68 tjb ¥1 896 320	5.3.1985 Baie de Tokyo, Japon	Abordage (80)	Opérations de nettoyage	¥26 124 589 versé	D'autres demandes pourraient être présentées
				Prise en charge financière	¥474 080 pas encore versé	
Patmos (Grèce)	51 627 tjb Lit13 263 703 650	21.3.1985 Déroit de Messine, Italie	Abordage (1 100)	Mesures de sauvegarde et opérations de nettoyage	Lit73 574 241 270 demandé	D'autres demandes pourraient être présentées

Jan (RFA)	1 400 tjb DTS 157 936	2.8.1985 Aalborg, Danemark	Echouement (300)	Opérations de nettoyage	DKr20 000 000 évaluation	Demandes pas encore présentées
Sotka (Finlande)	16 000 tjb FMk7 360 328	12.9.1985 Mer Baltique, Suède	Echouement (300)	Opérations de nettoyage Dommages subis par les lieux de pêche	FMk600 000 évaluation SKr300 000 évaluation	Demandes pas encore présentées
Folgoet (France)	14 545 tjb FF14 700 000 (évaluation)	31.12.1985 Estuaire de la Loire, France	Déchargement d'hydrocarbures (300)	Opérations de nettoyage Dommages subis par les lieux de pêche		Demandes pas encore présentées

NOTES (1) Les montants indiqués sont donnés en monnaie nationale; les taux de change appropriés étaient les suivants au 31 décembre 1985:

	DM	3,5350
	DKr	12,90
	US\$	1,4455
	FMk	7,7885
£1 =	FF	10,84
	Lit	2 414,75
	¥	289,50
	SKr	10,9575
	Rbls	1,0958

(2) Demandes d'indemnisation et de prises en charge financières: sauf lorsque les demandes sont accompagnées de la mention «versé», les montants indiqués sont ceux demandés au FIPOL. La mention du montant d'une demande ne signifie pas que le FIPOL accepte la demande ou le montant indiqué; lorsque les demandes sont accompagnées de la mention «versé», le chiffre indiqué correspond au montant effectivement versé par le FIPOL (c'est-à-dire non compris le montant de la responsabilité du propriétaire).

Printed in Great Britain by
Whitstable Litho Ltd., Whitstable, Kent



