

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

RAPPORT DE L'ANNEE CIVILE

1986



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 1986

1 INTRODUCTION

Le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) a été créé en octobre 1978, en application de la Convention de 1971 portant création du Fonds, 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 1986 récapitule les activités du FIPOL au cours de sa huitième année d'existence.

Depuis la création de cette organisation intergouvernementale, le nombre de ses membres est passé de 14 à 35 Etats. Une liste des Etats membres actuels ainsi que des précisions sur les organes du FIPOL (à savoir l'Assemblée, le Comité exécutif et le Secrétariat du FIPOL) figurent aux Annexes I et II.

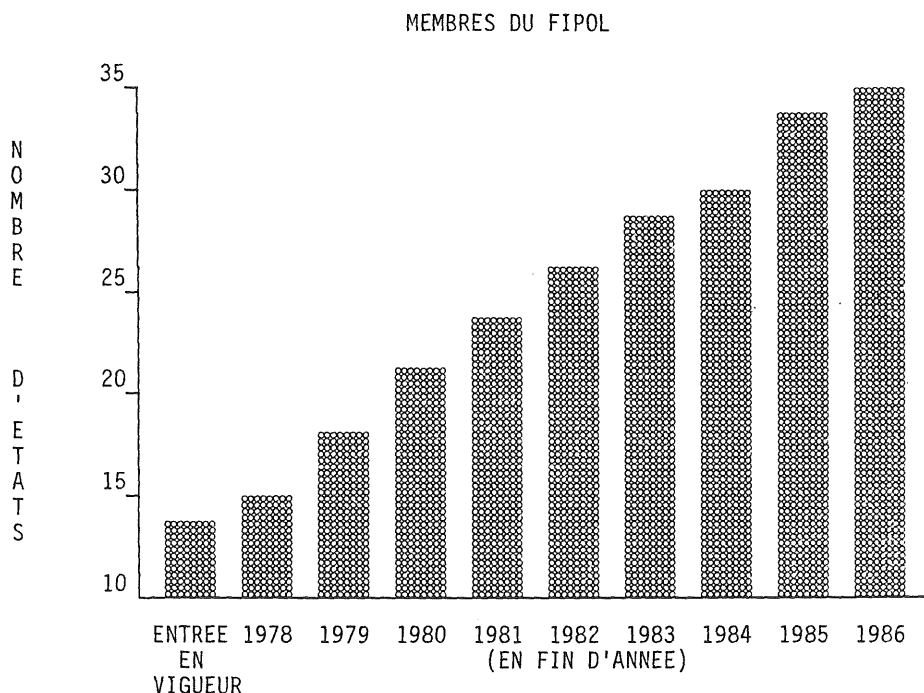
En 1986, quatre nouveaux incidents mettant en cause le FIPOL se sont produits. Le Secrétariat du FIPOL a déployé de grands efforts pour régler les demandes d'indemnisation nées d'événements survenus lors d'années précédentes et, au cours de l'année 1986, il est parvenu à un accord définitif au sujet de plusieurs de ces événements. Le FIPOL a participé à une action en justice extrêmement compliquée en Italie au sujet du sinistre du PATMOS, qui s'est produit dans le détroit de Messine (Italie) en 1985 et qui a entraîné d'importantes demandes d'indemnisation contre le FIPOL.

Un fait nouveau important est intervenu dans le courant de l'année 1986 au sujet du montant de l'indemnisation pouvant être versée en vertu de la Convention portant création du Fonds. A sa 9ème session en effet, en octobre 1986, l'Assemblée du FIPOL a décidé à l'unanimité de porter le montant total de l'indemnisation pouvant être versée par le FIPOL en vertu de la Convention portant création du Fonds du niveau

actuel de 675 millions de francs (or) (45 millions de droits de tirage spéciaux, DTS), à 900 millions de francs (or) (60 millions de DTS) en deux étapes successives.

2 PARTICIPATION

Le 1er novembre 1985, la République populaire du Bénin a adhéré à la Convention portant création du Fonds, laquelle est entrée en vigueur à son égard le 30 janvier 1986. En outre, le 16 décembre 1986, la Grèce a adhéré à la Convention portant création du Fonds, qui entrera en vigueur à son égard le 16 mars 1987, ce qui portera le nombre des Etats membres à 35. L'accroissement du nombre des membres du FIPOL est illustré dans le graphique suivant.



On prévoit que plusieurs Etats deviendront membres du FIPOL dans un avenir proche. L'Administrateur a été informé que la Côte d'Ivoire deviendra très prochainement Partie à la Convention portant

création du Fonds. Une législation visant la mise en oeuvre de la Convention portant création du Fonds se trouve à un stade avancé d'élaboration en Belgique, au Canada, en Irlande et au Maroc. Plusieurs autres Etats, à savoir Chypre, la République de Corée, la République populaire de Chine, la République démocratique allemande, le Sénégal et les Seychelles, étudient aussi la question de la ratification.

3 CONTACTS AVEC LES GOUVERNEMENTS ET LES ORGANISMES INTERESSES

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 Argentine, au Brésil, au Chili, en République populaire de Chine et en Thaïlande pour avoir des entretiens sur la Convention portant création du Fonds avec des fonctionnaires des gouvernements de ces Etats.

L'Administrateur s'est en outre rendu dans trois Etats membres, à savoir la France, l'Italie et la Suède, pour s'y entretenir avec des fonctionnaires du Gouvernement de la Convention portant création du Fonds et du fonctionnement du FIPOL.

L'Administrateur et le juriste ont également eu des pourparlers avec des représentants gouvernementaux dans le cadre des réunions de l'Organisation maritime internationale (OMI), et plus particulièrement au cours de la session du Conseil de l'OMI qui a eu lieu en novembre 1986.

L'Administrateur a participé à un atelier national sur la prévention de la pollution des mers et la lutte contre cette pollution organisé à Beijing (Chine). Il a fait des exposés sur la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds à l'occasion d'un séminaire régional pour l'Amérique latine qui a eu lieu à Santiago du Chili et d'un autre qui a eu lieu à Buenos Aires (Argentine). L'Administrateur a aussi participé à la réunion d'un groupe consultatif convoqué par l'OMI sur les arrangements en matière de lutte contre la pollution des mers en cas d'accident ou de menace grave de pollution des mers. Il a également fait des exposés sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures à l'intention des étudiants de l'Université maritime mondiale à Malmö (Suède) et des participants à un cours de formation pour le personnel des pays en développement en matière de prévention, de lutte et de mesures de sauvegarde en cas d'événement

entraînant une pollution des mers qui a eu lieu à Copenhague (Danemark). Le juriste du FIPOL a fait un exposé sur la responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures à l'occasion d'un cours de formation (MEDIPOL 86) organisé à La Valette (Malte) par le Centre régional de lutte contre la pollution par les hydrocarbures en Méditerranée (ROCC).

Comme au cours des années précédentes, le FIPOL a bénéficié de relations étroites avec de nombreuses organisations internationales, intergouvernementales et non gouvernementales. L'aide et le soutien accordés par l'OMI au FIPOL ont revêtu une importance particulière. La coopération avec les Clubs P & I a grandement facilité le fonctionnement du FIPOL. Le FIPOL a souvent eu recours aux compétences techniques de l'International Tanker Owners' Pollution Federation Limited (ITOPF) pour les événements ayant entraîné une pollution par les hydrocarbures (à l'exception de ceux qui se sont produits au Japon), et l'assistance fournie par l'ITOPF a été capitale étant donné que le FIPOL ne dispose pas de telles compétences au sein de son Secrétariat. Le FIPOL a également entretenu une collaboration étroite avec l'Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) et CRISTAL, qui représentent les intérêts de l'industrie pétrolière.

4 PROTOCOLES DE 1984 RELATIFS A LA CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE CIVILE ET A LA CONVENTION PORTANT CREATION DU FONDS

Comme cela a été mentionné dans le rapport annuel de 1985, une conférence diplomatique, qui s'est 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. Plusieurs Etats ont entamé l'élaboration d'une législation qui leur permettra de ratifier ces Protocoles. Jusqu'ici toutefois, aucun Etat n'est devenu Partie au Protocole modifiant la Convention portant création du Fonds. L'Afrique du Sud est le seul pays qui a adhéré au Protocole modifiant la Convention sur la responsabilité civile. Aux Etats-Unis d'Amérique, les Protocoles et la législation nécessaires pour les mettre en oeuvre sont actuellement étudiés par le Congrès.

5 ASSEMBLEE ET COMITE EXECUTIF

L'Assemblée a tenu sa 9ème session du 22 au 24 octobre 1986. M. J Bredholt (Danemark) a été réélu Président de l'Assemblée.

Le Comité exécutif a tenu sa 16ème session du 20 au 22 octobre 1986 et sa 17ème session le 24 octobre 1986, les deux fois sous la présidence de M. H Tanikawa (Japon).

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

5.1 9ème 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 1985.
- b) L'Assemblée a décidé de désigner à nouveau le Contrôleur et vérificateur général du Royaume-Uni comme Commissaire aux comptes du FIPOL pour une autre période de quatre ans à compter de 1987.
- c) 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, Finlande, Japon, Libéria, Oman, Pays-Bas, Pologne, République fédérale d'Allemagne, Sri Lanka et Suède.
- d) L'Assemblée a adopté le budget pour l'exercice 1987, qui prévoit des dépenses administratives s'élevant à £337 450.
- e) L'Assemblée a décidé de percevoir £1 800 000 au titre des contributions annuelles au fonds général pour 1986, montant qui devra être versé au plus tard le 1er février 1987. L'Assemblée a en outre décidé de ne pas percevoir de contributions annuelles à un fonds quelconque de grosses demandes d'indemnisation.
- f) Conformément aux dispositions de l'article 4.6 de la Convention portant création du Fonds, l'Assemblée a décidé à l'unanimité:
 - i) de porter le montant total de l'indemnisation pouvant être versée par le FIPOL pour un événement déterminé de 675 millions de francs Poincaré (45 millions de DTS) à 787 500 000 francs Poincaré (52,5 millions de DTS) pour les événements qui se produiront après le 30 novembre 1986;
 - ii) d'augmenter à nouveau cette somme globale en la portant à 900 millions de francs Poincaré (60 millions de DTS) pour les événements qui surviendront après le 30 novembre 1987.
- g) L'Assemblée a décidé, conformément à l'article 5.4 de la Convention portant création du Fonds, de remplacer l'instrument cité à l'article 5.3 a) ii) de la Convention et de modifier comme suit le renvoi qui figure dans ledit alinéa:
 - ii) La Convention de SOLAS de 1974, telle que modifiée par le Protocole de 1978 et telle qu'amendée en 1981 et en 1983, à compter du 1er mai 1987.

- h) L'Assemblée a décidé d'octroyer le statut d'observateur à la Côte d'Ivoire, à la Grèce, à la République démocratique allemande et au Venezuela.

5.2 16ème session du Comité exécutif

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

En ce qui concerne le sinistre du TARPENBEK, qui s'est produit au large du Royaume-Uni en juin 1979, l'Administrateur a informé le Comité qu'il avait finalement réussi à parvenir à un règlement pour toutes les demandes d'indemnisation contre le FIPOL découlant 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 décidé que cette action devrait se poursuivre. Pour ce qui est du sinistre du PATMOS, le Comité a été informé de l'état d'avancement des poursuites judiciaires entamées en Italie et des règlements négociés avec un certain nombre de demandeurs. En outre, le Comité a examiné si les opérations d'assistance relevaient de la définition des "mesures de sauvegarde" qui est donnée dans la Convention sur la responsabilité civile et, dans l'affirmative, dans quelle mesure cela était le cas, et la question de la recevabilité des demandes découlant de dommages non économiques causés au milieu marin.

L'Administrateur a informé le Comité de l'accord conclu entre le FIPOL et la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (JPIA) au sujet de la procédure à suivre dans le cas d'événements survenant au Japon. Cette procédure est régie par deux documents en date du 25 novembre 1985, à savoir un "Mémoire d'accord" signé par le FIPOL et la JPIA, et un "Engagement général" émanant de la JPIA.

5.3 17ème session du Comité exécutif

A sa 17ème session, le Comité exécutif a réélu M. H Tanikawa (Japon) à la présidence.

6 COMPTES DU FIPOL

Comme cela a déjà été mentionné, l'Assemblée a approuvé, à sa 9ème session, en octobre 1986, les comptes du FIPOL pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1985.

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

Concernant le fonds général (Annexe III), les intérêts accumulés sur les placements des avoirs du FIPOL (£161 281 sur des recettes globales de £163 452) ont représenté l'essentiel des recettes en 1985. Aucune contribution annuelle n'a été perçue pour 1984 et aucune contribution initiale n'était exigible en 1985. Ainsi donc, il n'y a pas eu de recettes en 1985 au titre des contributions au fonds général. Les dépenses administratives se sont élevées à £275 180, soit un montant inférieur d'environ 6% aux crédits ouverts dans le budget. Les dépenses découlant de petites demandes d'indemnisation se sont élevées à £483 332. Le surcroît des dépenses par rapport aux recettes qui en est résulté, soit £624 774, a été imputé sur l'excédent accumulé lors des années précédentes.

Aucun versement n'a été effectué en 1985 au titre des fonds des grosses demandes d'indemnisation (Annexes IV et V).

Le bilan du FIPOL au 31 décembre 1985 figure à l'Annexe VI du présent rapport. Le passif exigible du FIPOL à cette date pour des événements ayant entraîné une pollution a été évalué à £32 461 957.

Les comptes du FIPOL pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1986 seront soumis au Commissaire aux comptes pour qu'il formule son opinion à leur égard en juin 1987; ils seront présentés à l'Assemblée, pour approbation, à sa 10ème session, en octobre 1987. Ces comptes seront ensuite reproduits dans le rapport sur les activités du FIPOL au cours de l'année 1987.

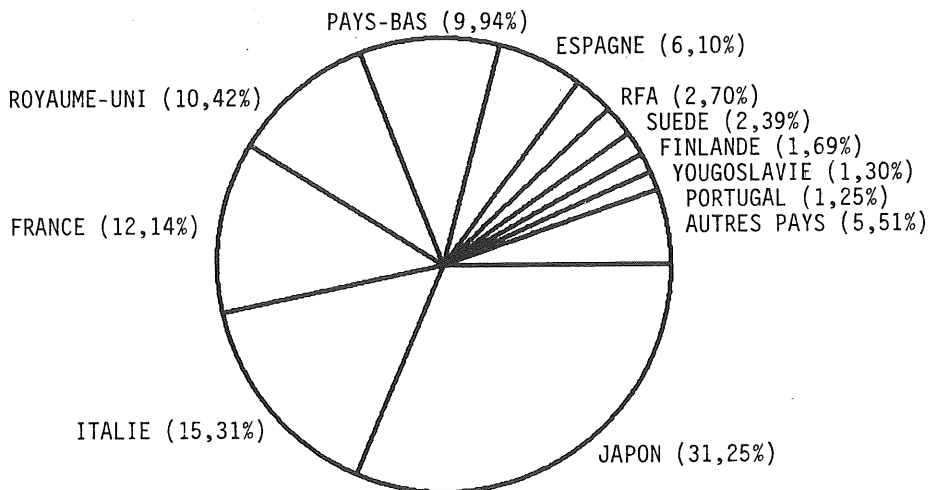
7 CONTRIBUTIONS

A sa 8ème session, en octobre 1985, l'Assemblée avait décidé de percevoir pour 1985 des contributions annuelles d'un montant de £1,5 million au titre du fonds général. Aucune contribution n'avait été perçue au titre d'un fonds destiné à des grosses demandes d'indemnisation. Les contributions étaient exigibles au 15 janvier 1986. Une faible part seulement de ces contributions n'a pas encore été réglée. L'Assemblée avait également décidé de procéder 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. Cela a entraîné une réduction très considérable du montant effectif dû par la plupart des contribuables au titre des quotes-parts de 1985.

Ainsi que cela a déjà été mentionné, l'Assemblée a décidé, à sa 9ème session, de percevoir pour 1986 des contributions annuelles d'un montant de £1,8 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 £0,0023360, chiffre qui a été calculé en fonction des quantités d'hydrocarbures reçues en 1985. Du fait que les versements n'étaient exigibles qu'au 1er février 1987, une faible part seulement de ces contributions avait été versée au 31 décembre 1986.

La part des contributions annuelles de 1986 qui doit être versée par les contributeurs dans chaque Etat membre est illustrée dans le graphique suivant.

CONTRIBUTIONS DE 1986 AU FONDS GENERAL



Les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues dans les Etats membres en 1985 sont indiquées à l'Annexe VII 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 1986, un montant de £38 168 seulement n'avait pas été acquitté, ce qui représente moins de 0,1% des quotes-parts fixées pour toutes les années précédentes. A sa 9ème 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 considérablement d'une année à l'autre. Les variations enregistrées pendant la période 1979-1986 sont illustrées dans le tableau qui suit.

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
1986	1 800 000	0	1 800 000

8 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 1986, des placements ont été effectués auprès de plusieurs grandes banques londoniennes. Si l'on exclut les placements jusqu'au prochain jour ouvrable, ces placements ont porté des intérêts dont le taux variait entre 8 7/8% et 13 1/16%, la moyenne étant de 11%.

Au 31 décembre 1986, le portefeuille des placements du FIPOL s'élevait au total à £4 652 973, soit les avoirs du FIPOL (y compris les fonds des grosses demandes d'indemnisation) qui se chiffraient à £4 577 348 et les avoirs du Fonds de prévoyance qui représentaient £75 625.

Les intérêts perçus en 1986 sur ces placements se sont élevés à £685 908 dont £12 966 revenaient au Fonds de prévoyance.

9 REGLEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

9.1 Généralités

Quatre événements qui se sont produits en 1986 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 BRADY MARIA, du TAKE MARU N°6, de l'OUED GUETERINI et du THUNTANK 5. En outre, le FIPOL a été informé en

1986 d'un autre sinistre qui était survenu en 1985, à savoir celui du ROSE GARDEN MARU.

Le plus important de ces nouveaux sinistres est celui du BRADY MARIA, qui s'est produit en janvier 1986 dans l'estuaire de l'Elbe, en République fédérale d'Allemagne. Ce sinistre a nécessité d'importantes opérations de nettoyage, en dépit du fait que seulement une quantité relativement faible d'hydrocarbures s'était échappée. Les négociations relatives aux demandes d'indemnisation découlant de ce sinistre sont très avancées et la plupart des demandes d'indemnisation ont déjà été réglées. Le sinistre du TAKE MARU N°6 au Japon n'a entraîné que de petites demandes d'indemnisation contre le FIPOL. La situation en ce qui concerne l'affaire du ROSE GARDEN MARU n'est toujours pas claire. Les sinistres de l'OUED GUETERINI et du THUNTANK 5 se sont produits vers la fin du mois de décembre 1986 et aucune demande d'indemnisation n'a jusqu'ici été présentée.

L'Administrateur a finalement réussi à parvenir à un règlement pour toutes les demandes d'indemnisation découlant du sinistre du TARPENBEK, qui s'était produit au Royaume-Uni en juin 1979.

S'agissant des autres événements qui s'étaient produits au cours des années précédentes, toutes les demandes d'indemnisation découlant des sinistres du EIKO MARU N°1, du KOEI MARU N°3 et du KOHO MARU N°3 ont finalement été réglées. A côté des cinq nouveaux sinistres mentionnés plus haut, on comptait cinq événements au sujet desquels un règlement définitif n'était pas encore intervenu: ceux du TANIO, du JOSE MARTI, du KOSHUN MARU N°1, du PATMOS et du JAN.

Ainsi qu'il a été indiqué plus haut, le FIPOL s'est trouvé impliqué dans des poursuites judiciaires compliquées en Italie au sujet des demandes d'indemnisation découlant du sinistre du PATMOS, qui s'est produit en mars 1985 dans le détroit de Messine, en Italie.

Les précisions ci-après se rapportent à des sinistres dont le FIPOL a eu à connaître en 1986. Les montants en livres sterling ont été obtenus par application du taux de change qui prévalait au 31 décembre 1986, 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. L'Annexe VIII contient un résumé de tous les sinistres dont le FIPOL a eu à connaître à ce jour et pour lesquels le FIPOL a versé une indemnisation ou assuré une prise en charge financière ou pour lesquels des versements devront peut-être être effectués.

9.2 TARPENBEK

(Royaume-Uni, 21 juin 1979)

Alors qu'il transportait 1 600 tonnes d'huile de graissage, le navire-citerne TARPENBEK, immatriculé en République fédérale

d'Allemagne, est entré en collision avec le navire auxiliaire de la marine nationale 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, où le propriétaire a entrepris de pomper la cargaison d'huile. Le navire a ensuite été tréviré et remorqué jusqu'au port de Rotterdam (Pays-Bas). Le Gouvernement du Royaume-Uni et les autorités locales ont pris diverses mesures pour prévenir un éventuel déversement d'hydrocarbures susceptible de porter atteinte aux plages et au milieu marin.

Le Gouvernement du Royaume-Uni, les autorités locales et le propriétaire du TARPENBEK ont intenté une action en justice en vue d'obtenir une indemnisation du FIPOL. Les demandes d'indemnisation s'élevaient au total à £1 740 891. Le montant de la limite de responsabilité du propriétaire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile s'élevait à £64 356.

Le règlement de cette affaire a pris du retard en raison d'un différend sur le point de savoir si un déversement d'hydrocarbures persistants s'était produit à la suite du sinistre. Les opinions différaient également quant à l'interprétation de la législation britannique applicable, de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. L'Administrateur 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 estimait qu'il n'y avait pas suffisamment de preuves tendant à indiquer que des hydrocarbures persistants ont été déversés. En conséquence, il a rejeté toute responsabilité de la part du FIPOL.

Le montant d'indemnisation éventuelle que le FIPOL pouvait être appelé à verser dépendait largement de l'attribution des responsabilités entre le SIR GERAINT et le TARPENBEK quant à la cause de l'abordage. Il ressortit de l'enquête effectuée que le SIR GERAINT avait 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.

Conformément aux instructions qu'il avait reçues du Comité exécutif, l'Administrateur a entamé des pourparlers avec les demandeurs afin de parvenir à un règlement à l'amiable. Au cours de ces pourparlers, l'Administrateur a tenu compte de l'incertitude qui s'attachait aussi bien à la question de savoir si un déversement d'hydrocarbures persistants s'était effectivement produit qu'à la question de l'interprétation des Conventions et de la législation du Royaume-Uni applicable en la matière. Finalement, toutes les demandes formées contre le FIPOL à la suite du sinistre du TARPENBEK ont été réglées sur la base des montants suivants (y compris les intérêts et frais éventuels):

<u>Demandeur</u>	<u>Demandes</u> <u>initiales</u> £	<u>Montant du</u> <u>règlement</u> £
Gouvernement du Royaume-Uni	1 134 615	175 000
Propriétaire du navire	594 357	180 000
Isle of Wight County Council	8 984	7 000
South Wight Borough Council	1 196	150
Nature Conservancy Council	1 739	1 400
Total	<u>1 740 891</u>	<u>363 550</u>

Les montants convenus avec les divers demandeurs ont été versés par le FIPOL en septembre 1986.

Il convient de noter qu'en vertu du droit britannique, les demandeurs sont en droit de percevoir des intérêts sur le montant de leurs demandes d'indemnisation, ce qui porterait le montant global des demandes à environ £2,9 millions.

Des sommes ont également été versées au Gouvernement du Royaume-Uni par le Club P & I du propriétaire et par CRISTAL dans le cadre d'un règlement d'ensemble à l'amiable, et une somme a été versée par CRISTAL au Nature Conservancy Council.

9.3 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 (£56 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 (£37 millions). Etant donné que ce montant dépasse le montant d'indemnisation disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant

création du Fonds (soit FF244 746 000), chaque demandeur ne recouvrera qu'environ 70% du montant convenu. Des paiements partiels aux demandeurs s'élevant au total à FF221 millions ont été effectués par le FIPOL en 1983, 1984 et 1985; c'est ainsi que FF208 millions ont été versés au Gouvernement français et FF13 millions à d'autres demandeurs.

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 351 643 au 31 décembre 1986. 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.

Après avoir examiné les rapports présentés par l'expertise judiciaire désignée par le tribunal, l'Administrateur et les représentants du Gouvernement français ont conclu que ces rapports confirmaient les motifs sur lesquels se fondait l'action en justice. L'Administrateur a donc décidé que cette action en justice devrait se poursuivre. A sa 16ème session, en octobre 1986, le Comité exécutif a entériné le point de vue de l'Administrateur à cet égard.

L'action en justice a été ralentie par divers facteurs, notamment la nécessité de convoquer à nouveau l'expertise judiciaire et de laisser aux parties le temps de lui soumettre leurs communications. Lorsque l'expertise judiciaire a finalement présenté son second rapport, en mars 1986, le FIPOL et le Gouvernement français ont demandé que le tribunal de Brest établisse des délais stricts pour les futures communications et pour l'échange des documents. D'après le calendrier fixé par le tribunal, la dernière audience devrait avoir lieu en octobre 1987.

9.4 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 (£1,9 million). En outre, deux particuliers ont demandé SKr850 000 (£85 000) 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 (£2,4 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 imputable au 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. 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 du navire et le Gouvernement suédois ont interjeté appel de cette décision. La Cour d'appel de Stockholm a rendu son jugement en novembre 1986. La Cour d'appel a confirmé le jugement rendu par le tribunal de Stockholm, selon lequel l'événement résultait

de la négligence imputable au propriétaire, à savoir une erreur commise par le pilote du navire. La Cour d'appel a rejeté l'argument invoqué par le propriétaire du JOSE MARTI selon lequel il devrait être exonéré de sa responsabilité du fait que le pilote devrait être considéré comme entrant dans la définition des "aides à la navigation". Au contraire du tribunal de Stockholm, la Cour d'appel a jugé que le propriétaire n'avait pas fourni la preuve d'une négligence de la part du Gouvernement suédois dans l'entretien des aides à la navigation ou d'une négligence quelconque de la part d'un fonctionnaire public. La Cour d'appel a ainsi confirmé le jugement du tribunal obligeant le propriétaire à verser une indemnisation totale au Gouvernement suédois pour le dommage par pollution entraîné par l'événement. Réformant le jugement du tribunal, la Cour d'appel a rejeté la demande d'indemnisation du propriétaire pour le dommage causé au JOSE MARTI.

Le propriétaire du JOSE MARTI a interjeté appel de cette décision auprès de la Cour suprême.

A l'automne 1985, deux autres particuliers ont présenté des demandes d'indemnisation s'élevant à SKr215 000 (£21 000) contre le fonds de limitation. De l'avis de l'Administrateur, ces demandes d'indemnisation sont frappées de prescription.

9.5 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.

En 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. Une somme de ¥9 861 480 (£32 018) a été versée en 1985 au titre de la prise en charge financière du propriétaire de l'EIKO MARU N°1.

L'enquête officielle sur les causes de l'accident a conclu que l'accident avait été provoqué par des fautes de navigation de la part des deux navires. Le FIPOL a entamé des négociations avec le propriétaire du CAVALRY en vue de recouvrer une partie du montant versé par le FIPOL.

9.6 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 (£128 000). 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 1984 et en 1985.

L'enquête officielle sur les causes de l'abordage a conclu que le KOEI MARU N°3 était le principal responsable de l'accident. A l'issue de cette enquête, l'action en limitation a été reprise et a abouti en décembre 1985. La prise en charge financière du propriétaire du navire-citerne, d'un montant de ¥772 915 (£2 674), a été réglée en janvier 1986.

Le FIPOL et la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (JPIA) ont entamé des négociations avec le propriétaire de l'ALBIREO afin de récupérer une partie des sommes qu'ils avaient versées aux demandeurs. Le propriétaire de l'ALBIREO a accepté de rembourser un tiers du total des sommes qui avaient été versées par la JPIA et le FIPOL au titre des frais de nettoyage et des dommages subis par les lieux de pêche. Le montant recouvré au titre des dommages par pollution s'élevait à ¥10 024 636, dont le FIPOL a reçu ¥8 994 083 (£34 273) en avril 1986.

9.7 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 est de l'île Hayamajima, dans la Mer Intérieure du Japon. Environ 20 tonnes d'hydrocarbures se sont échappées des citernes à cargaison endommagées.

Le sinistre s'est produit dans un archipel qui est une zone de pêche intensive et d'aquaculture. 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 (£424 000). En 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.

L'enquête officielle sur les causes du sinistre a conclu que le principal responsable était le capitaine étant donné que le sinistre, à savoir l'échouement du KOHO MARU N°3, a été causé par sa négligence dans la manoeuvre du navire. Bien que le capitaine était également président de la société à laquelle appartenait le KOHO MARU N°3, sa négligence a été commise alors qu'il agissait en qualité de capitaine. Le tribunal a donc accepté que le propriétaire était en droit de limiter sa responsabilité. Un point de vue analogue a été adopté par le Comité exécutif à sa 14ème session.

A l'issue de l'enquête officielle, l'action en limitation a été recommencée et a pris fin en mars 1986. La prise en charge financière du propriétaire, qui s'est élevée à ¥1 346 480 (£5 139), a été versée en avril 1986.

9.8 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 (£119 000). 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. Il est possible qu'une autre demande d'indemnisation soit présentée.

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 (£2 000), étant donné que la procédure de limitation n'est pas encore terminée.

9.9 PATMOS

(Italie, 21 mars 1985)

Description du sinistre

Le 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 sur le pont principal du PATMOS et s'est communiqué aux locaux d'habitation et à la timonerie. Trois 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 remis à flot 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 et ancré au chantier naval de la SMEB, où les hydrocarbures ont été déchargés.

Environ 700 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 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 été utilisées.

Le propriétaire du PATMOS et l'assureur du propriétaire, le Club P & I du Royaume-Uni (United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd), ont constitué un fonds de limitation auprès du tribunal de Messine. Le tribunal a fixé le montant de la limitation à Lit13 263 703 650 (£6,7 millions). Le FIPOL a été notifié de l'action en limitation conformément à l'article 7.6 de la Convention portant création du Fonds.

Demandes d'indemnisation et négociations avec les demandeurs

Quarante-trois demandes d'indemnisation ont été présentées contre le fonds de limitation pour un montant total de Lit76 112 040 216 (£38 millions).

Parmi ces demandes d'indemnisation, 30 se rapportaient de toute évidence au coût des opérations de nettoyage ou des mesures de sauvegarde telles que définies dans la Convention sur la responsabilité civile et s'élevaient au total à environ Lit14 milliards (£7 millions). Dans de nombreux cas, les sommes demandées étaient déraisonnables. En février 1986, toutes ces demandes d'indemnisation à l'exception de

deux appartenant à cette catégorie avaient, à l'issue de négociations très difficiles, été ramenées par les plaignants à des sommes jugées raisonnables aussi bien par le Club P & I du Royaume-Uni que par l'Administrateur.

En raison des montants élevés en cause, l'Administrateur n'était pas autorisé à négocier pour le compte du FIPOL des règlements ayant force obligatoire sans l'approbation préalable du Comité exécutif. Il a toutefois déclaré qu'il considérait les montants réduits des demandes comme raisonnables et qu'il soumettrait, au besoin, des demandes d'indemnisation portant sur ces montants au Comité exécutif en lui recommandant de les approuver. Sur la base de la déclaration de l'Administrateur, le Club P & I du Royaume-Uni est convenu, en février 1986, de régler les demandes d'indemnisation telles qu'elles avaient été réduites. Ces demandes telles qu'elles ont été réglées s'élevaient au total à environ Lit3,8 milliards (£1,9 million).

Douze demandes d'indemnisation s'élevant au total à environ Lit40 milliards (£20 millions) se rapportaient au coût des opérations qui, de l'avis de l'Administrateur, seraient normalement considérées comme des opérations d'assistance et des mesures connexes. Il a fallu décider si les frais de ces opérations relevaient de la définition du "dommage par pollution" qui est énoncée dans la Convention sur la responsabilité civile, c'est-à-dire si ces opérations pouvaient être considérées comme des mesures de sauvegarde telles que définies dans cette Convention.

Après avoir examiné la question avec le plus grand soin, l'Administrateur a adopté la position que les opérations pourraient être considérées comme relevant de la définition des "mesures de sauvegarde" uniquement si leur objectif essentiel était de prévenir le dommage par pollution; si ces opérations avaient essentiellement un autre objet, par exemple le sauvetage de la coque ou de la cargaison, les opérations ne relèveraient pas de cette définition. L'Administrateur est parvenu à la conclusion que ces 12 demandes d'indemnisation ne portaient pas sur des opérations qui avaient pour objectif essentiel de prévenir la pollution. L'Administrateur les a donc rejetées. A l'issue de négociations avec les demandeurs, deux de ces demandes ont été retirées.

Une demande d'indemnisation de Lit20 milliards (£10 millions), qui a ensuite été ramenée à Lit5 milliards (£2,5 millions), a été présentée par le Gouvernement italien au titre des dommages causés au milieu marin. Le document qui accompagnait cette demande d'indemnisation ne spécifiait pas la nature des dommages qui auraient soi-disant été causés et ne fournissait aucune explication quant à la base sur laquelle le montant demandé avait été calculé.

En 1980, l'Assemblée du FIPOL avait décidé que les demandes d'indemnisation présentées au titre de dommages à l'environnement autres qu'économiques ne devraient pas être acceptées et avait adopté à l'unanimité une résolution (résolution N°3 du FIPOL) dans laquelle il

était dit que "la détermination du montant de l'indemnisation à verser par le FIPOL ne doit pas être effectuée sur la base d'une quantification abstraite des dommages effectuée au moyen de modèles théoriques".

Compte tenu de la position adoptée par l'Assemblée du FIPOL, l'Administrateur a rejeté la demande présentée par le Gouvernement italien qui portait sur des dommages à l'environnement. A sa 16ème session, le Comité exécutif a entériné la position adoptée par l'Administrateur.

Première décision rendue par le tribunal

Par une décision rendue le 18 février 1986, le tribunal de Messine (composé d'un juge unique) a inclus dans la liste des demandes d'indemnisation recevables ("stato passivo") les demandes au sujet desquelles un accord était intervenu entre les demandeurs et le Club P & I du Royaume-Uni pour les montants acceptés. S'agissant des deux demandes d'indemnisation au sujet desquelles aucun accord n'était intervenu quant à leur montant, le tribunal a accepté ces demandes pour des montants considérablement inférieurs à ceux qui avaient été demandés. Le montant global des demandes d'indemnisation acceptées par le tribunal s'élevait à Lit4 267 312 659 (£2,1 millions).

Le tribunal a rejeté les demandes d'indemnisation auxquelles le FIPOL et le Club P & I du Royaume-Uni avaient fait opposition. Les raisons qui ont motivé le rejet de ces demandes étaient essentiellement celles qui avaient été avancées par le FIPOL et le Club P & I du Royaume-Uni, c'est-à-dire que ces demandes ne relevaient pas de la définition des "mesures de sauvegarde" étant donné que ces mesures n'avaient pas été prises pour prévenir ou limiter les dommages par pollution. En ce qui concerne la demande d'indemnisation présentée par le Gouvernement italien au sujet des dommages causés au milieu marin, le tribunal a indiqué qu'il n'avait pas été établi que des dommages écologiques avaient été causés aux rivages ou à la faune marine.

En avril et mai 1986, après l'expiration du délai pour la présentation d'oppositions, le Club P & I du Royaume-Uni a payé les demandes d'indemnisation qui avaient été acceptées par le tribunal.

Procédure d'opposition

En Italie, il peut être fait opposition à la décision rendue par un tribunal au sujet de la recevabilité des demandes dans une action en limitation devant ce même tribunal.

Sept demandeurs, sur les dix dont les demandes avaient été rejetées du fait que les mesures n'avaient pas été prises dans le but de prévenir la pollution, ont fait opposition à la décision du tribunal de Messine. Le Gouvernement italien a également fait opposition au sujet de la demande d'indemnisation au titre des dommages causés au

milieu marin. Le tribunal (composé de trois juges) a rendu le 30 juillet 1986 son jugement au sujet des oppositions présentées.

S'agissant des demandes présentées au titre des opérations d'assistance, le tribunal a, dans ses considérations d'ordre général, estimé que les opérations d'assistance ne pouvaient être considérées comme des mesures de sauvegarde, étant donné que l'objectif essentiel de ces opérations était le sauvetage du navire et de sa cargaison; ceci s'appliquait même si ces opérations avaient eu pour effet secondaire de prévenir la pollution. Le tribunal a également indiqué que, dans la mesure où les opérations étaient considérées comme des mesures de sauvegarde, seuls les frais encourus et les pertes subies pouvaient donner lieu à une indemnisation en vertu des dispositions de la Convention sur la responsabilité civile. Le tribunal a indiqué que le 22 mars 1985, lorsque l'état d'urgence avait été déclaré par le capitaine du port de Messine, il existait un grave danger d'explosion et donc de pollution du fait que les structures du PATMOS avaient été sérieusement endommagées. Le tribunal a noté que, le 1er avril 1985, l'état d'urgence avait été suspendu. Le tribunal a ensuite appliqué ces conclusions aux demandes d'indemnisation appartenant à cette catégorie; quatre d'entre elles ont été rejetées, une a été acceptée légèrement réduite, une a été acceptée en principe mais considérablement réduite par rapport à la somme initialement demandée, et une présentée par le chantier naval de la SMEB a été acceptée en ce qui concerne les opérations effectuées jusqu'au 1er avril 1985, mais a été rejetée pour les opérations effectuées après cette date.

En ce qui concerne la demande présentée par le Gouvernement italien au titre des dommages au milieu marin, le Gouvernement italien avait affirmé que ces dommages constituaient une violation du droit de souveraineté sur les eaux territoriales de l'Etat italien. Le tribunal a indiqué que ce droit n'était pas un droit de propriété et ne pouvait pas être enfreint par des actes commis par des particuliers. En outre, le tribunal a déclaré que l'Etat n'avait subi aucune perte de revenus et n'avait encouru aucun frais à la suite de prétendus dommages causés aux eaux territoriales, à la faune ou à la flore. L'Etat n'avait donc subi aucune perte économique. Le tribunal a également rappelé la résolution N°3 qui avait été adoptée par l'Assemblée du FIPOL et dont il a été question plus haut. Pour ces raisons, le tribunal a rejeté cette demande.

Le montant total des demandes d'indemnisation acceptées par le tribunal s'élève à Lit5 797 263 479 (£2,9 millions). Cette somme est nettement inférieure au montant de limitation applicable au propriétaire du PATMOS, soit Lit13 263 703 650 (£6,7 millions).

Procédure d'appel

Les cinq demandeurs dont les demandes avaient été rejetées au cours de la procédure d'opposition, y compris le Gouvernement italien, ont tous fait appel du jugement rendu le 30 juillet 1986 auprès de la Cour d'appel de Messine. Le chantier naval de la SMEB, dont la

demande d'indemnisation avait été acceptée pour une partie des opérations, a également fait appel. Ces demandes représentent au total environ Lit29 milliards (£14 millions). Le Club P & I du Royaume-Uni et le FIPOL ont interjeté appel au sujet de deux demandes d'indemnisation - l'une présentée par le chantier naval de la SMEB et une autre qui avait été acceptée avec simplement une légère réduction du montant demandé.

La Cour d'appel ne rendra sans doute pas son jugement avant le début de l'année 1988.

Action en recours

Les actions en justice concernant la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages résultant de l'abordage entre le PATMOS et le CASTILLO DE MONTEARAGON ont été engagées devant le tribunal de Gênes. A la suite d'un accord intervenu entre les deux propriétaires de navire et les intérêts connexes, les actions juridiques ont été retirées.

La question de savoir si le FIPOL devrait entamer une action récursoire contre le propriétaire du CASTILLO DE MONTEARAGON devra être examinée lorsqu'il aura été décidé si le FIPOL sera tenu de verser une indemnisation en vertu de la Convention portant création du Fonds.

9.10 JAN

(Danemark, 2 août 1985)

Le navire-citerne JAN (1 400 tjb), immatriculé en République fédérale d'Allemagne et ayant à son bord 3 000 tonnes de fuel-oil lourd, 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. L'abordage a provoqué une brèche de 20 mètres dans deux citernes avant, et 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. L'essentiel des opérations de nettoyage ont été menées à bien dans les quelques semaines qui ont suivi le sinistre. Toutefois, le nettoyage des marécages pollués sur l'île de Laesø a été plus compliqué en raison des conditions écologiques délicates qui caractérisent la région, mais ces opérations étaient terminées à la fin d'octobre 1985.

Au cours des opérations de nettoyage, environ 1 925 m³ de sable, d'herbe, de débris et autres qui avaient été pollués ont été rassemblés dans des dépôts dans l'île de Laesø et dans le Jutland et leur élimination a soulevé de grandes difficultés. Les autorités danoises ont décidé que les débris contenant moins de 5% d'hydrocarbures (968 m³ des matériaux rassemblés) seraient éliminés localement, dans des décharges situées sur l'île de Laesø et dans le Jutland. Les autres débris qui contenaient une plus forte proportion d'hydrocarbures, ont été acheminés vers une installation municipale de traitement des déchets chimiques située à Nyborg, sur l'île de Fyn.

En décembre 1985, le Tribunal maritime et commercial de Copenhague a fixé la limite de responsabilité du propriétaire à 157 936 de DTS (DKr1 576 170 ce qui correspond à £140 000). En vertu de la législation danoise, une somme supplémentaire devrait être ajoutée pour couvrir les intérêts et les frais, et le tribunal a fixé le montant du fonds de limitation à DKr2 millions (£180 000). Le fonds de limitation a été constitué par l'assureur P & I du propriétaire, le Skuld Club.

Les autorités danoises ont présenté des demandes d'indemnisation s'élevant au total à DKr11 804 554 (£1,1 million). Quatre particuliers ont présenté des demandes s'élevant à DKr34 432 (£3 000).

Les demandes d'indemnisation présentées par les quatre particuliers ont été acceptées en totalité et réglées par le Skuld Club en avril 1986.

Les demandes d'indemnisation présentées par le Gouvernement danois, et qui couvrent aussi les opérations effectuées par les autorités locales sur l'île de Laesø, sont parvenues au FIPOL en juillet et août 1986. Après avoir examiné les documents présentés à ce sujet, l'Administrateur a demandé des renseignements supplémentaires sur de très nombreuses questions. Les négociations se poursuivent entre l'Administrateur et les autorités danoises.

L'enquête officielle sur les causes de l'accident a été effectuée en République fédérale d'Allemagne. Cette enquête a conclu que l'abordage avait été causé par des fautes de navigation de la part du capitaine et du second du JAN.

9.11 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 (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.

De petites quantités d'hydrocarbures ont atteint les plages des îles d'Åland en Finlande. Le nettoyage des plages polluées a été mené à bien en quelques jours. On a pensé que 250 tonnes environ avaient dû couler sous la surface de la mer étant donné que la densité de ces hydrocarbures était plus grande que celle de l'eau de mer à température ambiante. On craignait que les hydrocarbures qui avaient ainsi coulé ne se déplacent à la faveur des courants et réapparaissent sur les côtes suédoises ou finlandaises, nécessitant de coûteuses opérations de nettoyage. Il semble toutefois que cela ne risque plus de se produire.

Le total des demandes d'indemnisation présentées au titre des opérations de nettoyage et des dommages aux pêcheries, telles qu'elles ont été réglées par le propriétaire du navire, s'élevaient à FMk950 003 et à SKr300 000 respectivement (£164 000 au total). La limite de responsabilité du propriétaire se situe à FMk7 360 328 (£1 million).

Compte tenu des renseignements dont on dispose maintenant, l'Administrateur estime que le FIPOIL ne sera pas appelé à verser une indemnisation ou à prendre en charge financièrement le propriétaire à la suite de cet événement.

9.12 ROSE GARDEN MARU

(Emirats arabes unis, 26 décembre 1985)

Le 26 décembre 1985, un fonctionnaire de la municipalité d'Umm Al Qaiwain, dans les Emirats arabes unis, a observé que des hydrocarbures s'échappaient d'une prise d'eau à la mer à bord du navire-citerne panaméen ROSE GARDEN MARU (2 621 tjb). Le navire effectuait à ce moment le transfert interne de sa cargaison de déchets d'hydrocarbures d'une citerne à une autre alors qu'il était à quai dans le port d'Umm Al Qaiwain. La quantité d'hydrocarbures déversés n'a pas été établie. On a affirmé que les hydrocarbures déversés avaient pollué la côte, la lagune et les îles des Emirats et avaient entraîné des dommages considérables pour les arbres, la végétation et les lieux de pêche.

La municipalité d'Umm Al Qaiwain a intenté une action en justice contre la société d'exploitation du ROSE GARDEN MARU devant le tribunal d'Umm Al Qaiwain pour obtenir le remboursement d'un montant de 2 millions de Dirhams (£360 000) à titre d'indemnisation pour tous les dommages déjà subis et pour tous les dommages qui pourraient se produire à l'avenir.

La limite de responsabilité du ROSE GARDEN MARU en vertu de la Convention sur la responsabilité civile est estimée à environ Dh300 000 (£55 000); on ignore la jauge exacte à utiliser pour calculer le montant de limitation. Aucun fonds de limitation n'a été constitué.

Dans le jugement qu'il a rendu le 14 janvier 1986, le tribunal a ordonné, entre autres, le règlement par la société d'exploitation de Dh2 millions (£360 000) à la municipalité d'Umm Al Qaiwain à titre d'indemnisation pour les dommages actuels, cette somme pouvant être augmentée si de nouveaux dommages intervenaient. Le tribunal a également ordonné le dépôt par la société d'exploitation de Dh1 million (£180 000) dans une banque désignée au nom de la municipalité d'Umm Al Qaiwain à titre de précaution, cette somme devant être versée à la municipalité sous réserve de l'accord donné par le tribunal. Le jugement ne contenait aucune référence à la Convention sur la responsabilité civile ou à la question de la limitation de la responsabilité. Aucune indication n'était donnée quant à la manière dont les dommages avaient été calculés. La société d'exploitation a fait appel contre ce jugement, mais le droit de recours lui a été refusé.

Le FIPOL n'a été informé de l'événement que le 18 février 1986.

La société d'exploitation du navire a ouvert des négociations avec les autorités des Emirats. En mars 1986, un accord a été conclu en vue de ramener le montant de l'indemnisation de Dh3 millions à Dh1,5 million (£270 000). Ces négociations ont été menées sans la participation du FIPOL.

L'assureur P & I du propriétaire, le Skuld Club, a adressé au FIPOL des demandes d'indemnisation s'élevant au total à \$135 249 (£91 000), et qui représentaient les sommes versées aux victimes, soit Dh1,5 million ou \$408 386, diminuées du montant estimatif de la limitation du propriétaire, soit \$364 182, et majorées du montant de la prise en charge financière du propriétaire, soit \$91 045.

Après que l'Administrateur ait signalé que le ROSE GARDEN MARU ne remplissait pas les conditions spécifiées dans la Convention portant création du Fonds pour la prise en charge financière du propriétaire du navire, à savoir que le navire doit être immatriculé dans un Etat Partie à la Convention ou doit battre pavillon d'un tel Etat, le Skuld Club a accepté le fait qu'il n'y aurait aucune prise en charge financière. Le montant de la demande adressée au FIPOL a ainsi été ramené à \$44 204 (£30 000).

Il convient de noter que le jugement rendu par le tribunal des Emirats arabes unis ne lie pas le FIPOL étant donné que celui-ci n'a pas été informé de l'action en justice conformément aux dispositions de l'article 7.6 de la Convention portant création du Fonds.

Ainsi qu'il a été indiqué plus haut, aucun fonds de limitation n'a été constitué lors des délibérations du tribunal d'Umm Al Qaiwain. A

sa 16ème session, le Comité exécutif a estimé qu'il était prématuré de décider si le FIPOL devrait à titre exceptionnel déroger à la prescription de la Convention sur la responsabilité civile exigeant que le propriétaire constitue un fonds de limitation en raison des renseignements insuffisants dont on disposait sur de nombreux points importants.

L'Administrateur examine actuellement l'affaire avec le Skuld Club.

9.13 FOLGOET

(France, 31 décembre 1985)

Le navire français FOLGOET (14 545 tjb) procédait au chargement de fuel-oil lourd à Donges, dans l'embouchure de la Loire, en France. Au cours du chargement, 300 tonnes de fuel-oil lourd se sont échappées d'une citerne à cargaison par un trou d'assèchement, provoquant une légère pollution sur 60 kilomètres de côtes. Des dommages ont été causés à des zones utilisées pour la pêche des coquillages et des anguilles.

Peu après l'accident, les hydrocarbures se sont infiltrés dans le système de chauffage d'un terminal gazier. Il y avait un risque que le terminal serait obligé de fermer, ce qui aurait entraîné des dépenses considérables pour le nettoyage et les pertes qui en auraient résulté. Toutefois, le fonctionnement du terminal n'a pas été interrompu et les dépenses se sont limitées à de légères opérations de nettoyage.

On estime que l'ensemble des demandes d'indemnisation découlant de cet événement (demandes d'indemnisation pour les opérations de nettoyage et pour les pertes subies par les pêcheurs) ne dépassera pas FF7 millions (£740 000). La limite de responsabilité du propriétaire se situe à environ FF14,7 millions (£1,5 million). La prise en charge financière du propriétaire, le cas échéant, n'excéderait pas environ FF3 675 000 (£390 000).

Au cours de la période qui a immédiatement suivi l'accident, il est apparu que le FIPOL serait tenu d'effectuer des versements aux victimes et au propriétaire. A la lumière des renseignements maintenant disponibles, l'Administrateur estime que le FIPOL ne sera pas tenu de payer une indemnisation ou de prendre en charge financièrement le propriétaire à la suite de cet événement.

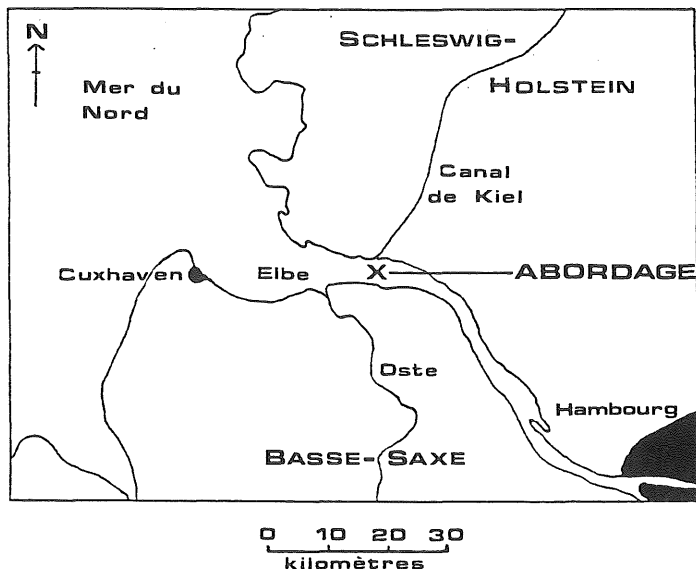
9.14 BRADY MARIA

(République fédérale d'Allemagne, 3 janvier 1986)

Le navire-citerne panaméen BRADY MARIA (996 tjb) remontait l'Elbe, au sud de l'entrée du Canal de Kiel, avec une cargaison de 2 000 tonnes de fuel-oil lourd à destination de Hambourg. Le navire à cargaisons sèches WAYLINK (3 453 tjb), immatriculé à Gibraltar, a

brusquement viré alors qu'il descendait la rivière, heurtant le côté bâbord de la proue du BRADY MARIA et provoquant des brèches dans deux de ses citernes à cargaison. Environ 200 tonnes d'hydrocarbures de cargaison se sont déversées dans le fleuve.

L'enquête officielle sur les causes de l'accident a conclu que le pilote du WAYLINK était le principal fautif de l'accident. Le pilote, aurait donné un ordre erroné au barreur du WAYLINK, amenant celui-ci à traverser le chemin du BRADY MARIA.

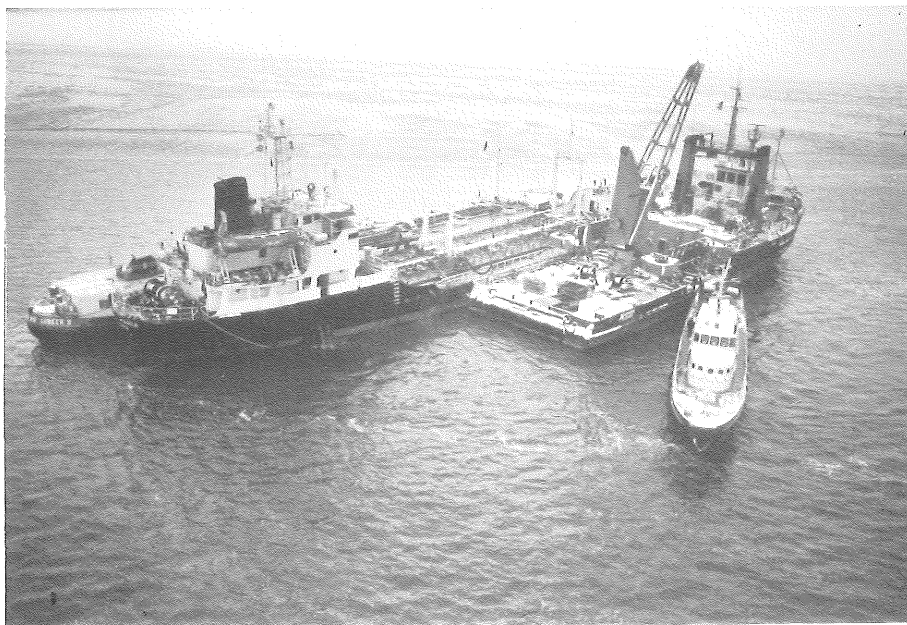


La rive nord de l'Elbe est située dans le Schleswig-Holstein, alors que la rive sud est en Basse-Saxe, comme le montre la carte reproduite ci-dessus. Les deux rives du fleuve ont été polluées. Les hydrocarbures n'ont tout d'abord pollué que les plages boueuses situées sur la rive sud de l'Elbe. En raison de la très basse température, les hydrocarbures déversés se sont très rapidement altérés et se sont mélangés avec des plaques de glace avant d'être poussés par le vent sur une plage sableuse de cinq kilomètres de long située à l'est de l'Oste, qui est un affluent de l'Elbe, en Basse-Saxe. Tandis que les premières opérations de nettoyage étaient gênées par un brouillard épais, le vent changea de cap, poussant les hydrocarbures et les blocs de glace vers la rive nord de l'Elbe, où ils polluèrent la côte du Schleswig-Holstein. Les hydrocarbures étaient en grande partie recouverts de glace et quasiment impossibles à récupérer. Le jour après l'accident, un nouveau changement de cap du vent repoussa une partie des hydrocarbures vers la rive sud de l'Elbe, polluant le rivage en aval situé à l'ouest de l'Oste, jusqu'à

Cuxhaven. Une partie des hydrocarbures remonta également le cours de l'Oste. Lorsque la température remonta au-dessus de zéro, les hydrocarbures se dégagèrent des glaces pour se fixer sur les berges de pierre et les barres de vase. Vers la mi-janvier, la zone polluée s'étendait sur environ 150 kilomètres des deux côtés de l'Elbe et sur les îles proches.

Les opérations de nettoyage se sont heurtées à des difficultés particulières dans certaines zones vulnérables, par exemple un parc naturel et une réserve ornithologique et certaines berges en pierre le long de la côte. En règle générale, l'étendue des opérations de nettoyage et les méthodes à utiliser ont été décidées d'un commun accord par le FIPOL et les autorités allemandes. La plupart des opérations de nettoyage étaient terminées à la fin de février 1986 mais, dans certaines zones vulnérables, les opérations se sont poursuivies jusqu'au mois de juin.

Le montant de la limitation du BRADY MARIA en vertu de la Convention sur la responsabilité civile se situe à DM324 629 (£110 000). Le fonds de limitation pour le BRADY MARIA a été constitué auprès du tribunal municipal de Hambourg (Amtsgericht) en mai 1986.



Sauvetage du BRADY MARIA

Des demandes d'indemnisation au titre des frais de nettoyage, dont le total s'élève à DM3 609 142 (£1 270 000), ont été présentées par l'Administration fédérale des voies navigables et de la navigation au nom du gouvernement fédéral, des Länder du Schleswig-Holstein et de la Basse-Saxe et de certaines autorités locales. En outre, deux demandes d'indemnisation, dont le total s'élève à DM1 419 (£500), ont été présentées par des demandeurs privés au titre du nettoyage de navires qui avaient été pollués par les hydrocarbures.

En ce qui concerne les demandes d'indemnisation présentées par les autorités allemandes, l'Administrateur a accepté des postes pour un montant total de DM2 767 874. A la demande des autorités allemandes, l'Administrateur a accepté de procéder au règlement des postes au sujet desquels un accord s'était fait. En octobre 1986, un montant de DM2 443 244 (£846 438) a été payé, cette somme représentant le total des postes acceptés diminué du montant de responsabilité du propriétaire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Les négociations au sujet des postes laissés en suspens auront lieu au début de l'année 1987.

Un fonds de limitation pour le WAYLINK s'élevant à DM440 185 (£150 000) a été constitué auprès du tribunal municipal de Hambourg. Des demandes d'indemnisation s'élevant au total à DM6,9 millions (£2,4 millions) ont été présentées contre ce fonds de limitation. Le FIPOL a présenté une demande en subrogation pour un montant estimatif de DM5 millions (£1,7 million). L'assureur P & I du BRADY MARIA, la British Marine Mutual Insurance Association, a entamé à Gibraltar une procédure en recours contre le propriétaire du WAYLINK dans le but de lever le droit du propriétaire de limiter sa responsabilité. En conséquence, des procédures de limitation relatives au WAYLINK se poursuivent à la fois à Hambourg et à Gibraltar.

9.15 TAKE MARU N° 6

(Japon, 9 janvier 1986)

Alors que le navire-citerne japonais TAKE MARU N°6 (83 tjb) embarquait un chargement d'hydrocarbures dans une raffinerie du port de Sakai-Senboku (Japon), une partie de la cargaison s'est déversée à la mer. La fuite s'est produite par un trou d'homme situé dans une citerne latérale de bâbord à la suite de la mauvaise fermeture d'une soupape.

On estime qu'une quantité de 0,1 tonne d'hydrocarbures de cargaison s'est déversée sur le pont, dont une partie à la mer à la suite du fort roulis du navire. En raison d'un vent violent, les hydrocarbures déversés ont commencé à se répandre dans les eaux avoisinantes, contaminant des tétrapodes se trouvant devant le quai. Des barrages flottants ont rapidement été mis en place pour éviter que les hydrocarbures ne se répandent plus loin. Les opérations de nettoyage ont duré plusieurs jours.

Des demandes d'indemnisation ont été présentées au titre des frais de nettoyage et du remplacement des barrages sérieusement endommagés. Ces demandes s'élevaient au total à ¥3 088 770 (£13 000). L'Administrateur a accepté en juillet 1986 de régler ces demandes d'indemnisation pour un montant de ¥3 012 479 (£12 800). Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée au titre des dommages aux lieux de pêche.

La limite de responsabilité du propriétaire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile se situe approximativement à ¥2 millions (£8 500). Toutefois, il est impossible de calculer exactement le montant de la limitation étant donné que certaines données font défaut sur le certificat de jaugeage. La jauge du navire sera calculée lorsque celui-ci sera mis en cale sèche, en avril 1987.

Afin d'éviter des retards dans le remboursement des demandeurs, l'Administrateur s'est mis d'accord avec l'Association P & I du Japon (JPIA) pour que cette dernière rembourse le montant de l'indemnisation convenu; cela a été fait en juillet 1986. Le FIPOL remboursera sa part de cette somme à la JPIA lorsque le montant de la responsabilité du propriétaire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile aura été établi.

La prise en charge financière du propriétaire du navire, estimée à ¥500 000 (£2 000), sera réglée lorsque le montant de la limitation du propriétaire aura été établi.

9.16 OUED GUETERINI

(Algérie, 18 décembre 1986)

Le navire-citerne algérien OUED GUETERINI (1 576 tjb) procédait au déchargement de bitume dans le port d'Alger lorsqu'une partie de la cargaison se déversa sur le pont du navire, puis ensuite en partie à la mer dans la zone portuaire.

Aucun dommage de pollution ne s'est produit dans le port proprement dit. Toutefois, une quantité considérable de bitume (15 tonnes environ) a pénétré dans l'arrivée d'eau de mer d'une centrale d'électricité, nécessitant l'arrêt de cette centrale pendant une courte période. L'équipement de la centrale a été en partie pollué et a dû être nettoyé.

Aucune demande d'indemnisation n'a jusqu'ici été présentée. Il est probable que les demandes d'indemnisation porteront sur les dommages subis par l'équipement de la centrale, les frais de nettoyage d'une partie de cet équipement et le manque à gagner résultant de la fermeture de la centrale. Le montant de limitation de la responsabilité du propriétaire se situe à environ £140 000. Il est probable que le FIPOL soit appelé à verser une indemnisation et à prendre en charge financièrement le propriétaire à la suite de ce sinistre.

9.17 THUNTANK 5

(Suède, 21 décembre 1986)

Le navire suédois THUNTANK 5 (2 866 tjb) s'est échoué par gros temps au large de Gävle, sur la côte orientale de la Suède, à 200 km au nord de Stockholm, alors qu'il transportait 5 024 tonnes de fuel-oil lourd. Le navire-citerne, gravement endommagé, menaçait sérieusement de se briser. Toutefois, après que la moitié environ de sa cargaison ait été transbordée sur un autre navire, le THUNTANK 5 a pu être remis à flot. La plupart de la cargaison restante a alors été transbordée sur un autre navire et le THUNTANK 5 a pu être remorqué sans encombre jusqu'à un port. On estime à environ 300 à 600 tonnes la quantité de fuel-oil qui s'est déversée à la suite de ce sinistre.



Echouement du THUNTANK 5

En raison de conditions atmosphériques difficiles, de vents très violents, de la présence de neige et de la température glaciale de l'eau, il fut impossible d'entreprendre des opérations importantes pour récupérer les hydrocarbures au cours des jours qui ont suivi l'accident. Ils furent en partie poussés vers la côte, où ils se mélangèrent avec la neige et la glace. On estime que la côte fut polluée sur 8 à 10 kilomètres immédiatement après l'accident. Une

petite quantité d'hydrocarbures se déposa également au fond de la mer à proximité du lieu d'échouement du navire. Aucune opération importante de nettoyage ne pourra être effectuée avant le printemps de 1987.

L'étendue des dommages par pollution ne pourra pas être déterminée tant que la glace et la neige n'auront pas fondu. Toutefois, il est possible que le montant global des dommages dépassera le montant de limitation de la responsabilité du propriétaire, qui se situe à environ SKr3 millions (£300 000). Le FIPOLE pourrait donc être appelé à verser des indemnités et à prendre en charge financièrement le propriétaire à la suite de ce sinistre.

Annexe I

Etats membres du FIPOL

au 31 décembre 1986

Algérie
Allemagne, République fédérale d'
Bahamas
Bénin
Cameroun
Danemark
Emirats arabes unis
Espagne
Fidji
Finlande
France
Gabon
Ghana
Grèce (à partir du 16.3.87)
Indonésie
Islande
Italie
Japon
Koweït
Libéria
Maldives
Monaco
Norvège
Oman
Papouasie-Nouvelle-Guinée
Pays-Bas
Pologne
Portugal
République arabe syrienne
Royaume-Uni
Sri Lanka
Suède
Tunisie
Tuvalu
Yougoslavie

Annexe II Structure du FIPOL

ASSEMBLEE

Composée de tous les Etats membres

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

COMITE EXECUTIF

16ème session

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

17ème session

Algérie
Allemagne, République
fédérale d'
Bahamas
Espagne
Finlande
Japon
Libéria
Oman
Pays-Bas
Pologne
Sri Lanka
Suède

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

SECRETARIAT DU FIPOL

Fonctionnaires

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

COMMISSAIRE AUX COMPTES

Le contrôleur et vérificateur général
du Royaume-Uni

Annexe III Fonds général

COMPTES DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DECEMBRE 1985

RECETTES	£	£
Recettes accessoires	12	
Intérêts sur les arriérés de contributions	2 159	
Intérêts sur les placements	161 281	163 452
	<hr/>	
DEPENSES		
<u>Dépenses du Secrétariat</u>		
Engagements non réglés	46 935	
Engagements réglés	228 245	
	<hr/>	
	275 180	
<u>Demandes d'indemnisation</u>		
Demandes d'indemnisation générales	483 332	758 512
		<hr/>
		595 060
Ajustement du taux de change		29 714
		<hr/>
Excédent des dépenses sur les recettes		624 774
		<hr/>

Annexe IV
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 1985

	£	£
RECETTES		
Intérêts sur les arriérés de contributions	5 465	
Intérêts sur les placements	<u>58 351</u>	63 816
DEPENSES		<u>-</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		63 816
Solde reporté de 1984		640 945
Solde au 31 décembre 1985		<u>704 761</u>

Annexe V

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le Tanio

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE
FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1985

	£	£
RECETTES		
Intérêts sur les arriérés de contributions	41 432	
Intérêts sur les placements	221 763	263 195
DEPENSES		
<u>Demandes d'indemnisation</u>		60 740
Excédent des recettes sur les dépenses		202 455
Solde reporté de 1984		2 528 181
Solde au 31 décembre 1985		2 730 636

Annexe VI

Bilan du FIPOL au 31 décembre 1985

<u>Passif</u>	£	£	<u>Actif</u>	£	£
Excédent cumulatif de 1978/1984	1 917 975		Disponibilités en banque et en caisse		4 955 791
Moins déficit de 1985	624 774	1 293 201			
Sommes dues au Fonds de prévoyance du personnel		89 360	Contributions non acquittées:		
			Fonds général 1981	628	
			Fonds général 1982	1 740	
			Fonds général 1983	3 967	
Sommes à verser		8 855	Ondina/Fukutoku Maru	11 922	
			Tanio	43 286	61 543
Engagements non réglés:			Montant remboursable de la TVA		4 032
1984	8 598		Sommes diverses à recevoir		3 961
1985	46 935	55 533	Intérêts sur les arriérés de contributions:		
Contributions payées d'avance		166 894	Fonds général	663	
			Ondina/Fukutoku Maru	883	
Sommes dues aux fonds des grosses demandes d'indemnisation:			Tanio	22 367	23 913
Ondina/Fukutoku Maru		704 761			
Tanio		2 730 636			
		<hr/>			
		5 049 240			<hr/>
					5 049 240

Note 1 Un passif exigible évalué à £32 461 957 se dégage au titre des événements.

Note 2 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 1985 représentent, au prix coûtant, un montant de £31 834 (net de la TVA).

Annexe VII
Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution
reçues dans le territoire des Etats contractants pendant
l'année civile 1985

Telles que notifiées au 31 décembre 1986

<u>Etat contractant</u>	<u>Hydrocarbures donnant</u> <u>lieu à contribution</u> <u>(tonnes)</u>	<u>Pourcentage</u> <u>du total</u>
Japon	240 696 980	31,26
Italie	117 880 619	15,31
France	93 500 062	12,14
Royaume-Uni	80 240 444	10,42
Pays-Bas	76 570 495	9,94
Espagne	46 947 438	6,10
Allemagne, République fédérale d'	20 764 120	2,70
Suède	18 371 498	2,38
Finlande	13 023 751	1,69
Yougoslavie	9 982 302	1,30
Portugal	9 640 778	1,25
Indonésie	8 373 868	1,09
Norvège	8 252 359	1,07
Bahamas	7 444 275	0,97
Danemark	7 055 212	0,92
République arabe syrienne	4 820 840	0,62
Tunisie	2 144 908	0,28
Sri Lanka	1 657 469	0,21
Pologne	1 049 938	0,14
Ghana	899 212	0,12
Gabon	577 739	0,07
Papouasie-Nouvelle-Guinée	168 660	0,02
Algérie	-	-
Fidji	-	-
Koweït	-	-
Islande	-	-
Libéria	-	-
Maldives	-	-
Monaco	-	-
Tuvalu	-	-
Bénin <1>	-	-
Cameroun <1>	-	-
Oman <1>	-	-
Emirats arabes unis <1>	-	-
	<hr/> 770 062 967 <hr/>	<hr/> 100,00 <hr/>

<1> Pas de rapport

Annexe VIII

Resumé des sinistres

(31 décembre 1986)

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 RbIs2 431 584	27.2.1979 au large de Ventpils, 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	¥108 589 104 versé	
				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	£175 000 versé	
				Nature Conservancy Council	1 400 versé	
				Autorités locales	7 150 versé	
				Opérations de nettoyage du propriétaire	180 000 versé	
				Total	£363 550	
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	
				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 (plus intérêts)	7.3.1980 au large de la côte bretonne, France	Rupture (13 500)	Gouvernement français	FF326 921 937	agréé	Versement partiel de FF221 201 452: action en recours poursuivie contre le propriétaire du navire et des tiers
				Autorités locales françaises	8 910 153	agréé	
Demandeurs privés	4 637 997	agréé					
Port Autonome du Havre	116 594	agréé					
Club P & I du Royaume-Uni	7 624 417	agréé					
Total		FF348 211 098					
			Demandeur privé		FF500 000	non poursuivi	
Furenäs (Suède)	999 tjb SKr612 443	3.6.1980 Öresund, Suède	Abordage (200)	Opérations de nettoyage:			SKr449 961 ont été récupérés par voie de recours
				- Autorités suédoises	SKr2 911 637	versé	
				- Demandeurs suédois privés	276 050	versé	
			Total partiel		SKr3 187 687		
				Opérations de nettoyage:			
				- Autorités danoises	DKr408 633	versé	
				- Demandeurs danois privés	9 956	versé	
			Total partiel		DKr418 589		
				Prise en charge financière	SKr153 111	versé	
Hosei Maru (Japon)	983 tjb ¥35 765 920	21.8.1980 au large de Miyagi, Japon	Abordage (270)	Opérations de nettoyage	¥163 051 598	versé	¥18 221 905 ont été récupérés par voie de recours
				Dommages subis par les lieux de pêche	50 271 267	versé	
				Prise en charge financière	8 941 480	versé	
			Total		¥222 264 345		
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	SKr19 296 000	demandé	Responsabilité du FIPOI dépend du résultat de la procédure judiciaire en Suède
				Demandeurs privés	1 065 000	demandé	
			Total		SKr20 361 000		
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	¥6 426 857	versé	Aucune demande d'indemnisation émanant de tiers n'a été présentée
				Prise en charge financière	1 849 085	versé	
			Total		¥8 275 942		
Globe Asimi (Gibraltar)	12 404 tjb Rb1s1 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 (intérêts compris)	3.3.1982 Hambourg, RFA	Déchargement de cargaison (évalué entre 200 et 300 tonnes)	Opérations de nettoyage:			
				- Propriétaire	DM11 303 011	versé	
				- Autorités	42 163	versé	
			Total		DM11 345 174		
Shiota Maru N° 2 (Japon)	161 tjb ¥6 304 300	31.3.1982 Ile Takashima, Japon	Echouement (20)	Opérations de nettoyage	¥46 524 524	versé	
				Domages subis par les lieux de pêche	24 571 190	versé	
				Prise en charge financière	1 576 075	versé	
			Total		¥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
				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
				Dommages subis par les lieux de pêche	8 971 979	versé
				Prise en charge financière	772 915	versé
				Total	¥27 755 163	
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
				Prise en charge financière	1 346 480	versé
				Total	¥95 458 298	
Koshun Maru N° 1 (Japon)	68 tjb ¥1 896 320	5.3.1985 Baie de Tokyo, Japon	Abordage (80)	Opérations de nettoyage	¥26 124 589	versé
				Prise en charge financière	¥474 080	pas encore versé
						D'autres demandes pourraient être présentées

Patmos (Grèce)	51 627 tjb Lit13 263 703 650	21.3.1985 Détroit de Messine, Italie	Abordage (700)	Mesures de sauvegarde et opérations de nettoyage (y compris sauvetage) Dommage au milieu marin Total	Lit 56 112 040 216 20 000 000 000 Lit76 112 040 216	demandé demandé	Certaines demandes régliées; Lit4 321 576 479 versé par l'assureur P & I; procédure judiciaire en cours
Jan (RFA)	1 400 tjb DKr1 576 170	2.8.1985 Aalborg, Danemark	Echouement (300)	Opérations de nettoyage Demandeurs privés Total Prise en charge financière	DKr11 804 554 34 432 DKr11 838 986 DKr394 043	demandé versé pas encore versé	
Rose Garden Maru (Panama)	2 621 tjb \$364 182 (évaluation)	26.12.1985 Umm Al Qaiwain, Emirats arabes unis	Déchargement d'hydrocarbures (chiffre non connu)	Dommages non spécifiés	Dh1 500 000	demandé	
Brady Maria (Panama)	996 tjb DM324 629	3.1.1986 Cuxhaven, RFA	Abordage (200)	Mesures de sauvegarde et opérations de nettoyage Demandeurs privés Total	DM3 609 162 1 419 DM3 610 501	demandé demandé	Versement partiel de DM2 443 244 effectué en octobre 1986
Take Maru N° 6 (Japon)	83 tjb ¥2 000 000 (évaluation)	9.1.1986 Sakai-Senboku, Japon	Déchargement d'hydrocarbures (0,1)	Opérations de nettoyage Prise en charge financière	¥3 012 479 ¥500 000	agréé évaluation	
Oued Gueterini (Algérie)	1 576 tjb £150 000 (évaluation)	18.12.1986 Alger, Algérie	Déchargement d'hydrocarbures (évalué à 15)	Opérations de nettoyage et dommages connexes			Demandes pas encore présentées
Thuntank 5 (Suède)	2 866 tjb SKr3 000 000 (évaluation)	21.12.1986 Gävle, Suède	Echouement (300-600)	Opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde			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 1986:

	DM	2,8525		FF	9,4500
	DKr	10,90		Lit	1 985,0
£1 =	Dh	5,4405		¥	234,50
	US \$	1,4825		SKr	10,0150
	FMk	7,0645		Rbls	0,9747

(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).

