

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

**RAPPORT ANNUEL DE
1992**



**RAPPORT SUR LES ACTIVITES DU FONDS
INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR
LES DOMMAGES DUS A LA
POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES
AU COURS DE L'ANNEE CIVILE 1992**

TABLE DES MATIERES

	Page
1	Introduction 7
2	Membres du FIPOL 8
3	Contacts avec les gouvernements 11
4	Relations avec les organisations internationales et les milieux intéressés 12
5	Conférences et séminaires 13
6	Assemblée et Comité exécutif 14
6.1	Assemblée 14
6.2	Comité exécutif 16
7	Secrétariat 19
8	Comptes du FIPOL 20
9	Contributions 22
10	Placement des fonds 26
11	Révision de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds 28
11.1	Les Protocoles de 1984 28
11.2	Travaux effectués au FIPOL 28
11.3	Travaux effectués à l'OMI 29
11.4	Conférence internationale 29
11.5	Principales Modifications des Conventions 30
12	Règlement des demandes d'indemnisation 32
12.1	Généralités 32
12.2	Evénements dont le FIPOL a traité en 1992 34
	PATMOS 34
	THUNTANK 5 37
	AKARI 38
	TOLMIROS 40
	AMAZZONE 42
	KASUGA MARU N°1 45
	KAZUEI MARU N°10 46
	VOLGONEFT 263 46
	BONITO 48
	RIO ORINOCO 48
	PORTFIELD 53
	VISTABELLA 54
	HOKUNAN MARU N°12 56
	AGIP ABRUZZO 57
	HAVEN 61
	KAIKO MARU N°86 75
	KUMI MARU N°12 76
	FUKKOL MARU N°12 76
	AEGEAN SEA 77
13	Conclusions 82

Annexes

I	Structure du FIPOL	83
II	Note sur les états financiers publiés	84
III	Compte des recettes et des dépenses - Fonds général	85
IV	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le BRADY MARIA	86
V	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le KASUGA MARU N°1	87
VI	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le THUNTANK 5	88
VII	Bilan du FIPOL	89
VIII	Rapport du Commissaire aux Comptes	90
IX	Opinion du Commissaire aux Comptes	95
X	Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des Etats Membres pendant l'année civile 1991	96
XI	Résumé des sinistres	97

1 INTRODUCTION

Le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) est une organisation intergouvernementale mondiale qui a été créée en octobre 1978 afin de fournir une indemnisation pour les dommages dus à une pollution résultant du déversement d'hydrocarbures persistants par des navires-citernes en charge. Le présent rapport pour l'année civile 1992 récapitule les activités du FIPOL au cours de sa quatorzième année d'existence.

Le FIPOL oeuvre dans le cadre de deux conventions internationales qui établissent un régime juridique pour l'indemnisation des dommages causés par les déversements d'hydrocarbures de navires-citernes en charge, à savoir la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention sur la responsabilité civile) et la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention portant création du Fonds). La Convention sur la responsabilité civile régit la responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Cette Convention pose le principe de la responsabilité objective des propriétaires de navires et instaure un système d'assurance-responsabilité obligatoire. Le propriétaire d'un navire a normalement le droit de limiter sa responsabilité à un montant qui est lié à la jauge de son navire. La Convention portant création du Fonds, qui complète la Convention sur la responsabilité civile, établit un régime d'indemnisation additionnelle.

Le FIPOL a été créé pour administrer le régime d'indemnisation institué par la Convention portant création du Fonds. Il a son siège à Londres. On trouvera à l'annexe I des renseignements sur les organes du FIPOL (à savoir l'Assemblée, le Comité exécutif et le Secrétariat).

Le FIPOL a pour principale fonction d'assurer une indemnisation supplémentaire aux victimes d'une pollution par les hydrocarbures dans les Etats Membres de l'organisation si elles ne peuvent être pleinement indemnisées aux termes de la Convention sur la responsabilité civile. L'indemnisation payable par le FIPOL pour un événement déterminé est limitée à 900 millions de francs-or, ce qui équivaut à 60 millions de droits de tirage spéciaux (soit approximativement £55 millions ou US\$82 millions), y compris le montant effectivement versé par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

Le présent rapport annuel passe en revue certaines des grandes questions soulevées par les activités du FIPOL en 1992. Il donne un résumé des décisions prises par l'Assemblée et le Comité exécutif du FIPOL; il indique comment le nombre des Membres du FIPOL s'est accru et décrit ses relations avec les gouvernements, les organisations intergouvernementales et les milieux intéressés. Il comprend une section sur la Conférence internationale qui, en novembre 1992, a adopté deux protocoles modifiant la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds afin de préserver à l'avenir la viabilité du régime d'indemnisation établi par les Conventions. Il traite aussi des finances du FIPOL et, en particulier, du paiement des contributions. Une longue partie du rapport porte sur le règlement des demandes d'indemnisation soumises au FIPOL.

2 MEMBRES DU FIPOL

Lors de son entrée en vigueur en octobre 1978, la Convention portant création du Fonds comptait 14 Etats Parties qui sont devenus de ce fait Membres du FIPOL. Depuis, leur nombre n'a cessé d'augmenter. Ils étaient 46 à la fin de 1991.

En 1992, cinq Etats sont devenus Parties à la Convention portant création du Fonds et donc Membres du FIPOL. La Convention portant création du Fonds est entrée en vigueur le 30 janvier 1992 à l'égard de la Gambie, le 20 avril 1992 à l'égard du Venezuela et le 28 décembre 1992 à l'égard du Brunéi Darussalam. Par une lettre datée du 27 juillet 1992, le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI) a été informé que la République de Croatie avait décidé que certaines conventions déposées auprès de l'OMI et auxquelles la République socialiste fédérative de Yougoslavie était Partie au moment de l'indépendance de la Croatie, à savoir notamment la Convention portant création du Fonds, s'appliqueraient à cette dernière par voie de succession et ce à compter du 8 octobre 1991. En outre, par une lettre datée du 12 novembre 1992, le Secrétaire général de l'OMI a été informé que la République de Slovénie se considérait liée par certaines conventions déposées auprès de l'OMI, dont la Convention portant création du Fonds, par voie de succession à la République socialiste fédérative de Yougoslavie, à compter du 25 juin 1992. De ce fait, le FIPOL comptait 51 Etats Membres à la fin de 1992.

En outre, en novembre et décembre 1992, cinq Etats ont adhéré à la Convention portant création du Fonds. Celle-ci entrera en vigueur à l'égard de l'Irlande le 17 février 1993, à l'égard de l'Estonie le 1er mars 1993, à l'égard de la République de Corée le 8 mars 1993, à l'égard du Kenya le 15 mars 1993 et à l'égard du Maroc le 31 mars 1993, ce qui portera à 56 le nombre des Etats Membres.

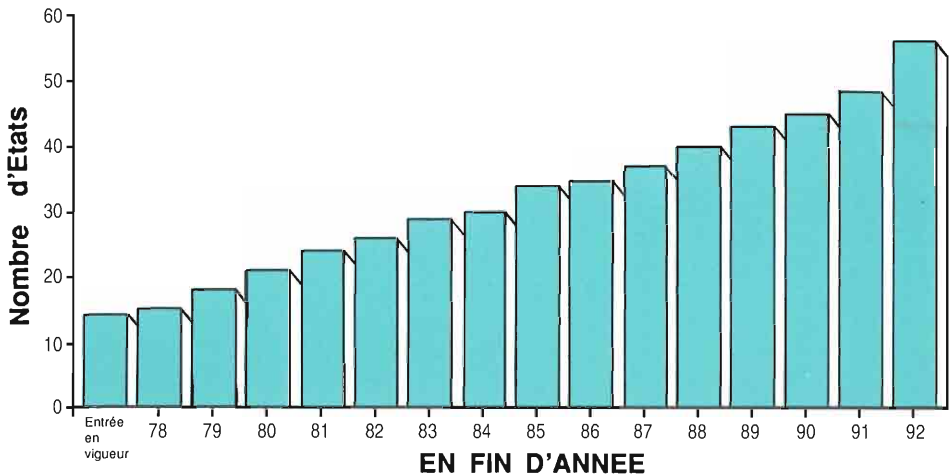
Au 31 décembre 1992, les 56 Etats ci-après étaient Membres du FIPOL:

Algérie	Gabon
Allemagne	Gambie
Bahamas	Ghana
Bénin	Grèce
Brunéi Darussalam	Inde
Cameroun	Indonésie
Canada	Irlande (à compter du 17 février 1993)
Chypre	Islande
Côte d'Ivoire	Italie
Croatie	Japon
Danemark	Kenya (à compter du 15 mars 1993)
Djibouti	Koweït
Emirats arabes unis	Libéria
Espagne	Maldives
Estonie (à compter du 1er mars 1993)	Malte
Fédération de Russie	Maroc (à compter du 31 mars 1993)
Fidji	Monaco
Finlande	Nigéria
France	Norvège

Oman	Royaume-Uni
Papouasie-Nouvelle-Guinée	Seychelles
Pays-Bas	Slovénie
Pologne	Sri Lanka
Portugal	Suède
Qatar	Tunisie
République arabe syrienne	Tuvalu
République de Corée (à compter du 8 mars 1993)	Vanuatu
République fédérative de Yougoslavie (Serbie et Monténégro)	Venezuela

L'accroissement du nombre des Membres du FIPOL est illustré dans le graphique suivant.

MEMBRES DU FIPOL



Sur la base des renseignements dont il dispose, le Secrétariat du FIPOL pense que plusieurs Etats deviendront Membres du FIPOL dans un avenir proche. Une législation visant à mettre en oeuvre la Convention portant création du Fonds se trouve à un stade avancé d'élaboration en Arabie saoudite, en Australie, en Belgique, au Brésil, au Chili, en Colombie, en Malaisie, au Panama et au Sénégal. De nombreux autres Etats étudient également la question de leur adhésion à la Convention.

L'Assemblée du FIPOL a, au cours des années, accordé le statut d'observateur à un certain nombre d'Etats non Membres. A la fin de 1992, les Etats ci-après bénéficiaient du statut d'observateur:

Arabie saoudite
Argentine
Australie
Belgique
Brésil
Chili
Chine
Colombie
Egypte

Equateur
Etats-Unis d'Amérique
Jamaïque
Mexique
Panama
Philipines
République populaire démocratique
de Corée
Suisse

3 CONTACTS AVEC LES GOUVERNEMENTS

Si le système d'indemnisation instauré par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds marche aussi bien, c'est essentiellement parce que le FIPOL et son Secrétariat ont au fil des années bénéficié du ferme appui des gouvernements des Etats Membres. Pour établir et entretenir des contacts personnels entre le Secrétariat du FIPOL et les fonctionnaires chargés des questions touchant le FIPOL au sein des administrations nationales, l'Administrateur se rend, chaque année, dans certains Etats Membres. En 1992, il est allé dans neuf Etats Membres - le Canada, l'Espagne, la France, la Gambie, l'Italie, le Japon, Malte, les Pays-Bas et la Suède - pour y avoir des entretiens avec des responsables gouvernementaux au sujet de la Convention portant création du Fonds et du fonctionnement du FIPOL. Le Juriste s'est rendu en Inde et à Sri Lanka dans le même but.

Le Secrétariat du FIPOL a poursuivi ses efforts pour accroître le nombre des Etats Membres. L'une des meilleures façons d'y parvenir consiste à donner des renseignements sur le fonctionnement du système d'indemnisation créé par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. A cet effet, l'Administrateur s'est rendu au Brésil, en Colombie, au Mexique et en République de Corée en vue d'y avoir des entretiens concernant les Conventions et les activités du FIPOL avec des représentants des pouvoirs publics et des milieux intéressés de ces Etats. Le Juriste a procédé à des entretiens analogues au Kenya.

L'Administrateur et le Juriste ont aussi eu des entretiens avec des représentants des Gouvernements d'Etats Membres et d'Etats non Membres à l'occasion de réunions qui ont eu lieu à l'OMI, notamment lors des sessions du Conseil de cette organisation en juin et en novembre 1992 et pendant la Conférence internationale sur la révision de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, qui s'est tenue en novembre 1992.

Le Secrétariat du FIPOL a, sur leur demande, aidé certains Etats non Membres à élaborer la législation nationale nécessaire en vue de la mise en oeuvre de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds.

4 RELATIONS AVEC LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES ET LES MILIEUX INTERESSES

Comme les années précédentes, le FIPOL a bénéficié d'une étroite collaboration avec de nombreuses organisations internationales intergouvernementales.

L'Organisation des Nations Unies et l'Organisation maritime internationale (OMI) sont toujours invitées à se faire représenter par des observateurs aux sessions de l'Assemblée et du Comité exécutif. Le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et deux autres organisations intergouvernementales, la Communauté économique européenne (CEE) et l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), jouissent aussi du statut d'observateur.

Le FIPOL collabore de manière particulièrement étroite avec l'OMI auprès de laquelle il jouit du statut d'observateur. Le Secrétariat a représenté le FIPOL aux réunions de l'Assemblée, du Conseil et de divers comités de l'OMI. Le FIPOL a également participé en qualité d'observateur à la Conférence internationale sur la révision de la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds qui s'est tenue en novembre 1992 sous les auspices de l'OMI.

Au fil des années, le FIPOL a noué une excellente coopération avec un certain nombres d'organisations internationales non gouvernementales.

Dans la grande majorité des affaires dont le FIPOL a eu à connaître, le suivi des opérations de nettoyage et l'évaluation des demandes d'indemnisation ont été effectués en étroite coopération avec le Club P & I concerné. Lorsqu'il a besoin d'une assistance technique pour des cas de pollution par les hydrocarbures, le FIPOL a en général recours à l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF). Le FIPOL entretient également une collaboration étroite avec l'Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) et Cristal Ltd, qui représentent les intérêts de l'industrie pétrolière. La coopération entre le FIPOL et Cristal est très importante compte tenu du lien existant entre le régime d'indemnisation des Conventions internationales et les systèmes volontaires du secteur privé (TOVALOP et CRISTAL).

Les organisations internationales non gouvernementales ci-après bénéficient du statut d'observateur auprès du FIPOL:

- Advisory Committee on Pollution of the Sea (ACOPS)
- Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)
- Chambre internationale de la marine marchande (ICS)
- Comité maritime international (CMI)
- Conseil maritime international et baltique (BIMCO)
- Cristal Ltd
- International Group of P & I Clubs
- International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF)
- Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
- Réseau international des Amis de la Terre (FOEI)
- Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources (UICN)

5 CONFERENCES ET SEMINAIRES

Le FIPOL a participé en qualité d'observateur à la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED), qui s'est tenue à Rio de Janeiro (Brésil) en juin 1992. L'Administrateur est allé à la Conférence elle-même, alors que le Juriste avait pris part à la dernière session du Comité préparatoire tenue à New York (Etats-Unis d'Amérique) en mars 1992.

Comme cela a déjà été mentionnée, le FIPOL a participé en qualité d'observateur à la Conférence internationale sur la révision de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds qui s'est tenue en novembre 1992 sous les auspices de l'OMI.

En 1992, l'Administrateur et le Juriste ont pris la parole à diverses reprises dans le cadre de séminaires, de conférences et d'ateliers sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ainsi que sur le fonctionnement du FIPOL.

L'Administrateur a participé à un séminaire sur la responsabilité et l'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures réuni à Madrid (Espagne) sous les auspices conjoints du Gouvernement espagnol, de l'industrie pétrolière espagnole et du FIPOL. Il a également pris part à une réunion des chefs des départements juridiques des autorités maritimes d'Amérique latine à Cartagena (Colombie). L'Administrateur a donné des conférences sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures aux étudiants de l'Université maritime mondiale à Malmö (Suède) ainsi qu'aux étudiants de l'Institut de droit maritime international de l'OMI à la Msida (Malte). Il a participé à un séminaire organisé à Gênes (Italie) par le Comité maritime international (CMI), au cours duquel il a présenté un exposé concernant les Conventions internationales sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans le contexte des activités du FIPOL. L'Administrateur a également donné des conférences sur le régime d'indemnisation instauré par les Conventions à des représentants du Gouvernement japonais, d'organismes publics et de milieux intéressés à Tokyo (Japon) et à un auditoire semblable à Séoul (République de Corée).

Le Juriste a représenté le FIPOL à une réunion des conseillers principaux du Directeur exécutif du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) qui discutait de la création d'un fonds international pour une intervention immédiate et une indemnisation en cas de dommages résultant du mouvement transfrontière de déchets dangereux et de leur élimination. Il a également présenté un exposé à la huitième réunion du comité permanent chargé de la coopération maritime dans l'océan Indien qui s'est tenue à Colombo (Sri Lanka). Le Fonctionnaire des demandes d'indemnisation a participé à une réunion des correspondants du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) qui s'est tenue dans l'île Manoel (Malte).

6 ASSEMBLEE ET COMITE EXECUTIF

6.1 Assemblée

L'Assemblée, qui se compose de représentants de tous les Etats Membres, a tenu sa 15^{ème} session du 6 au 9 octobre 1992. M. J Bredholt (Danemark) a été réélu président.

Les grandes décisions prises au cours de cette session sont indiquées ci-dessous:

- a) L'Assemblée a pris note du rapport du Commissaire aux comptes et de son opinion sur les états financiers du FIPOL et a approuvé les comptes pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1991.
- b) L'Assemblée a décidé de maintenir le fonds de roulement du FIPOL à £6 millions.
- c) L'Assemblée a adopté le budget pour 1993 qui prévoit des dépenses administratives s'élevant au total à £776 200.
- d) L'Assemblée a décidé de percevoir pour 1992 des contributions annuelles d'un montant de £10 millions pour le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le HAVEN et de £950 000 pour le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le VOLGONEFT 263, lesquelles devaient être payées au 1er février 1993; par ailleurs, elle a décidé de ne pas percevoir de contributions annuelles au fonds général pour 1992.
- e) L'Assemblée a approuvé l'accord conclu entre le Secrétaire général de l'OMI et l'Administrateur en vue de proroger de dix ans le bail des bureaux du FIPOL dans le bâtiment de l'OMI à compter du 1er novembre 1992.
- f) Les Etats ci-après ont été élus au Comité exécutif pour un mandat courant jusqu'à la fin de la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.

Algérie	Koweït
Allemagne	Libéria
Canada	Nigéria
Espagne	Norvège
Fédération de Russie	Pays-Bas
Ghana	Pologne
Inde	Venezuela
Japon	

- g) L'Assemblée a pris certaines décisions concernant la politique de placement du FIPOL, ainsi qu'il est indiqué à la section 10.
- h) L'Assemblée a examiné une étude qu'elle avait demandé à l'Administrateur d'établir en vue de déterminer s'il serait utile que le FIPOL procède à ses propres enquêtes indépendantes sur les causes des événements; il serait en effet possible que le FIPOL puisse ainsi lui-même se faire rapidement une opinion sur l'existence éventuelle d'une faute personnelle du propriétaire du

navire, qui priverait donc ce dernier du droit de limiter sa responsabilité, ou sur l'existence de motifs permettant de justifier une action en recours contre des tiers. L'Assemblée a entériné les conclusions de l'Administrateur, lequel estimait que le FIPOL devrait poursuivre la politique souple adoptée jusqu'ici, qui consistait à charger des experts juridiques et techniques de mener une enquête indépendante sur la cause d'un sinistre particulier faisant intervenir le FIPOL dans les cas où l'Administrateur pensait que cela permettrait de servir au mieux les intérêts du FIPOL.

Au cours de l'examen de cette question, plusieurs délégations ont souligné combien il importait que le FIPOL ait la possibilité d'intervenir dans les enquêtes effectuées sur la cause d'un sinistre par l'Etat côtier ou l'Etat du pavillon compétent et qu'il puisse avoir accès dès que possible aux résultats de ces enquêtes. L'Assemblée a accepté avec gratitude une offre de la délégation du Royaume-Uni d'étudier cette question plus avant, en consultation avec d'autres gouvernements intéressés.

- i) L'Assemblée a décidé que le produit connu sous le nom d'"orimulsion" devrait être considéré comme un "hydrocarbure persistant" aux fins de l'article 1.5 de la Convention sur la responsabilité civile et comme relevant de la définition des "hydrocarbures donnant lieu à contribution" donnée à l'article 1.3 de la Convention portant création du Fonds.
- j) L'Assemblée a pensé comme l'Administrateur que les travaux effectués par des avocats et autres experts pour le compte du FIPOL à la suite de sinistres mettant ce dernier en cause devaient être considérés comme répondant au critère des "prestations de services importantes, nécessaires à l'exercice de ses activités officielles" et que, conformément à l'article 34.2, les gouvernements des Etats Membres étaient donc tenus de prendre des dispositions appropriées en vue de la remise ou du remboursement du montant des impôts indirects ou taxes à la vente inclus dans le prix de ces services.
- k) L'Assemblée a décidé d'inclure, avec effet à compter du 4 octobre 1993, les amendements de juillet 1991 à MARPOL 73/78 dans la liste des instruments figurant à l'article 5.3a) de la Convention portant création du Fonds. En conséquence, l'article 5.3 de la Convention sera libellé comme suit à compter de cette date:

"Le Fonds peut être exonéré, en tout ou en partie, des obligations qui lui incombent envers le propriétaire et son garant au titre des paragraphes 1 et 2 du présent article, s'il prouve que, par faute personnelle du propriétaire:

- a) le navire dont proviennent les hydrocarbures qui ont causé le dommage par pollution n'a pas observé les prescriptions formulées dans:
- i) la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif et par les résolutions MEPC.14(20) et MEPC.47(31) adoptées respectivement les 7 septembre 1984 et 4 juillet 1991 par le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale;

- ii) la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif et par les résolutions MSC.1(XLV), MSC.6(48) et MSC.13(57) adoptées le 20 novembre 1981, le 17 juin 1983 et le 11 avril 1989 respectivement par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale, et telle que modifiée par la résolution 1 adoptée le 9 novembre 1988 par la Conférence des Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer sur le système mondial de détresse et de sécurité en mer;
- iii) la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge; et
- iv) la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer;
- v) les amendements aux conventions susvisées qui auront été déclarés importants au sens de l'article XVI, paragraphe 5), de la Convention visée à l'alinéa i), de l'article IX, paragraphe e), de la Convention visée à l'alinéa ii) et de l'article 29, paragraphe 3)d) ou 4)d), de la Convention visée à l'alinéa iii), à condition toutefois que ces amendements aient été en vigueur depuis au moins douze mois au jour de l'événement; et
- b) l'accident ou le dommage est dû en tout ou en partie au fait que lesdites prescriptions n'ont pas été observées.

Les dispositions du présent paragraphe sont applicables, que l'Etat dans lequel le navire est immatriculé ou dont il bat le pavillon soit ou non partie à l'instrument en cause."

- l) L'Assemblée a décidé d'accorder le statut d'observateur auprès du FIPOL à la Colombie, à l'Egypte, à l'Equateur, au Panama et aux Philippines.

6.2 Comité exécutif

Le Comité exécutif qui se compose de 15 Etats Membres a pour principale fonction d'approuver le règlement des demandes d'indemnisation présentées au FIPOL dans la mesure où l'Administrateur n'est pas autorisé à le faire.

Le Comité exécutif a tenu trois sessions en 1992, lesquelles ont été présidées par M. R Renger (Allemagne). La 31ème session s'est tenue le 28 mai 1992, la 32ème session les 5 et 6 octobre 1992 et la 33ème le 8 octobre 1992.

La 31ème session du Comité exécutif a été convoquée pour traiter de certaines questions relatives au sinistre du HAVEN qui s'était produit au large de Gênes (Italie) en avril 1991. Le problème principal tenait à la décision rendue le 14 mars 1992 par le juge du tribunal de première instance de Gênes qui était chargé de la procédure en limitation dans l'affaire du HAVEN. En vertu de cette décision, il faudrait calculer le montant maximal payable par le FIPOL conformément à l'article 4.4 de la Convention

portant création du Fonds en utilisant la valeur de l'or sur le marché libre, ce qui donnerait un montant de Lit 771 397 947 400 (£350 millions) (y compris le montant payé par le propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile) au lieu du montant de Lit 102 864 000 000 (£47 millions) que l'on obtiendrait en appliquant la méthode du droit de tirage spécial (DTS) du Fonds monétaire international comme le soutenait le FIPOL. Le Comité a été informé que le FIPOL avait fait opposition à cette décision.

Le Comité exécutif s'est déclaré gravement préoccupé par les conséquences que la décision du juge du tribunal de première instance de Gênes aurait sur l'avenir du régime de responsabilité et d'indemnisation instauré par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. Il a partagé l'opinion exprimée dans les mémoires présentés au tribunal par le FIPOL selon lesquels l'interprétation universellement acceptée de la Convention portant création du Fonds était que la limite de la couverture du FIPOL devrait être déterminée en appliquant la méthode du DTS. La délégation italienne a déclaré qu'elle ne prenait pas position à cet égard. Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de poursuivre l'action menée par le FIPOL en opposition à la décision en question.

A sa 31^{ème} session, le Comité exécutif a également examiné les suites du sinistre du RIO ORINOCO qui était survenu au Canada en octobre 1990. Le Comité a, en particulier, approuvé une demande d'indemnisation du Gouvernement canadien pour un montant global de Can\$1 573 000 (£815 000), en sus d'une demande approuvée par le Comité lors d'une précédente session, à raison d'un montant de Can\$10,2 millions (£5,3 millions). Le Gouvernement canadien s'est déclaré extrêmement satisfait de la façon dont ce sinistre avait été traité et de la rapidité avec laquelle ses demandes d'indemnisation avaient été réglées et acquittées. La délégation canadienne a souligné l'importance de l'étroite coopération qui s'était nouée entre l'Administration canadienne et le FIPOL ainsi que les autres parties et les experts intéressés au cours des opérations et lors de l'établissement et de l'examen des demandes d'indemnisation. De l'avis de la délégation canadienne, ce sinistre témoignait de la viabilité du régime d'indemnisation instauré par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds.

Enfin, le Comité exécutif a noté que la demande d'indemnisation soumise par le Gouvernement suédois à la suite du sinistre du VOLGONEFT 263 survenu en Suède en mai 1990 avait été réglée à raison de SKr17 365 000 (£1,6 million).

Le sinistre du HAVEN est resté au centre des débats de la 32^{ème} session du Comité exécutif, qui a examiné la question de la conversion du franc-or en monnaie nationale. Il a noté que le FIPOL n'avait pas encore pu avoir accès au rapport de la commission qui avait mené l'enquête sur la cause du sinistre. Il a chargé l'Administrateur d'étudier, avec l'aide d'experts techniques, les conclusions de la Commission d'enquête dès que le rapport serait disponible. Il a pris note de la situation en ce qui concerne l'examen des demandes d'indemnisation et les audiences consacrées aux demandes individuelles par le juge chargé de la procédure en limitation. Il a autorisé l'Administrateur à indiquer, lorsque cela serait approprié au cours de la procédure en justice et en se fondant sur l'examen effectué par les experts du FIPOL, la position

du FIPOL quant à la recevabilité des demandes individuelles et les montants jugés acceptables par le FIPOL. L'Administrateur a été prié de soumettre toute question de principe au Comité exécutif pour examen, s'il en avait le temps.

Le Comité exécutif a pris note de la situation concernant le règlement des demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'AGIP ABRUZZO qui s'était produit en Italie en avril 1991; il s'est félicité de ce que toutes les grosses demandes d'indemnisation présentées à ce jour aient été réglées. Il a autorisé l'Administrateur à intenter une action récursoire contre le propriétaire du navire abordeur (le transbordeur à passagers MOBY PRINCE) afin de recouvrer toute somme versée par le FIPOL pour ce sinistre.

Le Comité exécutif a été informé de la situation concernant les demandes d'indemnisation nées de divers événements mettant en cause le FIPOL et il a pris note des règlements effectués par l'Administrateur. Il a, en particulier, examiné les faits nouveaux survenus en ce qui concerne les sinistres de l'AKARI, du TOLMIROS, de l'AMAZZONE, du KAZUEI MARU N°10, du VOLGONEFT 263, du RIO ORINOCO et du VISTABELLA.

A sa 33ème session, le Comité exécutif a réélu M. R Renger (Allemagne) à la présidence.

7 SECRETARIAT

Le Secrétariat administre le FIPOL et, en particulier, traite les demandes d'indemnisation.

A la fin de 1992, le Secrétariat comptait neuf fonctionnaires: l'Administrateur, le Juriste, le Fonctionnaire des finances/du personnel, le Fonctionnaire des demandes d'indemnisation, la Secrétaire de l'Administrateur/Fonctionnaire d'administration, trois Secrétaires et un Messager.

Vu l'effectif restreint de son Secrétariat, le FIPOL a recours à des consultants pour l'exécution de diverses tâches. Il peut leur demander, par exemple, d'effectuer des études juridiques ou techniques liées à certaines activités du FIPOL. Il fait aussi largement appel à des experts de l'extérieur pour l'observation des suites d'un sinistre et l'examen technique des demandes d'indemnisation qui lui sont soumises.



A l'Assemblée - L'Administrateur (à gauche), le Président (au centre)
et le Juriste (à droite)

8 COMPTES DU FIPOL

Les comptes du FIPOL pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1991 ont été approuvés par l'Assemblée en octobre 1992. Des tableaux récapitulatifs des renseignements donnés dans les états financiers du FIPOL certifiés pour cet exercice figurent aux annexes II à VII du présent rapport.

Comme les années précédentes, les comptes ont été vérifiés par le Contrôleur et vérificateur général des comptes du Royaume-Uni. Son rapport et son opinion sur les états financiers pour 1991 sont reproduits intégralement aux annexes VIII et IX.

Des comptes distincts des recettes et des dépenses sont présentés pour le fonds général et chaque fonds des grosses demandes d'indemnisation. Un fonds des grosses demandes d'indemnisation est constitué pour chaque sinistre au titre duquel le montant total payable par le FIPOL dépasse un million de DTS (soit environ £910 000).

En ce qui concerne le fonds général (annexe III), la majeure partie des recettes de 1991 (soit £1 087 778 sur un montant de recettes de £1 603 648) provenait des intérêts perçus sur les placements des avoirs du FIPOL. Une somme considérable (£488 125) représentait les contributions initiales et annuelles. Les dépenses administratives se sont chiffrées à £517 583, soit un montant inférieur d'environ 2,4% aux crédits ouverts dans le budget. Les dépenses au titre des petites demandes d'indemnisation se sont élevées à £2 068 854. Un déficit des recettes de £979 314 a été enregistré par rapport aux dépenses pour l'exercice financier 1991 et ce montant a été déduit de l'excédent accumulé lors d'années précédentes pour le ramener à £5 240 658. Cette dernière somme comprend le capital de roulement qui, en 1991, était de £4 millions.

Pour ce qui est du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le BRADY MARIA N°1 (annexe IV), un solde de £76 387 a été enregistré au 31 décembre 1991. Mis à part l'encaissement de £11 822 d'intérêts sur les placements, aucune opération n'a été faite sur ce fonds en 1991.

Le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le KASUGA MARU N°1 (annexe V) a, quant à lui, obtenu £53 330 d'intérêts sur le placement de ses avoirs. Ses dépenses totales ont été de £33 932. Il enregistrait un solde de £301 536 au 31 décembre 1991.

Au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le THUNTANK 5 (annexe VI), un solde de £101 719 se dégageait au 31 décembre 1991. Mis à part l'encaissement de £18 153 d'intérêts sur les placements, aucune opération importante n'a été faite sur ce fonds en 1991.

Il convient de noter que les fonds de grosses demandes d'indemnisation du RIO ORINOCO et du HAVEN n'ont été constitués qu'en 1992.

Le bilan du FIPOL au 31 décembre 1991 qui figure à l'annexe VII du présent rapport indique des avoirs nets de £5 240 658.

Un état détaillé du passif éventuel du FIPOL figure dans un tableau joint aux états financiers. Au 31 décembre 1991, le passif éventuel était évalué à £55 191 900 au titre de demandes d'indemnisation nées de 14 sinistres.

Il convient de noter en ce qui concerne le sinistre du HAVEN survenu en Italie en avril 1991 que des demandes d'indemnisation d'un montant total d'environ £720 millions avaient été soumises au 31 décembre 1991. On évaluait le passif éventuel à £41 467 780 en partant de l'hypothèse que le montant maximal de 900 millions de francs-or payable par le FIPOL en vertu de l'article 4.4 de la Convention portant création du Fonds (y compris tout montant versé par le propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile) serait converti en monnaie nationale à raison de 15 francs-or pour un DTS. Comme cela est indiqué plus haute, un juge du tribunal de première instance de Gênes a décidé en mars 1992, qu'il fallait calculer le montant maximal payable par le FIPOL en appliquant le cours de l'or sur le marché libre, ce qui donnait un montant de Lit771 397 947 400 (£359 millions), au lieu de Lit102 864 000 000 (£48 millions) comme le soutenait le FIPOL sur la base de ses calculs fondés sur le DTS. Le FIPOL a fait opposition à cette décision. A ce propos, il convient de se reporter à la page 72 du présent rapport annuel.

Les comptes du FIPOL pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1992 seront soumis au printemps de 1993 au Commissaire aux comptes pour qu'il formule son opinion à leur égard, puis présentés à l'Assemblée pour approbation à sa session d'octobre 1993. Ces comptes seront ensuite reproduits dans le rapport sur les activités du FIPOL pour l'année civile 1993.



Une séance de l'Assemblée

9 CONTRIBUTIONS

Le FIPOL est financé par les contributions versées par toute personne qui, dans un Etat Membre, a reçu plus de 150 000 tonnes de pétrole brut ou de fuel-oil lourd ("hydrocarbures donnant lieu à contribution") transportées par mer au cours de l'année civile considérée. Les contributions sont fixées en fonction des rapports soumis par les Gouvernements des Etats Membres au sujet des quantités d'hydrocarbures reçues par les différents contribuables. Elles sont versées directement au FIPOL par chaque contribuable. Les Gouvernements n'ont aucune responsabilité pour ces versements, à moins qu'ils ne l'aient volontairement assumée.

Il y a des contributions initiales et des contributions annuelles. Les contributions initiales sont exigibles lorsqu'un Etat devient Membre du FIPOL et leur montant est calculé sur la base d'une somme fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçus pendant l'année précédant celle au cours de laquelle la Convention portant création du Fonds est entrée en vigueur à l'égard de cet Etat. L'Assemblée a fixé ce montant à 0,04718 franc-or par tonne d'hydrocarbures (soit 0,003145 DTS, ce qui, au 29 décembre 1992, correspondait à £0,0028654). Les contributions annuelles permettent au FIPOL de faire face aux versements prévus en matière d'indemnisation et de prise en charge financière ainsi qu'à ses dépenses administratives au cours de l'année à venir.

A la session de l'Assemblée d'octobre 1992, l'Administrateur a fait part de ses inquiétudes du fait que certains Etats Membres n'avaient pas soumis leurs rapports sur les hydrocarbures reçus donnant lieu à contribution reçus. L'Assemblée a estimé, comme l'Administrateur, que la non-soumission de ces rapports posait un grave problème. Elle a souligné que, si les rapports sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution n'étaient pas soumis au FIPOL, l'Administrateur ne pouvait établir de factures pour les contributions exigibles à l'égard des Etats en cause et le système de recouvrement des contributions ne pourrait fonctionner de manière équitable. C'est pourquoi, l'Assemblée a insisté sur l'importance qu'avaient ces rapports pour la bonne marche du FIPOL et a invité les Etats qui n'avaient pas encore soumis leurs rapports à le faire dans les meilleurs délais.

En octobre 1991, l'Assemblée a décidé de percevoir pour 1991 des contributions annuelles d'un montant de £5 millions au fonds général, de £6,7 millions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le RIO ORINOCO et de £15 millions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le HAVEN, lesquelles devaient être payées au 1er février 1992. Le montant que chaque contribuable devait verser par tonne d'hydrocarbures reçus donnant lieu à contribution était de £0,0053225 pour le fonds général (en fonction des quantités d'hydrocarbures reçues en 1990), de £0,0074113 pour le fonds du RIO ORINOCO (en fonction des quantités reçues en 1989, année précédant celle du sinistre) et de £0,0159675 pour le fonds du HAVEN (en fonction des quantités reçues en 1990, année précédant celle du sinistre). Une faible part seulement de ces contributions n'a pas encore été payée.

En octobre 1992, l'Assemblée a décidé de ne pas percevoir de contributions annuelles au fonds général pour 1992. Pour ce qui est du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le HAVEN, l'Assemblée a noté que, bien

qu'on puisse s'attendre à ce que le FIPOL soit seulement appelé à effectuer des versements limités en 1993, il serait néanmoins avantageux pour les contribuaires que la charge financière résultant de ce sinistre soit répartie sur plusieurs années. Il a, d'autre part, été souligné que, puisque plusieurs années pourraient s'écouler avant que le FIPOL ait à verser de grosses indemnités, celui-ci devrait adopter une attitude prudente à l'égard de la perception des contributions. A l'issue d'un examen des divers aspects de cette question, il a été décidé de procéder à un deuxième appel de contributions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le HAVEN, à raison d'un montant de £10 millions. L'Assemblée a également décidé de fixer à £950 000 les contributions annuelles de 1992 au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le VOLGONEFT 263. Les contributions à ces deux fonds des grosses demandes d'indemnisation devaient être payées au 1er février 1993. Le montant que chaque contribuaire devait verser par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus était de £0,0105380 pour le fonds du HAVEN (en fonction des quantités reçues en 1990, année précédant celle du sinistre) et de £0,0010830 pour le fonds du VOLGONEFT 263 (en fonction des quantités reçues en 1989, année précédant celle du sinistre). Une faible part seulement de ces contributions avait été reçue au 31 décembre 1992.

Pour ce qui est de l'encaissement des contributions d'années précédentes, un montant de £727 193 n'avait pas été acquitté au 31 décembre 1992; 70% de ces arriérés étaient dûs par des contribuaires de l'ancienne Union des Républiques socialistes soviétiques et de l'ancienne République socialiste fédérative de Yougoslavie. En octobre 1992, l'Assemblée s'est à nouveau déclarée satisfaite de l'état de l'encaissement des contributions.

Les versements effectués par le FIPOL au titre de demandes d'indemnisation pour une pollution par les hydrocarbures varient considérablement d'une année à l'autre. En conséquence, le niveau des contributions à verser au FIPOL varie aussi d'une année à l'autre, comme le montre le tableau ci-dessous où sont indiquées les contributions perçues pendant la période allant de 1979 à 1992.

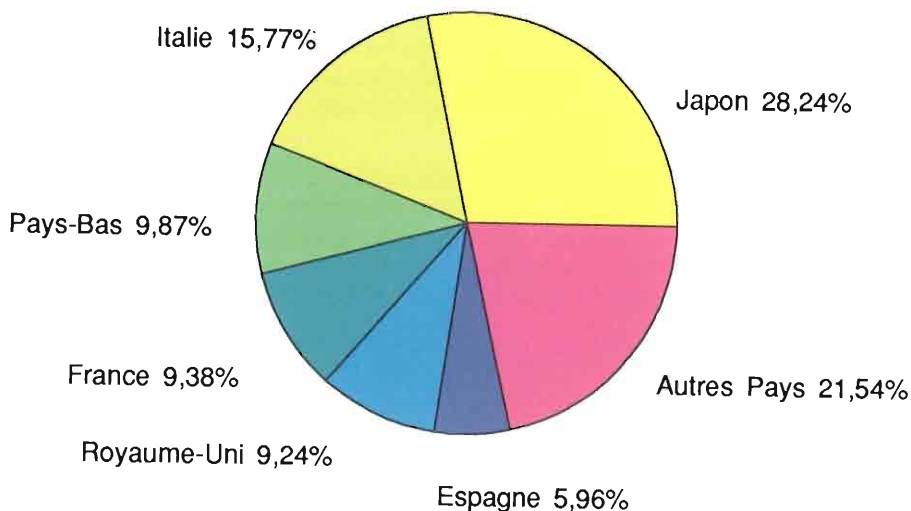
Année	Fonds général	Fonds des grosses demandes d'indemnisation	Montant total de contributions perçues
	£	£	£
1979	750 000	0	750 000
1980	800 000	9 200 000	10 000 000
1981	500 000	0	500 000
1982	600 000	260 000	860 000
1983	1 000 000	23 106 000	24 106 000
1984	0	0	0
1985	1 500 000	0	1 500 000
1986	1 800 000	0	1 800 000
1987	800 000	400 000	1 200 000
1988	2 900 000	90 000	2 990 000
1989	1 600 000	3 200 000	4 800 000
1990	500 000	0	500 000
1991	5 000 000	21 700 000	26 700 000
1992	0	10 950 000	10 950 000

Si les contributions à un fonds des grosses demandes d'indemnisation ne sont pas entièrement utilisées par le FIPOL pour payer les indemnités au titre de l'événement pour lequel elles ont été perçues, le solde est remboursé aux contributeurs. Des remboursements ont ainsi été effectués en 1981 (£750 000 sur les contributions perçues pour 1980 au titre du fonds constitué pour l'ANTONIO GRAMSCI), en 1986 (£700 000 sur les contributions perçues pour 1983 au titre du fonds constitué pour l'ONDINA/FUKUTOKU MARU N°8) et en 1989 (£13,9 millions sur les contributions perçues pour 1983 au titre du fonds constitué pour le TANIO). Le solde considérable enregistré sur le fonds du TANIO résultait du recouvrement d'une somme importante à la suite d'un règlement extra-judiciaire.

Les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues dans les Etats Membres en 1991 sont indiquées à l'annexe X du présent rapport.

Les contributions annuelles de 1992 au fonds de grosses demandes d'indemnisation constitué pour le HAVEN, lesquelles ont été calculées en fonction des quantités d'hydrocarbures reçues en 1990, se répartissent entre les Etats Membres comme cela est indiqué dans la graphique ci-dessous.

Contributions annuelles de 1992 au fonds du HAVEN



Comme cela a été mentionné ci-dessus, des contributions sont demandées aux personnes qui ont reçu des hydrocarbures donnant lieu à contribution après leur transport par mer. En 1991, deux sociétés de stockage aux Pays-Bas ont soutenu que l'interprétation donnée par le FIPOL au mot "reçu" dans la Convention portant création du Fonds était inexacte. Ces sociétés ont déclaré qu'elles ne pouvaient être considérées comme des réceptionnaires d'hydrocarbures donnant lieu à contribution étant donné qu'elles n'étaient que des sociétés de stockage recevant des hydrocarbures au nom d'autres sociétés. L'une d'entre elles a fait appel devant le tribunal administratif de la décision du Ministère des affaires économiques de l'inclure dans son rapport au FIPOL comme ayant reçu des hydrocarbures donnant lieu à contribution. Cette

société a demandé au tribunal de déclarer qu'elle n'était pas redevable de contributions au FIPOL et d'annuler en conséquence la notification par laquelle le Gouvernement néerlandais avait indiqué qu'elle avait reçu en 1991 des hydrocarbures donnant lieu à contribution en spécifiant les quantités reçues.

Le tribunal a renvoyé cet appel au Ministère des affaires économiques en vertu de la législation administrative applicable pour que ce dernier prenne une décision formelle. Le Ministère a rejeté cet appel en septembre 1992. La société a fait appel de cette décision devant le tribunal administratif.

L'Assemblée du FIPOL a examiné en octobre 1992 l'interprétation du mot "reçu". Elle a confirmé la position qu'elle avait adoptée en 1980, selon laquelle il fallait laisser une certaine latitude aux Etats Membres afin qu'ils puissent adopter un système commode d'établissement des rapports permettant de vérifier les chiffres de manière efficace et simple et en tenant compte des particularités du transport des hydrocarbures et de la situation prévalant dans un pays donné. Par ailleurs, si le paiement n'était pas effectué par les personnes dont le nom était consigné dans le rapport, autres que les réceptionnaires physiques, ceux-ci devraient, en dernier ressort, être tenus de verser des contributions, que l'établissement ou la résidence des personnes dont le nom était consigné dans le rapport se trouve ou non sur le territoire d'un Etat Membre. L'Assemblée a également soutenu que les sociétés de stockage aux Pays-Bas étaient tenues de verser des contributions à l'égard des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qu'elles avaient effectivement reçues.



AEGEAN SEA - Nuage de fumée sur La Corogne

10 PLACEMENT DES FONDS

Conformément au règlement intérieur du FIPOL, l'Administrateur place les sommes dont il n'a pas besoin pour les opérations à court terme du FIPOL. Les placements sont effectués principalement en livres sterling. Les avoirs sont placés dans des dépôts à terme. En vertu du Règlement financier, ces placements peuvent être effectués auprès de banques, de maisons d'escompte et de sociétés de crédit immobilier qui remplissent certaines conditions quant à leur situation financière.

En 1992, des placements ont été effectués auprès de plusieurs banques, maisons d'escompte et sociétés de crédit immobilier du Royaume-Uni. Si l'on exclut les dépôts placés jusqu'à sept jours fixes, les placements ont porté des intérêts dont le taux a varié entre 7% et 11,25% par an, la moyenne étant de 10%. Les intérêts perçus en 1992 sur les placements se sont élevés à £1 388 000, sur un capital de £23 millions en moyenne.

Au 31 décembre 1992, le portefeuille des placements du FIPOL s'élevait au total à £24 014 000. Ce montant se compose des avoirs du FIPOL, du fonds de prévoyance du personnel et d'un solde créditeur de £174 000 au titre du compte des contribuables.

Compte tenu de certains événements survenus sur le marché bancaire au cours de l'été de 1991, l'Assemblée a, en octobre de la même année, prié l'Administrateur d'examiner la politique de placement du FIPOL dans le cadre de consultations avec le Commissaire aux comptes. En octobre 1992, elle a examiné les résultats de l'étude de l'Administrateur ainsi qu'un rapport du Commissaire aux comptes sur la politique de placement du FIPOL.

L'Assemblée a examiné, en particulier, le type de placements que le FIPOL devrait effectuer, le type d'institutions auprès desquelles il devrait les faire, la mesure dans laquelle il devrait les effectuer en monnaies autres que la livre sterling, le montant maximal des placements dans une institution quelconque, leur durée maximale et les procédures internes du FIPOL en matière de placements. L'Assemblée a pris les décisions suivantes à cet égard:

- a) le FIPOL ne devrait pas, pour le moment du moins, élargir sa politique de placement au-delà des dépôts et des effets de commerce;
- b) le FIPOL devrait maintenir, pour le moment du moins, sa politique consistant à n'effectuer de placements que dans les banques, les sociétés de crédit immobilier et les maisons de réescompte;
- c) l'Administrateur devrait continuer à avoir la possibilité de détenir des avoirs dans toute monnaie requise pour acquitter les demandes d'indemnisation nées d'un sinistre particulier qui avaient été réglées dans cette monnaie ou étaient susceptibles de l'être dans un proche avenir; il devrait également continuer d'avoir la possibilité d'acheter des monnaies autres que la livre sterling dans le cadre de contrats à terme ou d'options, pour assurer le paiement de ces demandes d'indemnisation;

- d) pour ce qui est des sinistres ayant donné lieu à de grosses demandes d'indemnisation contre le FIPOL, il faudrait obtenir l'approbation préalable de l'Assemblée pour effectuer, de manière anticipée, des placements importants dans la monnaie requise pour honorer ces demandes;
- e) le plafond normal des placements dans une institution quelconque devrait correspondre à 25% du total des avoirs du FIPOL, sous réserve, toutefois de ne pas dépasser, normalement, £4 millions; et
- f) la durée maximale des placements devrait être maintenue à une année.

L'Assemblée a prié l'Administrateur d'étudier plus avant la question du placement des avoirs du FIPOL dans les monnaies (y compris l'Unité monétaire européenne) autres que la livre sterling. Elle l'a chargé d'examiner s'il conviendrait de créer au FIPOL un organe spécial qui donne à l'Administrateur des conseils sur les questions de placements et d'envisager la composition de cet organe. Enfin elle l'a invité à envisager si le fait que le FIPOL détienne des sommes importantes nécessitait un accroissement des ressources de son secrétariat pour traiter des questions relatives aux finances du FIPOL en général et aux questions de placements en particulier. Elle examinerait ces questions à sa session d'octobre 1993.



AEGEAN SEA - un hélicoptère survole le navire

11 REVISION DE LA CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE CIVILE ET DE LA CONVENTION PORTANT CREATION DU FONDS

11.1 Les Protocoles de 1984

En 1984 une conférence diplomatique tenue à Londres 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. Ces Protocoles prévoient un relèvement des plafonds d'indemnisation et un élargissement du champ d'application des Conventions par rapport aux textes originaux.

Le Protocole de 1984 modifiant la Convention sur la responsabilité civile a été ratifié par sept Etats. Trois Etats sont devenus Parties au Protocole de 1984 modifiant la Convention portant création du Fonds. Toutefois, compte tenu des conditions d'entrée en vigueur qu'il prévoyait, ce dernier Protocole ne pouvait entrer en vigueur que s'il était ratifié par les Etats-Unis d'Amérique. Or, aux Etats-Unis, le Congrès avait examiné pendant un certain nombre d'années des propositions relatives à une nouvelle législation générale en matière de déversements d'hydrocarbures. Dans ce contexte, il avait également examiné la question de la ratification des Protocoles de 1984. Toutefois, la législation adoptée par le Congrès qui est entrée en vigueur le 18 août 1990 ne contenait pas de dispositions prévoyant la mise en oeuvre des Protocoles de 1984; elle est en fait incompatible avec eux. Il était donc clair que les Etats-Unis ne ratifieraient pas les Protocoles.

11.2 Travaux effectués au FIPOL

Compte tenu de l'adoption de cette situation et des conditions d'entrée en vigueur des Protocoles de 1984, ceux-ci ne pouvaient manifestement pas prendre effet dans un avenir proche. C'est pourquoi l'Assemblée du FIPOL a décidé, en 1990, de créer un groupe de travail intersessions qu'elle a chargé de se pencher sur le développement futur du système intergouvernemental de responsabilité et d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures. Elle a examiné le rapport de ce Groupe de travail en octobre 1991.

Au cours des délibérations de l'Assemblée, un grand nombre de délégations ont vivement appuyé le système d'indemnisation institué par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds qui, à leur avis, fonctionnait remarquablement bien. C'est pourquoi certaines délégations ont souligné qu'il était important que les Protocoles de 1984 modifiant ces Conventions entrent en vigueur dans les meilleurs délais, de manière à garantir la viabilité du système à l'avenir. L'Assemblée a conclu que le meilleur moyen de faciliter l'entrée en vigueur des Protocoles de 1984 était de modifier leurs conditions d'entrée en vigueur, mais de maintenir leurs dispositions de fond. Elle a approuvé dans leur ensemble les projets de nouveaux protocoles qui avaient été élaborés par l'Administrateur et préoyaient des conditions d'entrée en vigueur qui différaient de

celles des Protocoles de 1984. Sur la base d'une proposition de la délégation japonaise, l'Assemblée a examiné s'il y avait lieu d'introduire dans la Convention portant création du Fonds un système de "plafonnement" des contributions que devaient verser les réceptionnaires d'hydrocarbures dans un Etat donné.

L'Assemblée du FIPOL a adopté une résolution dans laquelle elle demandait au Secrétaire général de l'OMI de convoquer une conférence internationale qui se tiendrait, si possible, avant la fin de l'année 1992 pour examiner des projets de protocoles élaborés au FIPOL pour modifier la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds; la conférence devrait également s'interroger sur la question de savoir s'il conviendrait d'introduire dans la Convention portant création du Fonds un système de plafonnement des contributions payables par les réceptionnaires d'hydrocarbures dans un Etat donné pendant une période transitoire.

11.3 Travaux effectués à l'OMI

En novembre 1991, l'Assemblée de l'OMI a adopté une résolution par laquelle elle priait le Comité juridique de l'OMI d'examiner les projets de protocoles modifiant la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, ainsi que la question de l'introduction d'un système de plafonnement des contributions payables par les réceptionnaires d'hydrocarbures dans un Etat donné. L'Assemblée de l'OMI a également décidé qu'une conférence internationale d'une durée d'une semaine se tiendrait au cours de l'année 1992 pour adopter ces protocoles. Les projets de protocoles ont été examinés et approuvés par le Comité juridique de l'OMI en mars 1992.

11.4 Conférence internationale

La Conférence internationale s'est tenue sous les auspices de l'OMI du 23 au 27 novembre 1992 à Londres. Elle a adopté deux Protocoles modifiant, respectivement, la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds (dénommés les Protocoles de 1992).

Les nouveaux Protocoles maintiennent les dispositions de fond des Protocoles de 1984 mais prévoient des conditions d'entrée en vigueur moins rigoureuses. Le Protocole de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile doit, pour entrer en vigueur, être ratifié par dix Etats, y compris quatre Etats possédant chacun au moins un million d'unités de jauge brute de navires-citernes, alors qu'il fallait six aux termes du Protocole de 1984 à cette Convention. Pour entrer en vigueur, le Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds doit être, entre autres, ratifié par un ensemble d'Etats où 450 millions de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution ont été reçus, alors que ce chiffre était de 600 millions de tonnes dans le Protocole correspondant de 1984.

Le Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds contient des dispositions prévoyant un plafonnement des contributions payables au FIPOL par les réceptionnaires d'hydrocarbures dans un Etat donné. Ce plafond a été fixé par la Conférence à 27,5% du montant total des contributions annuelles au FIPOL. Il cessera

de s'appliquer lorsque la quantité totale des hydrocarbures donnant lieu à contribution qui auront été reçus pendant une année civile dans tous les Etats Membres du nouveau fonds créé en vertu du Protocole 1992 atteindra 750 millions de tonnes, ou à l'expiration d'un période de cinq ans après l'entrée en vigueur du Protocole, si cette dernière date est plus rapprochée.

La Conférence a adopté une résolution par laquelle elle a invité l'Assemblée du FIPOL à charger l'Administrateur d'assumer (en plus des tâches qui lui incombent en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds) les fonctions prévues par la Convention révisée, et de procéder aux préparatifs nécessaires pour l'entrée en vigueur du Protocole de 1992 à cette Convention, en particulier en ce qui concerne l'administration de l'organisme (à savoir le "Fonds de 1992") qui serait établi en vertu de ce Protocole.

11.5 Principales modifications des Conventions

Les principales différences entre la version originale de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, d'une part, et leur texte modifié par les Protocoles de 1992, d'autre part, sont indiquées ci-dessous.

a) Relèvement des limites d'indemnisation

La limite de responsabilité du propriétaire du navire se trouve modifiée du fait de l'introduction d'une limite spéciale de responsabilité pour les navires de petites dimensions et d'un accroissement sensible des montants de limitations. Les limites prévues dans le Protocole de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile sont de:

- i) 3 millions de DTS (£2,7 millions ou US\$4,1 millions) pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités;
- ii) 3 millions de DTS, plus 420 DTS (£382 ou US\$577) par unité de jauge supplémentaire pour un navire dont la jauge brute est comprise entre 5 000 et 140 000 unités;
- iii) 59,7 millions de DTS (£54,4 millions ou US\$82 millions) pour un navire dont la jauge brute dépasse 140 000 unités.

Le montant maximal payable par le FIPOL en vertu du Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds pour un événement déterminé est porté à 135 millions de DTS (£123 millions ou US\$186 millions), y compris le montant des indemnités dues par le propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, telle que modifiée par son Protocole de 1992. Le montant maximal passera automatiquement à 200 millions de DTS (£182 millions ou US\$275 millions) lorsqu'il y aura trois Etats Parties au Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds pour lesquels le total des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui auront été reçues au cours d'une année civile donnée sur leur territoire respectif dépassera 600 millions de tonnes.

Les Protocoles de 1992 prévoient une procédure simplifiée pour le relèvement de ces limites au cas où la leçon tirée des événements le justifierait.

b) **Suppression de la prise en charge financière du propriétaire du navire**

Conformément à la version initiale de la Convention portant création du Fonds, le FIPOI prend en charge, dans certaines conditions, une partie du montant total de la responsabilité incombant au propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Le Protocole de 1984 à la Convention portant création du Fonds ne prévoit pas une telle prise en charge du propriétaire du navire. La responsabilité incombant au propriétaire du navire en vertu de la Convention révisée sur la responsabilité civile est donc la responsabilité nette que lui-même ou son assureur doit assumer.

c) **Champ d'application géographique**

Dans leur version initiale, les Conventions s'appliquent exclusivement aux dommages par pollution survenus sur le territoire y compris la mer territoriale d'un Etat contractant. Ce champ d'application a été étendu par les Protocoles de 1992 à la zone économique exclusive établie en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

d) **Déversements de navires-citernes légers**

Les dommages par pollution causés par les déversements d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes légers sont indemnisés en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, telles que modifiées par les Protocoles de 1992. Il n'en allait pas de même dans les Conventions initiales.

e) **Mesures de sauvegarde prises avant un déversement**

Contrairement au texte initial des Conventions, les dépenses encourues au titre des mesures de sauvegarde peuvent être recouvrées en vertu des Conventions modifiées, même en l'absence de tout déversement d'hydrocarbures, mais à condition qu'il y ait eu une menace grave et imminente de dommage par pollution.

f) **Définition du "dommage par pollution"**

Le Protocole de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile donne une nouvelle définition de la notion de "dommage par pollution" qui retient le libellé de la définition actuelle en y ajoutant une phrase afin de préciser dans quelles conditions et dans quelle mesure les dommages à l'environnement sont couverts par la définition. Il y est prévu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement (autres que le manque à gagner dû à cette altération) seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront.

12 REGLEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

12.1 Généralités

Depuis sa création en octobre 1978 et jusqu'au 31 décembre 1992, le FIPOL est intervenu dans le règlement de demandes d'indemnisation résultant de 62 événements, dont 33 s'étaient produits au Japon tandis que 20 autres entraînant, dans l'ensemble, de plus grosses demandes d'indemnisation, étaient survenus dans les eaux européennes, un en Indonésie, un en Algérie, un aux Antilles, quatre au Canada et deux dans le golfe Persique. Toutefois, certains de ces sinistres n'ont pas donné lieu au versement d'indemnités par le FIPOL. Le total des sommes versées par ce dernier à titre d'indemnisation ou de prise en charge financière s'élève, à ce jour, à 151 millions.

En 1992, on a seulement enregistré deux sinistres qui ont entraîné ou entraîneront la soumission de demandes d'indemnisation au FIPOL, à savoir celui du FUKKOL MARU N°12 au Japon et celui de l'AEGEAN SEA en Espagne. Le premier de ces sinistres n'a provoqué qu'une pollution très limitée, alors que le second a causé de très graves dommages.

Le minéralier-vraquier-pétrolier grec AEGEAN SEA s'est échoué le 3 décembre 1992 par mauvais temps au large du port de La Corogne au nord-ouest de l'Espagne, alors qu'il transportait 80 000 tonnes de pétrole brut. Il a laissé échapper des quantités considérables de cargaison, ce qui a nécessité de vastes opérations de nettoyage en mer et à terre, et a également entraîné un préjudice économique pour un grand nombre de pêcheurs. Au 31 décembre 1992, il était encore trop tôt pour évaluer le montant total des dommages par pollution causés par ce sinistre.

Le FIPOL a suivi de près les retombées de trois autres sinistres survenus en 1992 qui auraient pu entraîner des versements de la part du FIPOL à titre d'indemnisation ou de prise en charge financière; il s'agissait des sinistres du BLUE SEA (Tunisie, 9 février 1992), du KATINA P (Mozambique, 16 avril 1992) et du GEROI CHERNOMORYA (Grèce, 3 mai 1992). Le montant total des demandes d'indemnisation avérées dans ces trois cas sera toutefois couvert par le montant de limitation de chacun des propriétaires de ces navires et le FIPOL ne serait pas appelé à verser d'indemnisation ou à assumer une prise en charge financière.

Un abordage entre le navire-citerne NAGASAKI SPIRIT et un porte-conteneurs survenu le 19 septembre 1992 dans le détroit de Malacca a entraîné le déversement d'une grande quantité de pétrole brut. En raison des vents et des courants dominants, les hydrocarbures ont surtout touché les côtes de la Malaisie qui n'est pas Partie à la Convention portant création du Fonds. Toutefois, on ne peut exclure la soumission de demandes d'indemnisation au FIPOL au titre des dommages par pollution subis en Indonésie, qui est le seul Etat Membre du FIPOL dans cette zone.

Au 31 décembre 1992, le FIPOL était saisi de six sinistres qui étaient intervenus lors d'années antérieures mais n'avaient pas encore fait l'objet d'un règlement définitif quant aux demandes d'indemnisation des tiers. C'était les sinistres du PATMOS, du BONITO, du PORTFIELD, du VISTABELLA, de l'AGIP ABRUZZO et du HAVEN.

Le plus grave des sinistres dont le FIPOL ait eu à traiter depuis sa création est celui du HAVEN qui s'est produit en Italie en avril 1991. Ce sinistre a entraîné une pollution considérable en Italie, en France et à Monaco et environ 1 350 demandes d'indemnisation ont été soumises pour un montant total correspondant à peu près à £715 millions; toutefois, un certain nombre de ces demandes se chevauchent. Le Secrétariat du FIPOL les examine actuellement. Le montant global des demandes dépasse largement le montant total des indemnités payables en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds qui est de 900 millions de francs-or, ce qui, de l'avis du FIPOL, correspond à 60 millions de DTS ou Lit 102 864 000 000 (£47 millions). Toutefois, un juge du tribunal de Gênes a fixé le montant maximal payable par le FIPOL à Lit 771 397 947 400 (£350 millions) sur la base de la valeur de l'or sur le marché libre. Le FIPOL a fait opposition à la décision du juge.

D'importantes demandes ont également été soumises au FIPOL pour le sinistre de l'AGIP ABRUZZO qui s'est produit en Italie en 1991. Certaines ont été réglées à raison d'un montant total de £8,2 millions. Des demandes représentant au total £0,7 million sont en cours d'examen. Une demande sera soumise par le Gouvernement italien.

Les autres faits les plus marquants qui se soient produits en 1992 concernent le règlement de la demande d'indemnisation du Gouvernement suédois pour le sinistre du VOLGONEFT 263, le règlement du solde de la demande du Gouvernement canadien pour le sinistre du RIO ORINOCO, le règlement de toutes les demandes encore en suspens pour le sinistre de l'AMAZZONE et celui des demandes nées du sinistre du KAIKO MARU N°86.



AEGEAN SEA - Utilisation d'écremeurs

Pour ce qui est du sinistre du PATMOS survenu en Italie en 1985, le FIPOL est engagé dans des procédures judiciaires complexes au sujet d'une demande d'indemnisation du Gouvernement italien pour dommage au milieu marin, laquelle a été rejetée par le tribunal de première instance. La Cour d'appel a rendu, en mars 1989, un jugement non définitif concernant cette demande. Dans ce jugement, elle a déclaré que le propriétaire du PATMOS, son assureur P & I et le FIPOL étaient responsables du dommage visé dans la demande du Gouvernement italien. Elle devrait rendre son jugement en 1993 sur le montant du dommage.

Le FIPOL ne peut faire droit à une demande d'indemnisation que dans la mesure où elle répond aux critères énoncés dans la Convention sur la responsabilité civile et dans la Convention portant création du Fonds. La définition du "dommage par pollution" donnée dans les Conventions n'est pas très claire. Cependant, au fil des années le FIPOL a mis au point certains principes pour déterminer la recevabilité des demandes d'indemnisation. L'Assemblée et le Comité exécutif ont pris un certain nombre de décisions importantes à cet égard. Ces principes se sont aussi dégagés des négociations de l'Administrateur avec les demandeurs. Les règlements conclus par l'Administrateur et les principes sur lesquels ils se fondaient ont été soit expressément approuvés par le Comité exécutif, soit signalés au Comité qui les a entérinés. Il convient de noter que l'Assemblée a estimé qu'une interprétation uniforme de la définition de l'expression "dommage par pollution" était essentielle au fonctionnement du régime d'indemnisation établi par les Conventions.

Des précisions sur les événements dont le FIPOL a traité en 1992 figurent à la section 12.2 du présent rapport. Les montants en devises ont été convertis en livres sterling par application du taux de change en vigueur au 24 décembre 1992, sauf dans le cas des demandes d'indemnisation pour lesquelles des versements avaient déjà été effectués; pour ces dernières, on a utilisé le taux de change applicable à la date du paiement.

L'annexe XI contient un résumé de tous les sinistres dont le FIPOL a eu à connaître à ce jour et pour lesquels il a déjà assuré ou pourrait être appelé à assurer une indemnisation ou une prise en charge financière. Elle énumère également d'autres sinistres dont le FIPOL a eu à connaître mais pour lesquels il n'a finalement pas dû faire de versements.

12.2 Événements dont le FIPOL a traité en 1992

PATMOS

(Italie, 21 mars 1985)

Le sinistre

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). Environ 700 tonnes d'hydrocarbures se sont échappées du PATMOS. La plupart des hydrocarbures déversés ont dérivé à la surface de la mer et se sont dispersés naturellement. Seules quelques tonnes d'hydrocarbures ont atteint la côte sicilienne. Les autorités italiennes ont entrepris de

vastes opérations afin de circonscrire la nappe d'hydrocarbures et de prévenir une pollution des côtes de Sicile et de Calabre.

Le propriétaire du PATMOS et son assureur, la United Kingdom Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (le UK Club), ont constitué un fonds de limitation auprès du tribunal de Messine. Le tribunal a fixé le montant de limitation à Lit 13 263 703 650 (£6,1 millions).

Demandes d'indemnisation

Des demandes d'indemnisation ont été présentées contre le fonds de limitation pour un montant total de Lit 76 112 040 216 (£34,9 millions). La plupart de ces demandes ont rapidement fait l'objet de règlements transactionnels extra-judiciaires qui ont été approuvés par le tribunal de première instance. Certains demandeurs ont fait appel du jugement de ce tribunal. Des règlements extra-judiciaires ont été conclus avec deux demandeurs et ont été approuvés par la Cour d'appel.

Le montant global des demandes acceptées par les tribunaux au cours de la procédure en limitation et de la procédure d'appel est de Lit 9 418 318 650 (£4,3 millions). Ces demandes ont été payées par le UK Club.

Demandes d'indemnisation en suspens en appel

Une demande d'indemnisation de Lit 20 milliards (£9,2 millions), qui a ensuite été ramenée à Lit 5 milliards (£2,3 millions), a été présentée par le Gouvernement italien au titre des dommages au milieu marin. Le Gouvernement italien n'a fourni aucun document indiquant le type de dommages allégués ou la base de calcul du montant réclamé. Or l'Assemblée du FIPOI avait en 1980 adopté à l'unanimité une résolution stipulant que "la détermination du montant des indemnités dues par le FIPOI ne devrait pas être effectuée sur la base d'une quantification abstraite des dommages effectuée au moyen de modèles théoriques". Compte tenu de cette résolution, le FIPOI a rejeté cette demande. Le propriétaire du navire et le UK Club ont adopté la même position que le FIPOI.

Le Gouvernement italien a affirmé que ces dommages portaient atteinte au droit de souveraineté de l'Etat italien sur ses eaux territoriales. Le tribunal de première instance 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 des dommages qui auraient été causés aux eaux territoriales, à la faune ou à la flore. L'Etat n'avait donc subi aucune perte économique. Le tribunal a également attiré l'attention sur la résolution de l'Assemblée du FIPOI mentionnée ci-dessus. Pour ces raisons, le tribunal a rejeté cette demande.

Le Gouvernement italien a fait appel de cette décision du tribunal de première instance. Dans son appel, il a fait valoir que sa demande concernait les dommages effectivement causés au milieu marin et les pertes économiques effectivement subies par le secteur touristique et les pêcheurs. Il a donc affirmé que sa demande n'allait pas à l'encontre de l'interprétation de la définition du dommage par pollution que l'Assemblée avait adoptée par cette résolution.

Lors des débats qu'il a consacrés à ce sinistre le Comité exécutif a réaffirmé la position du FIPOL selon laquelle un demandeur n'avait droit à réparation en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds que s'il avait subi un préjudice économique quantifiable. Compte tenu de la position du Gouvernement italien qui estimait que cette demande d'indemnisation portait sur des dommages effectivement subis par le milieu marin, le Comité a rappelé l'interprétation de la définition du "dommage par pollution" donnée dans la résolution. Pour ce qui est des pertes économiques qu'auraient subies le secteur touristique et certains pêcheurs, le Comité a été d'avis qu'une indemnisation ne pouvait être demandée pour de tels dommages que par les particuliers victimes de ces dommages, lesquels devaient, en outre, donner des preuves du montant des pertes économiques qu'ils avaient subies.

La Cour d'appel a, en 1989, rendu un jugement non définitif au sujet de la demande du Gouvernement italien. Dans ce jugement, elle a déclaré que le propriétaire du PATMOS, le UK Club et le FIPOL étaient responsables des dommages visés par la demande du Gouvernement italien. Par une ordonnance de la même date, elle a nommé trois experts qu'elle a chargés d'établir si la pollution par les hydrocarbures avait causé des dommages aux ressources marines au large des côtes de Sicile et de Calabre; dans l'affirmative, les experts devaient en déterminer le montant ou, dans tous les cas, fournir tout élément utile pour l'évaluation équitable des dommages.

Les experts de la Cour ont soumis leur rapport en mars 1990. Dans ce rapport, ils indiquaient que, sauf en ce qui concerne la pêche, on ne disposait pas de suffisamment de données pour évaluer les incidences économiques sur d'autres activités et qu'il n'était pas possible de calculer avec précision les dommages subis par ces activités. A leur avis, cette évaluation devrait être effectuée par la Cour. Les experts ont estimé que les dommages aux activités de pêche se chiffraient au moins à Lit 1 milliard (£460 000).

Après la publication du rapport des experts de la Cour, les parties ont échangé des mémoires présentant leurs prétentions. Le FIPOL, le propriétaire du PATMOS et le UK Club ont fait observer que la Cour avait chargé les experts d'estimer des dommages qui ne pouvaient être évalués en termes monétaires. Ils ont fait valoir que les experts de la Cour avaient outrepassé leur mandat étant donné que les dommages qu'auraient subis les pêcheurs et l'industrie touristique n'étaient pas des dommages aux ressources marines mais un préjudice économique. En tout état de cause, les experts avaient reconnu qu'il n'était pas possible de quantifier les dommages subis par le secteur touristique. Le propriétaire, le Club et le FIPOL ont fait observer que, en ce qui concerne le dommage subi par l'environnement proprement dit, les experts avaient employé des qualificatifs tels que "non existant", "négligeable", "modeste", "de courte durée" et "réversible".

En octobre 1991, la Cour d'appel a demandé des précisions aux experts. En avril 1992, ceux-ci ont présenté un deuxième rapport dans lequel ils indiquaient que leurs conclusions étaient seulement hypothétiques et ne trouvaient pas confirmation dans des preuves concrètes. Ils avaient évalué la quantité d'eau contaminée par les hydrocarbures et envisagé ensuite comment ces hydrocarbures avaient pu affecter le plancton ainsi que le développement et la croissance des poissons. Ils s'étaient servi

d'une formule mathématique pour calculer la quantité de poisson qui, à leur avis, ne seraient pas nés ni ne se seraient développés faute de substances nutritives. Ils déclaraient qu'un pourcentage seulement de la quantité de poissons qui n'étaient pas nés aurait été attrapé et ils donnaient un chiffre nominal pour cette prise hypothétique. Ils tenaient compte aussi des jours pendant lesquels la pêche avait été interdite à la suite du sinistre afin de calculer le manque à gagner. Ils excluaient les dommages subis par les plages car ni les autorités ni les exploitants d'installations touristiques n'avaient soumis de demandes d'indemnisation.

Outre la demande d'indemnisation du Gouvernement italien, trois demandes étaient en appel pour un montant total d'environ Lit 690 millions (£320 000).

La Cour d'appel a prévu une audience pour le 19 janvier 1993. Elle n'a pas indiqué quand elle rendrait son jugement.

Pourvoi éventuel devant la Cour suprême

Si la demande d'indemnisation du Gouvernement italien devait être acceptée dans sa totalité ou pour une grande partie, il est possible que le montant global des demandes acceptées dépasse le montant de limitation applicable au PATMOS, le FIPOL étant alors appelé à verser des indemnités pour ce sinistre. En octobre 1991, le Comité exécutif a demandé à l'Administrateur de faire appel d'un jugement de la Cour d'appel qui accepterait la demande d'indemnisation du Gouvernement italien si, du fait de ce jugement, le FIPOL devait être appelé à verser des indemnités pour ce sinistre.

THUNTANK 5

(Suède, 21 décembre 1986)

Le navire suédois THUNTANK 5 (2 866 tjb), qui transportait 5 024 tonnes de fuel-oil lourd, s'est échoué par gros temps au large de Gävle, sur la côte orientale de la Suède, à 200 kilomètres au nord de Stockholm. D'après les estimations, 150 à 200 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées dans la mer à la suite de ce sinistre. La marée noire a touché diverses zones sur 150 kilomètres de côte autour de Gävle, y compris un certain nombre de petites îles. Cette pollution a nécessité de vastes opérations de nettoyage qui ont été entreprises par le Service suédois des garde-côtes et par cinq municipalités touchées par la marée noire.

Une demande d'indemnisation soumise par le Gouvernement suédois au titre des opérations effectuées par le Service suédois des garde-côtes et des opérations à terre entreprises par les municipalités touchées a été réglée pour un montant de SKr21 931 232 (£2,1 millions), plus les intérêts. En novembre 1989, le FIPOL a versé au Gouvernement suédois SKr23 168 271 (£2 291 257), soit le montant accepté de la demande, plus les intérêts (SKr3 978 785), moins le montant de limitation du propriétaire du navire qui était de SKr2 741 746.

Des demandes soumises par sept pêcheurs et deux autres particuliers ont été acceptées pour un montant global de SKr49 361 (£4 925). Elles ont été acquittées entre décembre 1987 et août 1988.

Le montant de la prise en charge financière du propriétaire, à savoir SKr685 437 (£68 393), a été versé par le FIPOL en décembre 1989.

Les autorités suédoises craignaient que les hydrocarbures provenant du THUNTANK 5 immergé au fond de la mer ne remontent à la surface et n'atteignent le rivage nécessitant de nouvelles opérations de nettoyage dans les années à venir. Dans l'accord de règlement conclu avec le FIPOL et le propriétaire du navire, le Gouvernement suédois s'est réservé le droit de demander des indemnités supplémentaires au titre de telles opérations, sous réserve des délais de prescription prévus dans la Convention sur la responsabilité civile et dans la Convention portant création du Fonds. En septembre 1990 et en août 1991 il y a eu une nouvelle pollution de la côte par les hydrocarbures du THUNTANK 5 mais elle a été très limitée. Le Gouvernement suédois a fait savoir au FIPOL qu'il ne présenterait pas de demande d'indemnisation pour la pollution intervenue en 1990 et en 1991. Aucun nouveau cas de pollution n'a été signalé depuis.

Toute nouvelle demande d'indemnisation résultant de ce sinistre a été frappée de prescription le 21 décembre 1992.

AKARI

(Emirats arabes unis, 25 août 1987)

Le sinistre

Alors que le caboteur-citerne panaméen AKARI (1 345 tjb) se trouvait à proximité de Dubai (Emirats arabes unis), un incendie s'est déclaré au tableau de distribution le 24 août 1987 et a provoqué une perte de courant et l'arrêt des machines principales. Le navire a embarqué de l'eau et a dû être remorqué jusqu'au port de Jebel Ali, dont l'accès lui a été refusé. Il a ensuite été remorqué le long de la côte mais comme il donnait fortement de la bande, il a été échoué à l'est de Jebel Ali à l'aide de remorqueurs. Environ 1 000 tonnes de sa cargaison de fuel-oil lourd se sont déversées dans la mer les 25 et 26 août avant qu'il ne soit renfloué. Le reste de la cargaison a été transféré sur un autre navire et l'AKARI a ensuite été remorqué à nouveau jusqu'au port de Jebel Ali. On estime que la côte a été polluée sur 30 à 40 kilomètres par suite de ce sinistre. Des opérations de nettoyage ont été entreprises en mer et à terre.

Le montant de limitation applicable à l'AKARI en vertu de la Convention sur la responsabilité civile est évalué à 121 500 droits de tirage spéciaux (£110 700).

Négociations avec le propriétaire du navire et l'assureur P & I

En vertu de l'article VII.1 de la Convention sur la responsabilité civile, le propriétaire est tenu d'assurer tout navire immatriculé dans un Etat contractant et transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. A la date de l'événement, l'AKARI transportait 1 899 tonnes seulement et n'était donc pas tenu d'avoir une assurance conformément à la Convention.

L'AKARI était assuré par la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association Ltd (le Shipowners' Club). L'Administrateur s'est entretenu à plusieurs reprises avec les mandataires du Shipowners' Club et du propriétaire du navire en vue

d'examiner les problèmes juridiques en jeu. Il était manifeste que le propriétaire du navire n'avait aucun avoir et ne constituerait pas de fonds de limitation sans l'appui du Club. Le Club a bien précisé qu'il ne constituerait pas un tel fonds. Il a tout au long persisté à refuser de confirmer qu'il assurait l'AKARI pour les dommages résultant du sinistre et a fait savoir ultérieurement que l'assurance du navire ne couvrait pas de tels dommages. Le Club a aussi avancé que le droit d'intenter directement une action contre l'assureur en vertu de l'article VII.8 de la Convention sur la responsabilité civile ne s'appliquait pas en l'occurrence étant donné que le navire transportait moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures. Cet argument a été réfuté par l'Administrateur qui a soutenu qu'il était possible d'intenter une action directement contre le Club en sa qualité d'assureur de la responsabilité du propriétaire du navire. Finalement, à l'issue de négociations prolongées, le Club a offert de verser au FIPOL à titre gracieux un montant de US\$160 000 reconnaissant sa responsabilité éventuelle envers des tiers mais sans admettre la possibilité d'une action directe.

Compte tenu de la situation financière du propriétaire du navire, des résultats incertains qu'aurait une action intentée directement contre le Club et du coût vraisemblablement élevé d'un procès, l'Administrateur a estimé que la meilleure solution était d'accepter l'offre du Club de verser à titre gracieux un montant de US\$160 000, sans pour autant admettre la validité de l'argument du Club selon lequel le FIPOL n'avait pas le droit d'intenter directement une action en justice. En contrepartie, il s'est engagé, au nom du FIPOL, à ne pas intenter d'action en réparation contre le propriétaire de l'AKARI ni contre le Club et à dégager la responsabilité du propriétaire et du Club en ce qui concerne toute demande de réparation des dommages par pollution résultant de cet événement. Un accord à cet effet a été signé par le FIPOL et le Club en août 1990.

Demandes d'indemnisation

Conformément à l'article VIII de la Convention sur la responsabilité civile et à l'article 6.1 de la Convention portant création du Fonds, toute demande d'indemnisation est frappée de prescription à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le dommage est survenu (c'est-à-dire le 25 août 1990 ou peu après cette date). C'est pourquoi, en juin 1990, le FIPOL a, par l'entremise de ses avocats à Dubai, pris contact avec les personnes dont il avait des raisons de penser qu'elles avaient subi des dommages du fait du sinistre et leur a signalé qu'elles avaient droit à une indemnisation du FIPOL et qu'elles devaient intenter une action en justice contre le propriétaire du navire avant le 25 août 1990, afin que leurs demandes d'indemnisation ne soient pas frappées de prescription. Le FIPOL a fait savoir aux demandeurs que, dès que ces actions auraient été intentées, il négocierait avec eux afin de parvenir à un règlement extra-judiciaire.

A la suite de ces démarches, six demandeurs ont intenté des actions en justice contre le propriétaire de l'AKARI devant le tribunal de Dubai pour un montant global correspondant à environ £320 000. Les demandeurs ont notifié ces actions au FIPOL en vertu de l'article 7.6 de la Convention portant création du Fonds.

A l'issue de négociations, des accords ont été conclus en 1991 pour le règlement de cinq de ces demandes. La demande encore en suspens, celle de Smit Tak International, qui s'élevait à US\$176 941 (£115 500), visait en partie des

opérations qui, de l'avis de l'Administrateur, relevaient du domaine de l'assistance. En février 1992, cette demande a été réglée à raison d'un montant de US\$40 600 (£22 518).

Les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre ont été réglées comme suit:

	Dhs	
Service des gardes-côtes des Emirats arabes unis	296 300	(£46 023)
Municipalité de Dubai	153 589	(£24 495)
Dubai Electricity Company	50 514	(£7 846)
Dubai Aluminium Company	<u>363 890</u>	<u>(£55 983)</u>
	864 293	(£134 347)
	US\$	
Dubai Petroleum Company	146 565	(£183 181)
Smit Tak International	<u>40 600</u>	<u>(£22 518)</u>
	187 165	(£105 699)
		<u>(£240 046)</u>

En avril 1992, après avoir réglé et acquitté toutes les demandes découlant de ce sinistre, le FIPOL a reçu un montant de US\$160 000 (£90 129) du Shipowners' Club, conformément à l'accord mentionné ci-dessus.

TOLMIROS

(Suède, 11 septembre 1987)

Le sinistre

Le 11 septembre 1987, un transbordeur suédois à passagers a aperçu une nappe d'hydrocarbures d'une longueur de deux milles marins et d'une largeur d'un mille au large du Skaw, à la pointe nord de la péninsule du Jylland (Danemark); il l'a signalée aux autorités suédoises qui ont immédiatement organisé des vols de reconnaissance. Les vents et les courants dominants ont fait rapidement dériver cette nappe vers la côte occidentale de la Suède. La nappe a atteint la côte suédoise ce soir-là. On évalue à 200 tonnes la quantité d'hydrocarbures qui s'est déposée sur le rivage. Le littoral a été considérablement pollué sur une vaste longueur au nord de Göteborg. Les opérations de nettoyage en mer ont été effectuées par le Service des garde-côtes suédois, tandis que l'intervention à terre relevait des municipalités touchées. Le Gouvernement suédois a remboursé aux municipalités les frais qu'elles avaient encourus à cet égard.

Action en justice

En août 1990, le Gouvernement suédois a introduit une action en justice auprès du tribunal de Göteborg contre le propriétaire du navire grec TOLMIROS (48 914 tjb) et son assureur P & I, l'Assuranceföreningen Gard (le Gard Club), afin d'obtenir réparation au titre des dommages par pollution. Le Gouvernement suédois réclamait au total SKr100 639 999 (£9,3 millions). Le FIPOL a été avisé de cette action conformément à l'article 7.6 de la Convention portant création du Fonds. Le FIPOL s'est prévalu de son droit d'intervenir dans la procédure conformément à l'article 7.4.

Le montant de limitation applicable au TOLMIROS en vertu de la Convention sur la responsabilité civile était d'environ SKr50 millions (£4,6 millions).

Le Gouvernement suédois a allégué que les hydrocarbures qui avaient causé la pollution provenaient du TOLMIROS et qu'au moment de l'événement, ce navire transportait des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. A titre subsidiaire, le Gouvernement suédois a fondé son action sur la législation suédoise concernant les dommages dus à une pollution par des hydrocarbures provenant de navires qui n'étaient pas couverts par la Convention sur la responsabilité civile, pour le cas où l'on considérerait que le TOLMIROS ne transportait pas d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Toutefois le FIPOL ne serait pas tenu de verser d'indemnités supplémentaires si la responsabilité du TOLMIROS était établie en application des dispositions de cette législation.

Le propriétaire du TOLMIROS et le Gard Club ont décliné toute responsabilité pour les dommages causés par ce déversement et ils ont affirmé que les hydrocarbures qui avaient pollué le littoral ne provenaient pas de ce navire. Ils ont fait observer qu'une enquête approfondie entreprise par les autorités grecques à la demande du Gouvernement suédois avait disculpé le TOLMIROS des accusations de déversement. Le capitaine et le chef mécanicien ont été poursuivis en Grèce pour des délits de pollution mais ils ont été acquittés en septembre 1991. Le propriétaire et le Gard Club n'ont pas pris position sur la question de savoir si le navire transportait des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison après son départ de Göteborg.

De l'avis de l'Administrateur, les documents présentés par le Gouvernement suédois ne permettaient en aucune façon d'exclure d'autres sources que le TOLMIROS. Devant le tribunal, le FIPOL a déclaré qu'à son avis les hydrocarbures ne provenaient pas de ce navire.

En vertu de l'article 4.2b) de la Convention portant création du Fonds, le FIPOL est exonéré de toute obligation de verser des indemnités pour un dommage par pollution si le demandeur ne peut pas prouver que le dommage était dû à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires. Un "navire" est défini dans la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds comme "tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison". Le FIPOL a estimé que le TOLMIROS ne transportait effectivement pas d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et que, par voie de conséquence, les Conventions pertinentes ne s'appliqueraient pas, même si l'on apportait la preuve que les hydrocarbures qui avaient pollué le littoral provenaient du TOLMIROS. Le FIPOL a donc rejeté toute obligation éventuelle de verser des indemnités.

Désistement de l'action en justice

En décembre 1991, le Gouvernement suédois s'est désisté de l'action qu'il avait intentée contre le propriétaire du navire et son assureur P & I. A titre d'explication, le Gouvernement suédois a déclaré que de plus amples investigations sur les vents et les courants dominants au moment du déversement avaient montré qu'il n'était pas possible de prouver que les hydrocarbures qui avaient pollué la côte provenaient effectivement du TOLMIROS.

Le propriétaire du navire, le Gard Club et le FIPOL ont demandé à être indemnisés par le Gouvernement suédois au titre des frais encourus pour leur défense dans cette affaire. En juillet 1992, le tribunal de Göteborg a annoncé sa décision d'allouer au Gard Club, au propriétaire du navire et au FIPOL leurs débours plus les intérêts. Le FIPOL s'est vu attribuer un montant de SKr463 932 (£46 344), ce qui couvrait les frais et dépenses qu'il avait encourus au titre de ce sinistre.

AMAZZONE

(France, 31 janvier 1988)

Le sinistre

Dans la nuit du 30 au 31 janvier 1988, le navire-citerne italien **AMAZZONE** (18 325 tjb) a été endommagé dans une forte tempête au large de la côte occidentale de la Bretagne (France). Le navire, en provenance de Libye, se rendait à Anvers (Belgique) avec à son bord près de 30 000 tonnes de fuel-oil lourd. Deux citernes ayant perdu les couvercles de plusieurs des ouvertures d'accès pour le nettoyage Butterworth, près de 2 000 tonnes de cargaison se sont échappées, étant refoulées par l'eau de mer qui pénétrait par les orifices ouverts. Au cours des trois à quatre semaines qui ont suivi, des nappes d'hydrocarbures ont gagné la côte, touchant 450 à 500 kilomètres de littoral et polluant quatre départements français (le Finistère, les Côtes-d'Armor, la Manche et le Calvados) ainsi que les îles Anglo-Normandes (Jersey et Guernesey).

Constitution du fonds de limitation

Le montant de limitation du propriétaire du navire a été fixé par le tribunal de Brest à FF13 860 369 (£1,7 million).

Dans le document d'immatriculation italien, le navire était immatriculé au nom de deux personnes, le "proprietario" et l'"armatore". Le fonds de limitation a donc été constitué au nom de ces deux personnes. Le FIPOL a élevé des objections à l'encontre de cette procédure et, à l'issue d'entretiens avec le propriétaire du navire et son assureur P & I (le Standard Club), il a été convenu que le fonds de limitation devrait être constitué seulement au nom de la personne désignée dans le document d'immatriculation par le terme "proprietario".

Demandes d'indemnisation

En 1990, le Gouvernement français a soumis une demande d'indemnisation pour un montant global de FF22 255 375 (£2,7 millions) au titre des opérations effectuées par les ministères concernés. Ce montant a été ultérieurement ramené à FF20 960 056 (£2,5 millions). A l'issue de négociations, le Gouvernement français d'une part et le FIPOL, le Standard Club et le propriétaire du navire d'autre part sont parvenus à un accord de principe en mai 1991 en vue d'un règlement de la demande du Gouvernement à raison d'un montant de FF17 150 000 (£2,1 millions) auquel s'ajouteraient les intérêts calculés depuis le 1er janvier 1991. En novembre 1991, le Standard Club a versé FF18 755 325 (£2,3 millions) au Gouvernement français pour le principal et les intérêts.

Une demande d'indemnisation présentée par le département des Côtes-d'Armor pour un montant de FF141 326 (£14 180), plus les intérêts, a été acceptée dans sa totalité. En outre, des demandes soumises par 25 communes des Côtes-d'Armor ont été réglées à raison d'un montant global de FF814 964 (£81 780) plus les intérêts. Les demandes d'indemnisation du département et des communes ont été acquittées par le FIPOL.

Le département du Calvados a demandé une indemnité de FF74 250 (£8 900) pour les opérations de nettoyage. Quinze communes du Calvados ont présenté des demandes d'indemnisation pour les frais de nettoyage qui représentaient au total FF144 600 (£17 400). Ces demandes qui ont fait l'objet de règlements entre novembre 1991 et février 1992 à raison d'un montant total de FF132 630 (£13 640) ont été acquittées par le FIPOL.

Les autorités de Jersey et de Guernesey ont présenté des demandes d'indemnisation pour des opérations de nettoyage se chiffrant respectivement à £11 380 et £13 396. Le FIPOL a accepté les montants réclamés et les a acquittés en 1990.

Les demandes d'indemnisation présentées par cinq pêcheurs français pour un montant total de FF249 102 (£29 900) ont été réglées à raison de FF145 850 (£17 500). Une demande d'un montant de FF50 949 (£6 100) qui avait été soumise par un organisme privé au titre du nettoyage des oiseaux marins mazoutés a été acceptée pour le montant réclamé. Ces demandes ont été acquittées par le Standard Club.

Les montants versés pour le règlement des demandes d'indemnisation nées de ce sinistre sont indiqués ci-dessous:

	FF	FF
Montant total des indemnités versées		20 587 776
Montant de limitation	13 860 369	
Intérêts sur le montant de limitation	<u>5 440 430</u>	
	19 300 799	<u>19 300 799</u>
Solde versé par le FIPOL		<u>1 286 977</u> (£132 300)

Action en justice contre le propriétaire du navire, l'amateur et l'assureur P & I

Comme cela est mentionné ci-dessus, l'AMAZZONE était muni d'ouvertures de pont destinées à permettre le nettoyage des citernes à cargaison par eau sous pression (système dit "Butterworth"). Un grand nombre de pétroliers étaient équipés de ce système avant que ce dernier ne soit progressivement remplacé à partir des années 1980 par des installations de nettoyage intégrées dans les citernes elles-mêmes et utilisant la cargaison comme fluide nettoyant (système de lavage au pétrole brut). Au cours de la tempête des 30 et 31 janvier, vraisemblablement dans la soirée du 31 janvier, les couvercles des ouvertures Butterworth de plusieurs citernes se sont désamarrés, probablement sous l'effet des chocs causés par des câbles électriques

rompus, et sont tombés à la mer. Les paquets de mer qui balayaient le pont ont alors pénétré dans les citernes par les orifices Butterworth ouverts et ont refoulé le pétrole.

Des enquêtes sur la cause du sinistre ont été menées au nom du tribunal de commerce d'Anvers et d'un juge d'instruction à Paris. Le Gouvernement français et le FIPOL ont engagé aux mêmes fins leurs propres experts. Après avoir examiné les résultats des diverses enquêtes, le Gouvernement français et l'Administrateur sont parvenus aux conclusions suivantes.

L'AMAZZONE n'était pas en bon état de navigabilité au moment du sinistre par suite de l'entretien défectueux du système Butterworth. Le propriétaire du navire et l'armateur n'avaient pas pris de mesures pour examiner l'état des ouvertures Butterworth, ni au moment de l'acquisition du navire en 1987 ni par la suite, ne serait-ce qu'en procédant à des vérifications par sondage de l'épaisseur des tôles. Immédiatement après l'événement, l'armateur avait fait découper les bords de certaines des ouvertures Butterworth pendant la nuit, dans le port d'Anvers, au mépris des règles de sécurité les plus élémentaires. Il avait ensuite remplacé les dispositifs de serrage des couvercles de pont qui avaient disparu pendant la tempête par un mécanisme conventionnel de fixation à écrous. D'après les experts, il s'agissait là d'un geste maladroît pour tenter d'éliminer les traces de corrosion les plus flagrantes. Les mesures prises par l'armateur démontraient qu'il devait être conscient du mauvais état du navire à cet égard. En outre, le propriétaire et l'armateur n'avaient pas pris le soin de donner au personnel la formation nécessaire et les instructions voulues pour assurer la bonne tenue des ouvertures de pont Butterworth par mauvais temps. Le propriétaire du navire était responsable du bon entretien du navire et de la formation de l'équipage et il ne pouvait se décharger de sa responsabilité en confiant l'exploitation du navire à un tiers par le biais d'une charte-partie.

Compte tenu de ces considérations, le FIPOL et le Gouvernement français ont décidé d'intenter une action en justice devant le tribunal de Cherbourg (France) contre le propriétaire de l'AMAZZONE et l'armateur du navire, ainsi que contre le Standard Club en sa capacité d'assureur au tiers de l'armateur. Pour ce qui est de l'action intentée contre le propriétaire du navire, le Gouvernement français et le FIPOL ont invoqué la responsabilité objective établie dans la Convention sur la responsabilité civile, et ils ont soutenu que le propriétaire n'était pas en droit de limiter sa responsabilité, étant donné que le sinistre résultait de sa faute personnelle. L'action intentée contre l'armateur se basait, quant à elle, sur sa faute due au défaut d'entretien du système Butterworth et il a été soutenu que son manque de diligence le priverait du droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.

Etant donné que la demande d'indemnisation du Gouvernement français contre le propriétaire du navire et le FIPOL n'avait pas été réglée lorsque l'action a été engagée, le Gouvernement français a réclamé aux trois défendeurs des indemnités d'un montant total de FF20 960 056 (£2,5 millions), plus les intérêts, au titre des

dommages par pollution. Le FIPOL a demandé à être indemnisé au titre des montants qu'il avait déjà versés ou qu'il devait verser aux demandeurs du fait du sinistre. A la suite de l'acquiescement de sa demande d'indemnisation en novembre 1991, le Gouvernement français s'est désisté de son action.

Règlement extra-judiciaire

En mars 1992, les parties à l'action en justice ont entamé des négociations afin de parvenir à un règlement extra-judiciaire. Un accord de règlement a été signé en juin 1992.

En vertu de l'accord de règlement, le propriétaire du navire renonçait à sa demande de prise en charge financière en vertu de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds, laquelle représentait FF3 465 092 (£416 400), tandis que le propriétaire du navire, l'affrètement et le Standard Club s'engageaient à rembourser au FIPOL un montant de FF1 million (£102 830) au titre des paiements que ce dernier avait versés aux victimes. Comme cela est mentionné ci-dessus, le montant total des indemnités versés par le FIPOL représentait FF1 286 977.

Le montant de FF1 million (£102 830) prévu dans l'accord de règlement a été versé au FIPOL en juin 1992.

KASUGA MARU N°1

(Japon, 10 décembre 1988)

Alors qu'il transportait environ 1 100 tonnes de fuel-oil lourd le long de la côte occidentale du Japon, le caboteur-citerne japonais KASUGA MARU N°1 (480 tjb) a chaviré et sombré au cours d'une tempête au large de Kyoga Misaki dans la préfecture de Kyoto (Japon). Ce navire, qui reposait par quelque 270 mètres de fond, laissait s'échapper des hydrocarbures. Les pêcheurs locaux fréquentent beaucoup ce secteur.

Toutes les demandes d'indemnisation présentées à ce jour ont été réglées entre octobre et décembre 1989 à raison d'un montant total de ¥442 380 207 (£2,2 millions). Le FIPOL a payé ¥425 365 167 (£1 887 819), ce qui représentait le montant global des demandes d'indemnisation approuvées moins le montant de la responsabilité du propriétaire du navire qui était de ¥17 015 040 (£75 515). Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire, soit ¥4 253 760 (£16 813), a été versé par le FIPOL en mars 1991.

Il n'a pas été possible d'évaluer avec certitude la quantité d'hydrocarbures qui se trouvait encore dans le navire coulé. Dans les accords de règlement conclus avec les demandeurs, ces derniers se sont réservés le droit de réclamer des indemnités additionnelles au titre des dommages par pollution qui seraient causés par de nouvelles fuites d'hydrocarbures survenues après la date des accords respectifs. C'est pourquoi on ne peut exclure la possibilité que d'autres demandes d'indemnisation soient présentées contre le FIPOL.

Les nouvelles demandes d'indemnisation découlant de ce sinistre seront frappées de prescription en décembre 1994.

KAZUEI MARU N°10

(Japon, 11 avril 1990)

Alors qu'il approvisionnait un transbordeur en fuel-oil lourd dans le port d'Osaka (Japon), le navire-citerne japonais KAZUEI MARU N°10 (121 tjb) est entré en collision avec un navire de charge, le SUMRYU MARU. A la suite de cet abordage, une citerne à cargaison du KAZUEI MARU N°10 a été endommagée et quelque 30 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées dans la mer. Ces hydrocarbures se sont répandus dans la zone portuaire et une petite nappe a dérivé à l'extérieur du port. Les opérations de nettoyage ont duré cinq jours.

Des demandes d'indemnisation d'un montant total de ¥61 181 038 (£322 000) ont été présentées en décembre 1990 au titre des opérations de nettoyage. En outre, une association de pêcheurs a présenté une demande de ¥691 364 (£3 650) portant sur la contamination des filets de pêche et un manque à gagner. Ces demandes d'indemnisation ont été approuvées à raison d'un montant total de ¥52 919 786 (£280 000).

En février 1991, le FIPOL a versé ¥49 443 626 (£191 724), ce qui représentait le montant total des demandes approuvées moins le montant de la responsabilité du propriétaire du navire qui était de ¥3 476 160 (£13 470). Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire, soit ¥869 040 (£3 730), a été versé en septembre 1991.

De l'avis de l'avocat du FIPOL au Japon, le sinistre était entièrement dû à une négligence dans la conduite du SUMRYU MARU. Le FIPOL a pris des dispositions pour entamer une action en recours contre le propriétaire de ce navire. Une enquête sur la cause du sinistre a révélé que le SUMRYU MARU serait en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, le montant de limitation applicable au navire étant de ¥60 574 645 (£320 500). Dans une action en recours, le FIPOL serait entré en concurrence avec d'autres demandeurs, essentiellement les assureurs sur corps, pour la distribution du montant de limitation du SUMRYU MARU. A l'issue de négociations avec les autres parties intéressées, le FIPOL a, en mai 1992, accepté que sa part du montant de limitation s'élève à ¥45 038 833 (£212 447). Le FIPOL a reçu cette somme en septembre 1992.

VOLGONEFT 263

(Suède, 14 mai 1990)

Le navire-citerne soviétique VOLGONEFT 263 (3 566 tjb) est entré en collision par un épais brouillard avec le BETTY (499 tjb), navire pour cargaisons diverses immatriculé en République fédérale d'Allemagne; l'accident s'est produit à 22 kilomètres au large de la côte orientale de la Suède, au sud de Karlskrona. Deux citernes à cargaison du VOLGONEFT 263 qui transportait 4 546 tonnes de déchets d'hydrocarbures ont subi des avaries et 800 tonnes d'hydrocarbures se seraient déversées dans la mer. Ces hydrocarbures se sont rapidement répandus sur une vaste étendue.

La région côtière située au nord du lieu où l'abordage s'est produit est un archipel constitué d'un grand nombre d'îlots et de bras de mer où les eaux sont très peu profondes. Les activités de pêche y sont très intenses.

Le Service suédois des garde-côtes a entrepris de vastes opérations de lutte contre les hydrocarbures en mer. Etant donné que les conditions de récupération des hydrocarbures étaient idéales, les autorités suédoises ont décidé de solliciter l'assistance des pays voisins conformément à la Convention pour la protection du milieu marin de la zone de la mer Baltique (Convention d'Helsinki). En réponse à cette demande, le Danemark, la Finlande, la République fédérale d'Allemagne et l'URSS ont envoyé chacun un navire antipollution et ces unités sont arrivées sur les lieux du déversement deux et trois jours après l'abordage. Neuf navires de récupération et 15 embarcations de servitude ont participé aux opérations. Des aéronefs et des hélicoptères ont été utilisés pour repérer les nappes d'hydrocarbures. La menace d'une marée noire de grande ampleur s'étant dissipée, les opérations ont progressivement ralenti et se sont achevées le 27 mai 1990. L'impact sur la côte et les îles a été très limité étant donné que les hydrocarbures n'ont atteint le rivage qu'en très faibles quantités.

Un pêcheur a subi des dommages considérables: 400 de ses filets à saumon ont été souillés et le pont de son bateau a été endommagé par les hydrocarbures. La demande d'indemnisation du pêcheur qui s'élevait à SKr530 239 (£49 157) a été acceptée dans sa totalité et a fait l'objet de versements échelonnés entre juin et septembre 1990. Le FIPOL a également approuvé et acquitté une demande d'indemnisation de SKr6 250 (£573) pour le nettoyage d'une jetée polluée dans un petit port de pêche.

Le VOLGONEFT 263 appartenait à une société soviétique. Il n'était pas assuré par un Club P & I, mais il était couvert par une garantie de l'Etat, conformément à l'article VII.12 de la Convention sur la responsabilité civile.

Le Gouvernement suédois a intenté une action en réparation des dommages par pollution contre le propriétaire du VOLGONEFT 263 devant le tribunal suédois compétent. Le tribunal a fixé le montant de limitation applicable au navire à SKr3 205 204 (£297 000). Le fonds de limitation a été constitué en mai 1992. En octobre 1991, le Gouvernement suédois a soumis une demande d'indemnisation d'un montant de SKr17 668 153 (£1,6 million) au titre du coût de la lutte contre les hydrocarbures qui avait été menée en mer par des navires suédois et étrangers, ainsi que pour les frais et dépenses encourus par les autorités locales lors du nettoyage du littoral. La demande d'indemnisation du Gouvernement suédois posait quelques questions de principe concernant les tarifs appliqués pour la participation de certains navires appartenant aux autorités publiques qui avaient été utilisés pour les opérations de lutte contre la pollution, ainsi que les taux de salaires des membres du personnel des organismes publics qui avaient été affectés aux opérations.

En mai 1992, le Gouvernement suédois et le FIPOL ont procédé à Stockholm à des négociations sur cette demande d'indemnisation. A l'issue d'un examen des diverses questions en cause, il a été convenu que la demande serait réglée à raison d'un montant de SKr17 365 000 (£1 610 000), plus les intérêts.

En juin 1992, le FIPOL a versé SKr15 517 563 (£1 473 373) au Gouvernement suédois, ce qui représentait le montant fixé dans l'accord de règlement moins le montant de limitation (SKr3 205 204), plus les intérêts (SKr1 357 767). Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire, qui s'élevait à SKr795 276 (£78 006), a été versé par le FIPOL en septembre 1992.

Le propriétaire du VOLGONEFT 263 a allégué que le BETTY était entièrement responsable de l'abordage, du fait qu'une veille appropriée n'était pas assurée à bord et que le capitaine du BETTY était sous l'influence de l'alcool au moment de l'abordage. Le capitaine du BETTY a, quant à lui, soutenu que la faute de l'abordage était entièrement imputable au VOLGONEFT 263 qui s'était trompé de route; il a affirmé pendant l'enquête de police qu'il n'avait pas bu d'alcool avant l'événement mais seulement après, sous l'effet du choc que lui avait causé l'abordage. L'enquête de la police suédoise n'a pas donné de preuve concluante à cet égard. Le montant de limitation du BETTY a été estimé à SKr2 millions (£185 300). Après avoir examiné de très près la question, le FIPOL a décidé qu'il ne vaudrait pas la peine d'intenter une action récursoire contre le propriétaire du BETTY.

BONITO

(Royaume-Uni, 12 octobre 1990)

Le navire-citerne BONITO (2 866 tjb), immatriculé en Suède, qui était l'ancien THUNTANK 5, a déversé une vingtaine de tonnes de fuel-oil lourd dans la Tamise alors qu'il chargeait sa cargaison au terminal Mobil de Coryton (Royaume-Uni). La plupart des hydrocarbures sont restés confinés dans la zone industrielle de Coryton où ils ont adhéré aux brise-mer. Des traînées irisées et des boules de goudron dispersées ont remonté l'estuaire de la Tamise. Des hydrocarbures qui s'étaient amassés contre les brise-mer ont été aspirés dans des camions-citernes là où il était possible d'y avoir accès. Le nettoyage des brise-mer eux-mêmes a été entrepris à la main.

Des demandes d'indemnisation s'élevant au total à environ £260 000 ont été soumises au propriétaire du navire. Toutefois, de l'avis du FIPOL, une proportion considérable de ce montant a trait à des opérations qui ne relèvent pas de la définition du "dommage par pollution" donnée dans la Convention sur la responsabilité civile. Certaines demandes relatives à des bateaux souillés ont été réglées à raison de £1 969. D'autres demandes pourraient être soumises.

Le montant de limitation applicable au BONITO est d'environ £241 000. Compte tenu du montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire (soit £60 250), le FIPOL serait appelé à verser des indemnités si le montant global des demandes acceptées dépassait £181 000 environ. Il n'est guère probable que le FIPOL ait à effectuer des paiements au titre d'une indemnisation ou d'une prise en charge financière du fait de ce sinistre mais on ne peut exclure cette possibilité.

RIO ORINOCO

(Canada, 16 octobre 1990)

Le sinistre

Le transporteur d'asphalte RIO ORINOCO (5 999 tjb), immatriculé dans les Iles Caïmanes, avait eu des problèmes de moteur alors qu'il faisait route de Curaçao

à Montréal avec une cargaison de quelque 9 000 tonnes d'asphalte chauffé et environ 300 tonnes de fuel-oil intermédiaire et d'huile diesel lourde à bord. Au cours de réparations dans le golfe du Saint-Laurent, le navire a chassé sur son ancre par mauvais temps et s'est échoué sur la côte sud de l'île d'Anticosti le 16 octobre 1990. Une quantité de fuel-oil intermédiaire évaluée à 185 tonnes s'est déversée et a atteint le rivage à l'est du lieu de l'échouement. La côte a été extrêmement polluée sur une dizaine de kilomètres et souillée par endroits tout au long de trente autres kilomètres. La cargaison d'asphalte ne s'est pas déversée et, au cours des semaines qui ont suivi, elle s'est refroidie et s'est en grande partie solidifiée.

Le mauvais temps ayant repris, le navire échoué a dérivé pour aller s'immobiliser entre deux rebords rocheux. Le propriétaire du navire a fait effectuer sans succès trois tentatives de dégagement entre le 1er et le 5 novembre. D'autres essais de renflouement tentés par la Garde côtière canadienne en décembre 1990 ont également échoué. Après des préparatifs considérables, le navire a été finalement renfloué le 7 août 1991 et emmené dans un abri sûr à Sept-Îles.

Le RIO ORINOCO avait souscrit auprès du Sveriges Ångfartygs Assurans Förening (le Swedish Club) une assurance sur corps ainsi qu'une assurance P & I.

Le RIO ORINOCO a été déclaré perte réputée totale par l'assureur sur corps le 18 novembre 1990. La Garde côtière canadienne a alors assumé le contrôle du navire. Le 23 novembre, le propriétaire du navire a fait savoir à la Garde côtière qu'il était dans l'incapacité financière d'enlever le navire et sa cargaison.

Le montant de limitation applicable au RIO ORINOCO a été fixé par le tribunal canadien à Can\$1 182 617 (£615 000). Le fonds de limitation a été constitué par le Swedish Club au moyen d'une lettre de garantie.

Opérations de nettoyage et élimination des déchets

La Garde côtière canadienne a essayé de récupérer les hydrocarbures au large mais sans guère de succès vu l'état de la mer.

Des opérations de nettoyage à terre ont été effectuées dans l'île d'Anticosti jusqu'au 10 novembre 1990 par des entrepreneurs agissant pour le compte du propriétaire du navire. Elles ont dû être alors interrompues pour l'hiver lorsque les conditions météorologiques ont empiré. A cette date, la plupart des plages avaient été nettoyées et l'on pense que l'impact sur l'environnement est demeuré minime.

Des agents des autorités canadiennes compétentes et des experts représentant le Swedish Club et le FIPOL ont procédé en juin 1991 à une inspection conjointe de la côte touchée. Cette inspection a montré qu'à la suite d'un processus d'altération naturelle pendant l'hiver, il y avait eu des améliorations considérables dans toutes les zones précédemment souillées et qu'aucune autre zone n'avait été nouvellement polluée. Bien que les derniers résidus d'hydrocarbures ne menacent pas ou guère la faune sauvage, les agglomérats plus épais se ramollissaient sous l'effet de la hausse de la température; cette côte étant fréquentée par des chasseurs, pêcheurs, randonneurs et résidents, quelques opérations de nettoyage étaient encore justifiées. Elles ont été effectuées en juillet 1991.

Au cours des opérations de nettoyage effectuées à l'automne de 1990, environ 300 tonnes de déchets mazoutés ont été récupérés. Diverses formules ont été envisagées pour le traitement de ces déchets. Il s'est avéré impossible d'obtenir des autorités locales la permission de les évacuer dans la Province de Québec. A la suite d'une mise en adjudication, les déchets ont été exportés en octobre 1991 aux Etats-Unis pour y être éliminés.

Les déchets récupérés au cours des opérations de nettoyage menées en juillet 1991 ont été transportés par hélicoptère jusqu'à Port Menier où ils ont été éliminés lors d'essais d'un système de brûlage mis au point par la Garde côtière.

Enlèvement du RIO ORINOCO, de ses soutes et de sa cargaison

En vertu du droit canadien, le Gouvernement peut prendre les mesures nécessaires pour atténuer ou prévenir la pollution causée par un navire, y compris en l'enlevant et en le détruisant. La Garde côtière a soutenu que le navire, sa cargaison d'asphalte et le reste du combustible de soute présentaient une menace de pollution car il y avait un risque sérieux que le navire se brise s'il était laissé là pour l'hiver. La Garde côtière estimait donc qu'il fallait étudier toutes les options qui permettraient d'éviter que le navire ne perde sa cargaison.

Le FIPOL a engagé un expert indépendant pour suivre de près les opérations effectuées afin de dégager le RIO ORINOCO et d'enlever sa cargaison. Cet expert a été présent sur le lieu de l'échouement pendant une grande partie des opérations et il a pris part à de nombreux entretiens avec les autorités canadiennes concernant les diverses options possibles. Le Gouvernement canadien et l'Administrateur ont également eu des entretiens à ce sujet.

La Garde côtière a décidé d'enlever le combustible de soute restant à bord (soit environ 115 tonnes), ce qui a été fait en décembre 1990. Il ne restait plus à bord que des résidus non pompables.

Après l'échec des tentatives faites par le propriétaire pour dégager son navire en novembre 1990, la Garde côtière, le Swedish Club et le FIPOL ont discuté des diverses formules possibles pour y parvenir. Le RIO ORINOCO avait subi des avaries telles qu'il n'avait pas une flottabilité résiduelle suffisante pour pouvoir être renfloué. Il n'était pas possible d'enlever la cargaison par pompage car elle s'était solidifiée. La Garde côtière a décidé d'essayer un renflouement à l'aide de deux barges amenées sur chaque bord du navire pour lui donner une plus grande sustentation. Les préparatifs de l'opération étaient terminés au début du mois de décembre. Toutefois, en raison d'un mauvais temps exceptionnel, il a été décidé le 21 décembre 1990 d'abandonner toute tentative de dégagement du navire jusqu'au printemps suivant. La Garde côtière a alors engagé un entrepreneur qui devait préserver le navire pendant l'hiver.

En concertation avec le FIPOL, la Garde côtière a étudié plus avant diverses formules pour l'enlèvement du navire et de sa cargaison. Après avoir procédé à un appel d'offre, le Gouvernement canadien a conclu un contrat avec un entrepreneur canadien (le Groupe Desgagnés). Aux termes de ce contrat, cette société devait recevoir une somme forfaitaire pour enlever le RIO ORINOCO de son lieu d'échouement



RIO ORINOCO - Le navire-citerne pris dans les glaces



AEGEAN SEA - Une nappe épaisse d'hydrocarbures dans la baie

afin de l'emmener en lieu sûr. A cette fin, elle enlèverait une partie de la cargaison d'asphalte pour faciliter le renflouement du navire. Le contrat était fondé sur le principe "no cure, no pay".

Entre le 23 juillet et le 5 août 1991, quelque 2 300 tonnes d'asphalte ont été enlevées. Le RIO ORINOCO a été renfloué et dégagé le 7 août. Le navire a ensuite été remorqué jusqu'à Sept-Iles sans autres complications. Il n'y a eu aucun déversement de combustible ou d'asphalte pendant le renflouement, ni pendant le remorquage.

Les autorités canadiennes ont fait procéder à la vente judiciaire du RIO ORINOCO. Le navire et sa cargaison ont été acquis pour un montant de Can\$100 000 (£51 900) par le Groupe Desgagnés, seule société à avoir fait une offre. Il a ensuite été remorqué jusqu'au port de Québec où le reste de la cargaison d'asphalte (soit environ 6 000 tonnes) a été enlevé.

Demandes d'indemnisation

En août 1991 et en septembre 1991, le Gouvernement canadien a soumis une demande d'indemnisation d'un montant total de Can\$10 759 213 (£5,6 millions) au titre des opérations effectuées par la Garde côtière canadienne ou en son nom jusqu'au 31 janvier 1991 pour tenter de dégager le navire de son lieu d'échouement et pour l'amener en lieu sûr. Cette demande avait trait aux activités que diverses sociétés privées avaient exercées sous contrat pour la Garde côtière, telles que: inspection du navire par des plongeurs, inspection et réparation des chaudières du navire, services d'un architecte naval et d'un capitaine pour les opérations d'assistance, location de deux barges, services rendus lors des tentatives de dégagement du navire, gardiennage du navire pendant l'hiver et coût de la surveillance de ces opérations par la Garde côtière. Cette demande a soulevé d'importantes questions concernant, notamment, le caractère raisonnable ou non de certaines opérations, le rapport entre les mesures d'assistance et les mesures de sauvegarde, les tarifs demandés pour certains navires et aéronefs des services publics qui avaient été utilisés au cours des opérations et la rémunération réclamée pour les fonctionnaires.

A l'issue de négociations, ces demandes ont fait l'objet d'un règlement en octobre 1991, à raison d'un montant total de Can\$10 218 848 (£4 926 771). Le FIPOL a versé Can\$6 millions (£2 962 232) au Gouvernement canadien en novembre 1991 et Can\$4 218 848 (£1 964 539) en février 1992.

En mars 1992, le Gouvernement canadien a soumis une nouvelle demande d'indemnisation qui s'élevait à Can\$1 623 011 (£842 000) et avait trait à l'intervention de la Garde côtière canadienne entre le 31 janvier 1991 et la fin des opérations, ainsi qu'aux opérations effectuées par le Ministère de l'environnement et le Ministère des pêches et des océans. Le Comité exécutif a approuvé cette demande en mai 1992 à raison d'un montant de Can\$1 573 000 (£718 429). Le FIPOL a versé ce montant au Gouvernement canadien en juin 1992.

Le Swedish Club a soumis des demandes d'indemnisation en subrogation au titre des frais de nettoyage et d'évacuation des déchets qui s'élevaient à Can\$2 111 437 (£927 900). Le FIPOL les a acceptés dans leur totalité. Après avoir opéré une

réduction pour tenir compte du montant de limitation (Can\$1 182 617), le FIPOL a versé un montant total de Can\$928 820 (£408 182) au titre de ces demandes entre septembre 1991 et février 1992.

En mars 1992, le Swedish Club a soumis en subrogation une autre demande d'un montant de Can\$118 562 (£61 500) pour les frais d'évacuation des déchets. En mai 1992, le Comité exécutif a approuvé le règlement de cette demande à raison d'un montant de Can\$111 224 (£50 453) qui a été payé par le FIPOL en juin 1992.

Le montant de Can\$295 654 (£153 300) dû au titre de la prise en charge financière du propriétaire du navire n'a pas encore été versé étant donné que la procédure en limitation n'a pas encore touché son terme.

Enquête sur la cause du sinistre

Les autorités canadiennes ont procédé à une enquête sur la cause du sinistre. Le rapport d'enquête n'est pas encore disponible. Il devrait être publié au début de 1993.

PORTFIELD

(Royaume-Uni, 5 novembre 1990)

Le navire-citerne britannique PORTFIELD (481 tjb) a coulé à son poste à quai à Pembroke Dock au Pays de Galles (Royaume-Uni) avec une cargaison de 80 tonnes d'huile diesel et 220 tonnes de fuel-oil moyen. On évalue à environ 110 tonnes la quantité de fuel-oil moyen déversée à la suite de ce sinistre. En raison d'un vent favorable, la majeure partie de la nappe a pu être confinée près du quai grâce à des barrages flottants qui ont été déployés par les autorités portuaires. Ces hydrocarbures ont été récupérés en une semaine à l'aide d'écremeurs et de camions aspirateurs et emmenés jusqu'à une raffinerie locale. Une proportion assez faible des hydrocarbures déversés s'est échappée le premier jour de l'enceinte du poste de mouillage et a souillé un certain nombre de navires de plaisance mouillés dans l'estuaire de Milford Haven. Une fois vidées les citernes à cargaison, le navire a été renfloué le 11 novembre 1990 et les principales opérations de nettoyage se sont achevées peu de temps après.

Les autorités locales ont procédé à un nettoyage du rivage à petite échelle dans quelques emplacements clés. Une installation piscicole située à proximité a également été contaminée par les hydrocarbures mais, heureusement, il n'y avait pas de poissons en période d'élevage à ce moment-là.

Des demandes d'indemnisation d'un montant total de £464 763 ont été soumises au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde par le propriétaire du navire, le Gouvernement du Royaume-Uni, des sociétés pétrolières locales et les autorités locales. A la suite de négociations avec les parties, ces demandes ont été réglées à raison de £246 853. Quelque 70 particuliers ont réclamé une indemnisation pour les dommages subis par de petites embarcations et des appareils de pêche, à raison d'un montant de £57 492. Leurs demandes ont fait l'objet d'un règlement d'un montant total de £56 584.

Une demande de £19 063 soumise par le Ministère de la défense au titre des frais encourus à la suite de ce sinistre est actuellement examinée avec le demandeur.

Une demande de £188 268 présentée par le propriétaire de l'installation piscicole susmentionnée au titre des dommages subis par l'installation et du manque à gagner est également en cours d'examen.

Le montant de limitation applicable au PORTFIELD est évalué à £39 970.

VISTABELLA

(Caraïbes, 7 mars 1991)

La barge de mer VISTABELLA (1 090 tjb) immatriculée à la Trinité-et-Tobago, qui transportait environ 2 000 tonnes de fuel-oil lourd, était en cours de remorquage entre une installation d'entreposage dans les Antilles néerlandaises et Antigua. Le câble de remorque a lâché et la barge a coulé à une profondeur de plus de 600 mètres à 15 milles au sud-est de Nevis. On ne connaît ni la quantité d'hydrocarbures déversés par suite de cet événement, ni la quantité demeurant dans la barge.

Sous l'effet des courants, les hydrocarbures déversés ont dérivé vers le nord, une partie se déposant sur la côte de Saint-Barthélemy (département de la Guadeloupe, France); un certain nombre de navires de plaisance et de pêche ont été pollués. Des opérations de nettoyage au large ont été effectuées par la Marine française qui a utilisé des dispersants dans la zone maritime située entre le lieu du naufrage et Saint-Barthélemy. Ces opérations ont été achevées au bout de quelques jours; il a alors été confirmé que l'utilisation de dispersants n'avait guère eu d'effet en raison de la viscosité élevée des hydrocarbures déversés. L'Armée française a également procédé à des opérations de nettoyage manuel de la côte souillée à Saint-Barthélemy.

Des hydrocarbures ont continué à s'échapper de l'épave et, sous l'effet de vents d'est, les côtes au vent de Saint-Kitts, Nevis, Saba et Sint-Maarten ont également été polluées. Les deux premières îles constituent l'Etat indépendant de Saint-Kitts-et-Nevis, alors que Saba et Sint-Maarten font partie des Antilles néerlandaises.

Le 22 mars, des hydrocarbures ont atteint les côtes des Iles Vierges britanniques et des Iles Vierges américaines. Moins d'une semaine plus tard, des hydrocarbures ont également été signalés à Porto Rico (Etats-Unis). L'analyse des échantillons d'hydrocarbures et l'étude des vents et courants dominants ont indiqué que les hydrocarbures qui avaient pollué les Iles Vierges britanniques provenaient de la barge VISTABELLA. Les autorités ont fait procéder à quelques opérations limitées de nettoyage des plages à la main.

Au total, cinq juridictions ont été touchées. Toutefois, seuls les dommages de pollution survenus dans le département français de la Guadeloupe et dans les Iles Vierges britanniques peuvent être indemnisés par le FIPOL. Ni l'Etat indépendant de Saint-Kitts-et-Nevis, ni Porto Rico, ni les Iles Vierges américaines, ne sont couverts par la Convention portant création du Fonds. Par ailleurs, cette Convention ne vise pas les dommages survenus aux Antilles néerlandaises car le Royaume des Pays-Bas n'a pas étendu l'application de la Convention à cette zone.

La barge VISTABELLA n'était couverte par aucun Club P & I. Elle avait, semble-t-il, une assurance au tiers dont le FIPOL n'a pas encore été en mesure de déterminer l'étendue. On ne connaît pas le montant de limitation qui lui est applicable.



HOKUNAN MARU N°12 - Des pêcheurs brûlent le fuel-oil déversé



HOKUNAN MARU N°12 - Un navire de sauvetage assiste le navire-citerne

Le FIPOL a tenté de se mettre en rapport avec le propriétaire du navire et son assureur afin de solliciter leur coopération dans le cadre de la procédure de règlement. Jusqu'à présent, ces démarches n'ont donné aucun résultat. La situation financière du propriétaire du navire fait actuellement l'objet d'une enquête. De l'avis de l'Administrateur, il est peu probable que le propriétaire soit en mesure de satisfaire à ses obligations au titre de la Convention sur la responsabilité civile, à moins d'être assuré de manière appropriée.

Le Gouvernement français a intenté une action en justice contre le propriétaire de la barge VISTABELLA devant le tribunal de Basse-Terre (Guadeloupe), afin de se faire indemniser pour les opérations de nettoyage effectuées par la Marine française. Le FIPOL suit la procédure et interviendra si l'Administrateur estime qu'il est dans son intérêt de le faire.

En novembre 1992, le Gouvernement français a soumis une demande d'indemnisation de FF8 711 275 (£1 050 000). Le Secrétariat du FIPOL examine actuellement les documents justificatifs.

Des demandes d'indemnisation se chiffrant au total à FF189 202 (£22 700) ont été soumises par environ 30 propriétaires de navires de plaisance et de navires de pêche de Saint-Barthélemy. En juillet et en août 1991, le FIPOL a réglé ces demandes et a payé à cette fin un montant total de FF110 010 (£11 040).

En janvier 1992, une demande d'indemnisation de US\$6 099 (£3 198) a été soumise au titre d'opérations de nettoyage par le propriétaire d'un hôtel de Peter Island (Iles Vierges britanniques). En mai 1992, les autorités des Iles Vierges britanniques ont soumis une demande d'un montant de US\$1 969 (£1 033) pour les opérations de nettoyage effectuées à terre. Ces deux demandes qui ont été acceptées dans leur totalité ont été acquittées par le FIPOL en avril 1992 et en juin 1992, respectivement.

HOKUNAN MARU N°12

(Japon, 5 avril 1991)

Le navire-citerne japonais HOKUNAN MARU N°12 (209 tjb), qui était chargé de 230 tonnes de fuel-oil lourd, s'est échoué près de l'île d'Okushiri dans la préfecture d'Hokkaido (Japon). A la suite de ce sinistre, une petite quantité de cargaison s'est échappée dans la mer. Le navire-citerne a été renfloué avec succès le même jour. Des opérations de nettoyage ont été immédiatement entreprises pour se terminer le 6 avril.

La zone située autour du lieu d'échouement revêt une grande importance pour la culture des algues, des ormeaux et des oursins.

Une demande d'indemnisation d'un montant de ¥4 020 889 (£21 190) au titre des opérations de nettoyage a été réglée à raison de ¥3 336 389 (£17 580). Une demande d'indemnisation d'un montant de ¥31 714 344 (£167 100) au titre du manque à gagner subi par des pêcheurs a été réglée à raison de ¥6 331 960 (£33 370).

En avril 1992, le FIPOL a versé ¥6 144 829 (£26 601), ce qui représentait le montant global des demandes approuvées, moins le montant de limitation du propriétaire du navire qui était de ¥3 523 520 (£15 253).

Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire qui est de ¥880 880 (£4 640) n'a pas encore été versé par le FIPOL étant donné que la procédure en limitation n'est pas encore terminée.

AGIP ABRUZZO (Italie, 10 avril 1991)

Le sinistre

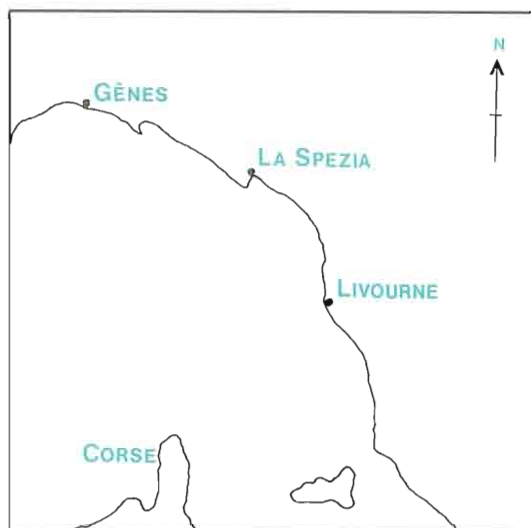
Alors qu'il était au mouillage à deux milles au large du port de Livourne (Italie) le 10 avril 1991, le navire-citerne italien AGIP ABRUZZO (98 544 tjb) a été heurté de nuit par le transbordeur roulier italien MOBY PRINCE. Les deux navires ont pris feu. Tous les passagers du transbordeur et tous les membres de son équipage sauf un (soit en tout 143 personnes) ont trouvé la mort; le transbordeur a été lui-même complètement détruit. Il n'y a pas eu de mort à bord du navire-citerne, bien que certains membres de l'équipage aient subi des blessures.

L'AGIP ABRUZZO transportait environ 80 000 tonnes de pétrole brut léger iranien. A la suite de l'abordage, une citerne à cargaison a été endommagée et quelque 2 000 tonnes d'hydrocarbures de cargaison se sont échappées, dont une partie a été consommée par le feu. L'incendie qui s'est déclaré à bord a duré sept jours et a détruit les locaux d'habitation et la chambre des machines. Des explosions dans une citerne de soute trois jours après le sinistre ont considérablement endommagé la structure du navire et entraîné ensuite la fuite d'une quantité non déterminée de combustible de soute.

Opérations de nettoyage et d'assistance

On a tout d'abord envisagé de pomper l'eau de la chambre des machines et des autres espaces de l'AGIP ABRUZZO qui avaient été envahis de façon à réduire suffisamment son tirant d'eau pour pouvoir l'amener jusqu'au port de Livourne où le reste de sa cargaison serait déchargé. Toutefois, en raison des difficultés que l'on a eues à empêcher un nouvel envahissement de la chambre des machines, on a décidé de procéder à un transbordement de la cargaison de navire à navire au mouillage. Ce transbordement a été effectué du 12 au 17 mai, avec plusieurs interruptions dues au mauvais temps et à des difficultés techniques. L'AGIP ABRUZZO est resté au mouillage jusqu'en octobre 1991, date à laquelle il a été pris en remorque, ayant été vendu à la démolition.

Par suite du mauvais temps et des opérations effectuées à bord, de petites quantités d'hydrocarbures ont continué de s'échapper pendant une quinzaine de jours après le sinistre. Le Gouvernement italien a alors insisté pour que le nombre d'embarcations disponibles pour circonscrire les hydrocarbures en mer et récupérer ceux qui flottaient soit accru et que ces embarcations demeurent en place pendant les opérations de transbordement de la cargaison. Les tentatives déployées pour récupérer les hydrocarbures en mer ont été en partie couronnées de succès mais elles se sont heurtées à des difficultés du fait de la viscosité élevée des résidus calcinés et de la vaste étendue sur laquelle s'était répandu le combustible déversé. Les hydrocarbures ont éventuellement touché quelque 130 kilomètres de côtes, surtout au nord de Livourne, bien que cette pollution ait été intermittente et qu'elle ait consisté, dans la plupart des cas, en un léger éparpillement de boules de goudron.



Le nettoyage de la côte dans la région de Livourne a été effectué par des entrepreneurs locaux. La plupart des opérations étaient terminées au début du mois de juin 1991, avant l'ouverture de la haute saison touristique mais, dans deux zones, il a fallu poursuivre les travaux de nettoyage pendant tout l'été.

Procédure en limitation

En décembre 1992, une action en justice a été intentée contre le propriétaire de l'AGIP ABRUZZO (la SNAM, société du groupe ENI qui appartient à l'Etat) auprès du tribunal de première instance de Livourne. Le propriétaire entamera probablement une procédure en limitation en janvier 1993.

Le montant de limitation applicable à l'AGIP ABRUZZO en vertu de la Convention sur la responsabilité civile est évalué à environ Lit 19,4 milliards (£8,9 millions).

Demandes d'indemnisation

Un certain nombre de demandes d'indemnisation ont été soumises au propriétaire du navire et au FIPOL. Elles ont fait l'objet de négociations et la plupart ont été réglées ainsi que cela est indiqué ci-dessous.

Labromare

Une demande d'indemnisation de Lit 6 825 861 365 (£3,1 millions) a été soumise par un entrepreneur, Labromare. Cette demande concernait essentiellement le nettoyage de la côte, le stockage et le traitement des déchets recueillis et l'emploi de petites embarcations pour la récupération des hydrocarbures. Cet entrepreneur avait également effectué des travaux à bord de l'AGIP ABRUZZO afin d'empêcher que des hydrocarbures ne fuient de la coque endommagée. Cette demande a été réglée en décembre 1991 à raison de Lit 4,799 milliards (£2,2 millions).

Labromare a présenté une demande additionnelle de Lit 45 9 647 000 (£210 600) au titre des frais d'évacuation des déchets d'hydrocarbures qui avaient été recueillis. Le règlement approuvé en juillet 1992 porte sur un montant de Lit 359 millions (£164 500).

Neri

Un autre entrepreneur, Neri, a soumis une demande de Lit 13 446 833 500 (£6,2 millions). Il avait fourni des remorqueurs et d'autres embarcations qui avaient rendu divers services à l'AGIP ABRUZZO, en participant notamment à la lutte contre l'incendie, à la prévention de la pollution, au pompage de l'eau de la chambre des machines et à l'évacuation des déchets solides et liquides. Sur la somme réclamée, un montant de Lit 5 160 171 500 (£2,4 millions) avait trait à la prévention de la pollution, tandis que le solde concernait des services rendus au propriétaire du navire et des opérations d'assistance et d'enlèvement. Certains des services rendus comportaient des éléments qui étaient liés aux activités de prévention de la pollution. Les parties de la demande de Neri qui ont été considérées comme relevant des définitions du "dommage par pollution" et des "mesures de sauvegarde" ont été réglées en novembre 1991 à raison de Lit 2,5 milliards (£1,1 million).

Castalia

Une demande d'indemnisation d'un montant de Lit 11 352 880 984 (£5,2 millions) a été soumise par RTI Castalia, un autre entrepreneur qui avait effectué des opérations de nettoyage en mer et fourni des navires, des barrages flottants et des écremeurs comme l'avait requis le capitaine du port de Livourne. L'Administrateur a réglé cette demande en avril 1992 à raison d'un montant de Lit 8,73 milliards (£4 000 450).

SNAM

Le propriétaire du navire (la **SNAM**) a présenté une demande d'indemnisation de Lit 10 303 035 703 (£4,7 millions) pour les services rendus lors du sinistre, en partie par la **SNAM** et en partie par 55 sous-traitants qu'elle avait payés.

Sur la base d'une analyse faite par des experts nommés par le FIPOL, l'Administrateur a estimé que la plus grande partie des opérations couvertes par cette demande ne pouvait pas être considérée comme se rattachant aux définitions du "dommage par pollution" et des "mesures de sauvegarde" données dans la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. Une part considérable du montant réclamé visait, à son avis, des opérations d'assistance dont l'objet essentiel n'était pas de prévenir la pollution par les hydrocarbures. En effet, certaines de ces opérations avaient une double finalité et il n'était pas possible d'établir avec certitude leurs objectifs premiers. Il fallait donc ventiler les frais encourus entre la prévention de la pollution et d'autres activités, compte tenu des circonstances particulières dans lesquelles les opérations s'étaient déroulées. Certains éléments de la demande portaient sur des frais qui, de l'avis de l'Administrateur, devaient être considérés comme des frais généraux; or le FIPOL avait pour politique de ne pas accepter ce genre de frais.

En septembre 1992, un accord de règlement a été conclu pour un montant global de Lit 1,325 milliard (£607 200), y compris les intérêts, au titre des opérations relevant du champ d'application de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds.

Autres demandes qui ont été réglées

Une demande d'indemnisation d'un montant de Lit 230 359 720 (£105 600) a été soumise par Azienda Autonoma Municipalizzata Pubblici Servizi (AAMPS), filiale appartenant à part entière à la municipalité de Livourne et vendant ses services d'évacuation et d'enlèvement des ordures à des sociétés privées et des organismes publics à des tarifs approuvés par la municipalité. Cette demande a été réglée en février 1992 à raison de Lit 180 millions (£82 500).

Le propriétaire d'un bateau de pêche a soumis une demande d'un montant de Lit 1 487 500 (£680) au titre des frais de nettoyage et de peinture de sa coque qui avait été souillée par des hydrocarbures à la suite du sinistre. Cette demande a été réglée à raison d'un montant de Lit 500 000 (£230).

Une demande d'un montant de Lit 31 904 107 (£14 600) a été reçue d'un plagiste de Livourne, Bagni Roma, pour le nettoyage et la remise en état de la plage. Elle a été réglée en novembre 1992 à raison d'un montant de Lit 24 millions (£11 000).

Montant total des demandes qui ont été réglées

Les demandes réglées au 31 décembre 1992 représentaient au total Lit 17 917 500 000 (£8,2 millions). Elles ont toutes été payées par le propriétaire du navire (la SNAM), à l'exception de celle qu'il avait lui-même présentée.

Demandes en suspens

Le Gouvernement italien a fait savoir au FIPOL qu'il soumettrait une demande d'indemnisation de Lit 1,333 milliard (£610 000) au titre des frais d'utilisation d'aéronefs et de navires militaires. Il a en outre déclaré qu'il n'avait pas encore été en mesure de décider s'il soumettrait une demande pour dommages au milieu marin, étant donné que l'enquête sur les effets du déversement sur l'environnement n'était pas encore terminée.

Le propriétaire d'un certain nombre de bateaux de plaisance qui avaient été souillés a soumis une demande d'indemnisation de Lit 65 335 000 (£30 000).

Il est possible que d'autres demandes soient soumises par des particuliers et petites entreprises.

Enquête sur la cause du sinistre

Une enquête administrative sur la cause du sinistre a été effectuée par une commission spéciale nommée par le Ministère de la marine marchande. Celle-ci devrait rendre compte de ses conclusions dans un proche avenir. Une enquête criminelle a également été menée par le Procureur mais n'est pas encore terminée. Comme il en avait été chargé par le Comité exécutif, l'Administrateur a suivi l'enquête administrative et l'enquête criminelle par l'intermédiaire de l'avocat italien du FIPOL.

Limitation de la responsabilité et action en recours

A sa session d'octobre 1992, le Comité exécutif a pris note de l'avis de l'Administrateur selon lequel aucun indice ne dénotait à ce jour une faute personnelle de la part du propriétaire de l'AGIP ABRUZZO qui ne pourrait donc pas être privé de son droit de limiter sa responsabilité.

Le propriétaire du MOBY PRINCE est, en droit italien, habilité à limiter sa responsabilité à moins qu'il ne puisse être prouvé que l'événement résulte de la faute intentionnelle ou d'une action téméraire du propriétaire lui-même. Il appartient aux demandeurs de démontrer qu'il y a eu faute intentionnelle ou témérité de la part du propriétaire lui-même, afin de le priver de son droit de limitation.

Compte tenu de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle italienne concernant la responsabilité des transporteurs aériens en vertu de la Convention de 1929 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Varsovie), il est en général considéré qu'un propriétaire de navire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité pour perte de vie humaine ou lésions corporelles. En fait, le propriétaire du MOBY PRINCE s'est engagé à régler toutes demandes pour perte de vie humaine ou lésions corporelles sans faire valoir le droit de limitation.

A la session du Comité exécutif d'octobre 1992, l'Administrateur a fait savoir que, d'après les renseignements disponibles, il semblait que l'abordage entre l'AGIP ABRUZZO et le MOBY PRINCE ait résulté de la négligence de l'équipage du second navire. Le Comité a donc autorisé l'Administrateur à tenter une action récursoire contre le propriétaire du MOBY PRINCE afin de recouvrer toute somme versée par le FIPOL pour ce sinistre, à moins que les conclusions de la Commission d'enquête n'indiquent qu'une telle action n'était pas justifiée. Notant que l'Administrateur estimait, sur la base des renseignements dont il disposait actuellement, qu'il ne serait pas possible au FIPOL d'obtenir la déchéance du droit du propriétaire du MOBY PRINCE de limiter sa responsabilité, le Comité l'a chargé de procéder à un nouvel examen de la question compte tenu des conclusions de la Commission d'enquête.

Le propriétaire du MOBY PRINCE pourrait soumettre des demandes subrogées sur son propre fonds de limitation au titre des demandes autres que celles pour perte de vie humaine ou lésions corporelles. On s'attend à ce que les assureurs sur corps de l'AGIP ABRUZZO et les chargeurs présentent des demandes contre le propriétaire du MOBY PRINCE. Il n'est pas possible, à ce stade, d'évaluer le montant total des demandes qui seront présentées à ce propriétaire.

On estime que le montant de limitation applicable au MOBY PRINCE se situe dans cette affaire entre Lit 3,2 milliards (£1,5 million) et Lit 4 milliards (£1,8 million).

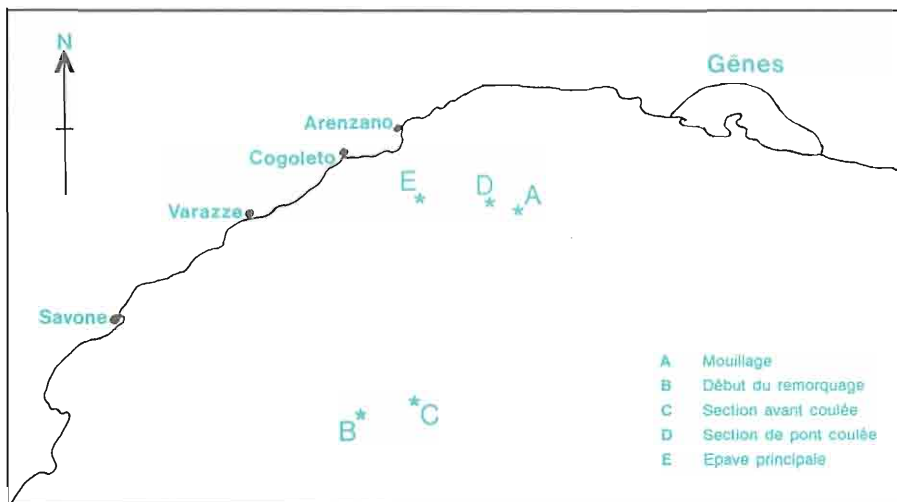
HAVEN

(Italie, 11 avril 1991)

Le sinistre

Le navire-citerne chypriote HAVEN (109 977 tjb) a pris feu et subi une série d'explosions le 11 avril 1991 alors qu'il était au mouillage à sept milles au large de Gênes. Ce navire qui avait encore à bord quelque 144 000 tonnes de pétrole brut s'est

brisé en trois parties. Une vaste section du pont qui s'est détachée de la structure principale a coulé à une profondeur d'environ 80 mètres. A environ sept milles au sud d'Arenzano, la section avant du navire s'est détachée et a coulé à une profondeur de quelque 500 mètres. La partie du navire encore à flot a été remorquée vers des eaux moins profondes où, après une nouvelle série d'explosions, elle a coulé le 14 avril à une profondeur de 90 mètres à environ 1,5 mille au large d'Arenzano.



Opérations de nettoyage et questions connexes

Opérations en Italie

On ne connaît pas la quantité d'hydrocarbures qui a brûlé lors de l'incendie mais on estime que plus de 10 000 tonnes d'hydrocarbures intacts et partiellement consumés se sont déversés dans la mer. Des hydrocarbures ont continué de s'échapper lentement de l'épave et ont apparu en petites quantités à la surface. Des plongeurs ont pu réduire et finalement arrêter la fuite principale une dizaine de jours après le naufrage. Depuis, il y a eu de légers suintements de l'épave.

Des inspections sous-marines de la section principale de l'épave ont montré qu'elle était gravement endommagée et qu'il y avait sur le pont beaucoup de résidus calcinés. Les citernes à cargaison qui avaient contenu des hydrocarbures étaient pratiquement vides de leurs cargaisons liquides. Il ne restait plus que de petites quantités d'hydrocarbures brûlés, collant à la structure. Le pont a été débarrassé des résidus calcinés au moyen d'une remontée par aspiration.

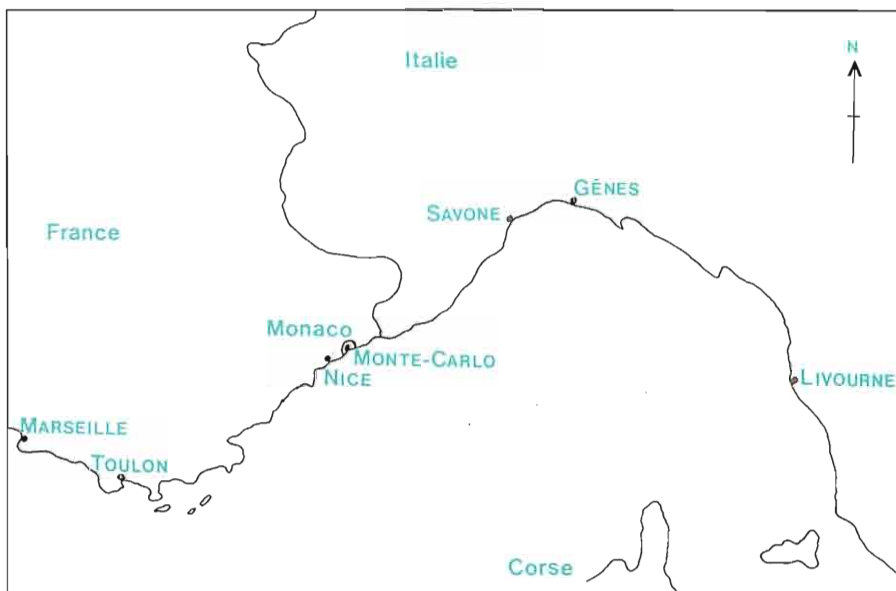
Etant donné que la plupart des hydrocarbures initialement déversés consistaient surtout en résidus brûlés qui étaient extrêmement visqueux à la température

ambiante, il s'est avéré très difficile de les récupérer en mer. L'action des autorités s'est donc concentrée sur le déploiement de barrages flottants pour protéger les zones vulnérables le long de la côte et surtout les plages d'agrément. Ces mesures ont donné de bons résultats tant que les conditions météorologiques ont été favorables mais des coups de vent ont bientôt rabattu les hydrocarbures et les barrages flottants vers le rivage.

Une quantité notable d'hydrocarbures à la dérive a touché la côte entre Gênes et Savone et des hydrocarbures émulsionnés se sont déposés sur les plages d'Arenzano, de Cogoleto et de Varazze. A l'ouest de Varazze, la pollution a été plus légère, consistant surtout en boules de goudron et plaques de résidus brûlés. Les opérations de nettoyage du rivage ont été tout d'abord menées par les autorités municipales. Ces travaux ont surtout consisté à enlever à la main et par des moyens mécaniques les hydrocarbures échoués et les sédiments contaminés des plages.

Des hydrocarbures ont pénétré dans le port de plaisance d'Arenzano, souillant les postes de mouillage, les digues et environ 130 bateaux de plaisance et de pêche. De moindres quantités sont entrées dans le port de plaisance de Varazze, où 200 bateaux environ ont été souillés.

Le 24 mai 1991, un contrat de nettoyage et de surveillance de la pollution a été signé entre le Gouvernement italien et un consortium d'entrepreneurs désigné par le sigle ATI. Le contrat devait s'appliquer rétroactivement à compter du 14 avril. Les activités de nettoyage de la plage telles qu'elles étaient décrites dans le contrat ont été terminées à la fin d'août. Toutefois, la hausse de la température de l'eau et l'action des vagues ont fait remonter à la surface des gouttelettes provenant des hydrocarbures



coulés ce qui a entraîné une nouvelle pollution limitée mais continue de certaines plages pendant l'été de 1991. Des plongeurs ont tenté de mesurer l'étendue du problème et de récupérer les hydrocarbures reposant sur un haut-fond au large de la côte entre Arenzano et Varazze, au moyen d'une remontée hydraulique. On a procédé à une inspection du fond de la mer le long de l'itinéraire présumé du navire-citerne au cours des trois jours qui avaient précédé le naufrage et on a identifié et cartographié certaines zones polluées. On a aussi tenté de déceler des hydrocarbures déposés sur le fond de la mer en utilisant des chaluts.

Environ 1 000 tonnes de débris mazoutés et 10 000 tonnes d'eau polluée ont été recueillies et attendent d'être évacuées. En outre, 20 000 mètres de barrage flottants contaminés ont dû être détruits.

Les autorités italiennes continuent de surveiller la surface de la mer et la colonne d'eau. Elles procèdent également à des enquêtes sur les dommages qu'aurait subis le milieu.

Opérations en France

Des hydrocarbures ont dérivé vers l'ouest jusqu'à Hyères, près de Toulon (France), touchant également la côte de Monaco. Les autorités françaises ont procédé à des opérations de lutte contre ce déversement en mer. Les côtes de quatre départements français (Alpes-Maritimes, Bouche-du-Rhône, Var et Corse) ont été touchées. Les opérations de nettoyage ont consisté à recueillir à la main et par des moyens mécaniques les boules de goudron déposées sur les plages d'agrément. La plupart de ces opérations étaient terminées à la fin du mois de juillet 1991. Toutefois, de petites quantités de boules de goudron ont continué d'arriver sur les plages, ce qui a nécessité quelques travaux de nettoyage au cours des mois d'été.

Opérations à Monaco

Les autorités monégasques ont mené des opérations pour recueillir des hydrocarbures en mer et nettoyer certaines plages qui avaient été polluées. Ces opérations ont été d'une ampleur limitée.

Enquêtes sur la cause du sinistre

Trois enquêtes distinctes ont été menées par différentes autorités italiennes en vue de déterminer la cause du sinistre. Le FIPOL a suivi leur déroulement par l'intermédiaire des avocats et des experts techniques qu'il avait nommés à cette fin.

Enquête sommaire

L'autorité du port de Gênes a procédé à une enquête sommaire sur la cause du sinistre conformément au Code de navigation. Elle a entendu de nombreuses personnes. Elle a abouti à la conclusion qu'il y avait eu négligence de la part du propriétaire du navire et de l'équipage, sans qu'il y ait de lien de cause à effet entre la négligence du propriétaire et le sinistre. Le rapport de l'enquête sommaire n'a pas de valeur en droit.

Enquête officielle

Chaque région maritime de l'Italie a sa commission d'enquête permanente. D'après la loi, la Commission d'enquête a pour mandat de déterminer la cause des sinistres survenus dans la région et, si possible, d'identifier le ou les responsables. Elle peut enquêter sur toute question qu'elle juge pertinente. Elle peut entendre des témoins (mais sans qu'ils portent serment) et demander des documents. Les faits établis par la Commission dans son rapport font foi sous réserve de preuves contraires apportées lors de la procédure civile. Toutefois, les conclusions de la Commission n'ont pas valeur de preuve.

La Commission d'enquête de la Ligurie a procédé à une enquête officielle sur la cause du sinistre du HAVEN. Elle était présidée par le Directeur maritime de la région, tandis que trois de ses membres étaient des officiers de marine, et trois autres membres avaient été choisis pour leurs connaissances spécialisées, puisqu'il s'agissait d'un officier de la brigade des sapeurs-pompiers de Gênes, d'un expert de la société italienne de classification (Registro Italiano Navale, RINA) et d'un chimiste.

La Commission d'enquête a tenu des audiences publiques du 14 novembre 1991 au 13 février 1992. Elle a entendu six membres de l'équipage et 22 autres personnes et examiné une vaste documentation concernant le navire et les importantes réparations effectuées à Singapour avant le voyage. Le rapport de la Commission a été communiqué au FIPOL en novembre 1992.

Dans son rapport, la Commission d'enquête a examiné diverses hypothèses concernant la cause du sinistre, à savoir une défaillance structurelle de la citerne centrale N°1, une fuite d'hydrocarbures de cargaison dans la citerne centrale N°2 qui était une citerne à ballast spécialisée et une explosion dans la chambre des pompes. Elle a conclu qu'elle ne pouvait établir la cause du sinistre. Toutefois, elle a estimé que quatre personnes, à savoir le capitaine, le second, le chef mécanicien et le propriétaire du navire s'étaient rendus coupables d'une faute ou d'une faute lourde à certains égards, sans toutefois établir un lien de causalité entre cette faute et le sinistre. Elle a également estimé que le propriétaire avait commis une faute lourde en omettant de s'assurer de l'efficacité de certains dispositifs essentiels avant de permettre la reprise de l'exploitation commerciale du navire, en s'abstenant d'ordonner au navire de s'arrêter compte tenu de certains problèmes techniques qui s'étaient posés en négligeant de signaler à la société de classification qu'un des générateurs de gaz inerte était en panne.

Le Secrétariat du FIPOL examine actuellement le rapport de la Commission d'enquête avec l'aide d'experts techniques.

Enquête criminelle

Le Procureur examine à présent le rapport de la Commission d'enquête. Il a fait savoir à quatre personnes qu'elles étaient soupçonnées d'infractions criminelles; il s'agit de deux personnes ayant des droits de propriété sur le HAVEN, d'un chef de travaux du chantier naval de Singapour qui a réparé le navire et d'un directeur travaillant pour le propriétaire.

Procédure en justice

Une action en justice ayant été introduite contre le propriétaire du navire, le tribunal de première instance de Gênes a ouvert la procédure en limitation en mai 1991 et fixé le montant de limitation à Lit 23 950 220 000 (£11,0 millions), ce qui correspond à 14 millions de DTS, soit le montant maximal prévu en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Le fonds de limitation a été constitué par l'assureur P & I, à savoir la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd (le UK Club), au moyen d'une lettre de garantie. Le FIPOL est intervenu dans la procédure en limitation conformément à l'article 7.4 de la Convention portant création du Fonds.

Le FIPOL a fait opposition à la décision du tribunal d'ouvrir la procédure en limitation, et a contesté le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité. Le Gouvernement italien et quelques autres demandeurs ont également fait opposition.

Dans un jugement daté du 2 juillet 1992, le tribunal a estimé que, pour priver le propriétaire de son droit de limitation, il fallait que le demandeur prouve l'existence d'une faute personnelle de sa part. Le tribunal a confirmé le jugement rendu contre le UK Club en ce qui concerne le droit de limitation mais il a renvoyé l'affaire au juge chargé de la procédure en limitation pour qu'il poursuive son enquête sur le droit de limitation du propriétaire du navire.

En outre, le FIPOL a fait opposition à la décision prise par le tribunal d'accepter une garantie bancaire pour la constitution du fonds de limitation. En effet, une garantie bancaire ne produisait pas d'intérêts, alors que si le montant de limitation avait été versé en espèces, il aurait pu être placé par le tribunal et aurait rapporté des intérêts au profit des tiers et du FIPOL. C'est pourquoi le FIPOL a demandé au tribunal soit de déclarer que la garantie était insuffisante et qu'un fonds de limitation n'avait pas été valablement établi, soit d'ordonner que la garantie soit portée à Lit 42 003 500 000 afin de couvrir les intérêts pendant au moins cinq ans, puisqu'on ne pouvait pas s'attendre à un jugement définitif avant l'expiration d'un tel délai.

Dans une décision en date du 14 mars 1992, le juge chargé de la procédure en limitation a déclaré que la garantie bancaire devait couvrir également les intérêts à courir sur le montant de limitation. Il a en outre déclaré que les intérêts devraient s'accumuler au profit des victimes et non au profit du FIPOL comme ce dernier l'avait soutenu.

Le propriétaire du navire et le UK Club ont fait opposition à cette décision. Leur principal argument repose sur l'article V.1 de la Convention sur la responsabilité civile qui prévoit que le montant global de la responsabilité du propriétaire du navire ne peut en aucun cas excéder 14 millions de DTS. Ils soutiennent que, pour cette raison, les intérêts ne peuvent venir s'ajouter au-delà de cette limite. Toutefois, si la décision du juge d'étendre la garantie aux intérêts s'avère être correcte, ils pensent comme le FIPOL que les intérêts devraient s'accumuler au profit du FIPOL et non des victimes. Le FIPOL a également fait opposition, estimant que les intérêts devaient lui être destinés. Le tribunal se penchera sur cette question à un stade ultérieur.

Demandes d'indemnisation

Demandes italiennes

Quelque 1 300 demandeurs italiens ont soumis leurs demandes au tribunal de Gênes dans les délais prescrits. Toutefois, de nombreuses demandes ne sont pas chiffrées et certaines autres comportent des montants donnés comme provisoires. Le montant total des demandes qui comportent des sommes chiffrées s'élève à Lit 1 541 488 793 305 (£705 millions). Certaines demandes se chevauchent avec d'autres.

La demande la plus importante est celle du Gouvernement italien qui s'élève au total à Lit 242 899 669 151 (£110 millions). Cette demande porte sur les dépenses initiales de nettoyage engagées par les entrepreneurs sur les instructions de plusieurs autorités publiques, le remboursement de la valeur des barrages flottants perdus ou détruits, les frais de divers ministères et organismes publics et les frais liés à l'exécution d'un contrat de nettoyage et de surveillance conclu entre le Gouvernement italien et ATI.

La demande du Gouvernement italien comprend également un montant de Lit 100 milliards (£45 millions) au titre des dommages qu'aurait subis l'environnement. Les descriptifs de la demande n'indiquent pas le type de "dommage à l'environnement" qui aurait été subi ni ne donnent d'indication sur la méthode utilisée pour calculer le montant réclamé. Le Gouvernement italien a informé le FIPOL qu'il ne pouvait pas fournir une description des dommages à l'environnement parce que l'étude des effets du sinistre sur le milieu marin n'était pas encore terminée. Le Gouvernement a également déclaré que le chiffre indiqué dans la demande avait seulement un caractère provisoire. L'étude devrait être prête en février 1993.

La région de la Ligurie a demandé que le chiffre de la réclamation du Gouvernement italien pour dommages au milieu marin qui s'élevait à Lit 100 milliards soit porté à Lit 200 milliards (£90 millions). Cette région a soutenu que les montants devraient être répartis entre les diverses entités territoriales qui avaient directement subi ou subissaient un dommage écologique. Deux provinces et 14 communes ont inclus des rubriques relatives aux dommages à l'environnement dans leurs demandes respectives. Aucune de ces demandes ne contenait de description des dommages allégués et celles qui comportaient des montants chiffrés ne donnaient pas d'explication quant à leur mode de calcul.

Les propriétaires de 33 yachts et de 150 navires de pêche ont demandé des indemnités pour le nettoyage de leurs bateaux qui s'élevaient à Lit 168 143 771 (£77 000) et Lit 1 264 303 328 (£579 000) respectivement. Des demandes pour manque à gagner ont été soumises par quelque 700 hôteliers qui réclamaient Lit 80 284 601 128 (£37 millions) et par 150 pêcheurs qui réclamaient Lit 3 549 496 500 (£1,6 million).

Le tableau qui figure à la page 68 présente une ventilation préliminaire des demandes d'indemnisation italiennes en 15 catégories.

	Nombre de demandes	Montant réclamé Lit
Nettoyage/élimination de barrages flottants	1	5 000 000 000
Déploiement/récupération de barrages flottants	4	14 471 501 388
Nettoyage à terre	23	9 597 328 671
Préjudice au tourisme	15	7 447 000 000
Élimination de déchets	1	650 880 096
Domage à l'environnement	18	452 878 318 121
Bateaux de pêche	150	4 813 799 828
Exigibilités futures	2	2 206 604 070
Surveillance	3	1 366 138 208
Services de bureau	1	19 579 800
Autres opérations de nettoyage	77	912 415 266 703
Restaurants/hôtels	118	80 284 601 128
Commerçants/plagistes	292	21 248 485 937
Remorqueurs/navires de servitude	7	28 921 145 584
Yachts	33	168 143 771
TOTAL	745	1 541 488 793 305

700 demandes ont été soumises au tribunal, dont l'une regroupe les réclamations de 600 hôtels. On ne dispose pas encore de détails sur ces 600 hôtels. Un certain nombre de demandes contiennent des rubriques qui relèvent de plusieurs catégories.

Comme cela est indiqué ci-dessus, un certain nombre des demandes d'indemnisation présentées en Italie se chevauchent. En effet, l'Etat ainsi que des entrepreneurs et des sous-traitants ont présenté des demandes qui concernaient les mêmes opérations. Lorsqu'il les a évaluées, le FIPOL a essayé de déterminer leur montant global après avoir éliminé les doubles emplois et écarté les demandes pour dommages au milieu marin qui s'élevaient au total à Lit 452 878 318 121. L'une des rubriques de la demande de l'Etat semble revenir dans 44 autres demandes et ces chevauchements représenteraient au total Lit 789 449 121 296. En outre, il y a des autres doubles emplois évidents qui représentent Lit 82 325 442 961. Après avoir déduit ces montants du chiffre total, un solde de Lit 216 835 910 927 (£100 millions) se dégage au titre des demandes autres que celles pour dommages au milieu marin.

Il convient de souligner que les experts du FIPOL n'ont pas encore terminé leur examen et leur analyse des demandes. C'est pourquoi il est entendu que les chiffres donnés dans les tableaux devront être ajustés. En outre, il ne faut absolument pas considérer les renseignements donnés dans ces tableaux comme représentant la position du FIPOL quant à la recevabilité des demandes respectives ou au caractère raisonnable des montants réclamés.



HAVEN - Barrages flottants dans un port de plaisance



HAVEN - Des bateaux-pompes entourent le navire-citerne en feu

Comme cela est mentionné ci-dessus, de nombreuses demandes ne sont pas chiffrées et certaines indiquent que les montant réclamés sont provisoires. En outre, il ne peut être exclu que d'autres demandes soient présentées. En conséquence, le montant total des sommes réclamées peut augmenter.

Examen des demandes italiennes par le juge

Le juge chargé de la procédure en limitation a tenu ses premières audiences en septembre 1991 pour examiner les diverses demandes d'indemnisation. En décembre 1991, il a suspendu ces audiences consacrées aux demandes afin de se concentrer sur les questions relatives au montant d'indemnisation disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds; il les a reprises en octobre 1992. A ce jour, il a procédé à l'examen préliminaire de quelque 300 demandes. Pour un grand nombre d'entre elles, il a invité les demandeurs à présenter d'autres pièces justificatives. Il n'a pas encore examiné les demandes soumises par le Gouvernement italien et d'autres organismes publics. On pense qu'il ne sera pas en mesure d'établir la liste des demandes recevables ("stato passivo") avant la fin de 1993.

A sa session d'octobre 1992, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à indiquer, lorsque cela serait approprié au cours de la procédure en justice, la position du FIPOL quant à la recevabilité des demandes individuelles et les montants qu'il jugeait acceptables.

L'Administrateur a l'intention d'engager dans un proche avenir des discussions avec le Gouvernement italien à propos de sa demande.

Demandes italiennes pour dommages à l'environnement

Les demandes pour dommages au milieu marin que le juge n'avait pas encore examinées ont fait l'objet d'un débat au sein du Comité exécutif en décembre 1991 sur la base d'une étude de l'Administrateur. Dans cette étude, l'Administrateur appelait l'attention sur le fait que la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds avaient été mises en application dans la législation italienne par la loi N°506 du 27 mai 1978 et faisaient donc ainsi partie du droit italien. Il soulignait que, en cas de conflit entre les Conventions et toute autre loi italienne, celles-ci devaient l'emporter, étant donné qu'elles étaient des "lois spéciales". Il donnait également un bref aperçu de la législation italienne sur la protection du milieu marin et, en particulier, de la loi N°979 du 31 décembre 1982 qui contenait des dispositions relatives à la protection de la mer et de la loi N°349 du 8 juillet 1986 qui portait création du Ministère de l'environnement. Il se référait également à la jurisprudence et à la doctrine italiennes.

Dans cette étude l'Administrateur déclarait que certains éléments des dommages au milieu marin n'étaient pas quantifiables. Or le FIPOL n'avait cessé de soutenir que les demandes portant sur des éléments non quantifiables des dommages au milieu marin n'étaient pas recevables. Dans son interprétation de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, l'Assemblée du FIPOL avait exclu les évaluations des dommages au milieu marin qui se fondaient sur une quantification abstraite de dommages calculés conformément à des modèles

théoriques (Résolution N°3 adoptée par l'Assemblée en 1980). Le Groupe de travail intersessions créé par l'Assemblée en 1980 pour examiner si et, dans l'affirmative, dans quelle mesure les demandes d'indemnisation pour dommages à l'environnement étaient recevables en vertu des Conventions s'était servi de termes similaires pour dire que des indemnités ne pouvaient être versées que si le demandeur avait subi un préjudice économique quantifiable. Il convenait de mentionner que les conclusions du Groupe de travail avaient été appuyées par l'Assemblée.

L'Administrateur soulignait dans l'étude que la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds étaient des conventions de droit civil qui avaient été adoptées dans le but de fournir une indemnisation aux victimes de dommages par pollution. C'est pourquoi on pouvait affirmer que les demandes qui ne visaient pas à fournir une réparation ne relevaient pas des Conventions, comme par exemple lorsqu'il s'agissait de sommes allouées en vertu de la loi italienne de 1986 mentionnée ci-dessus au titre d'éléments non quantifiables de dommages à l'environnement, qui étaient de caractère punitif. Etant donné que les réclamations de ce type ne visaient pas l'obtention d'une réparation, elles pouvaient, selon l'Administrateur, faire l'objet d'une action en justice en dehors du cadre des Conventions, sur la base de la législation nationale. A son avis, les rédacteurs de la Convention portant création du Fonds n'avaient certainement pas pour intention de prévoir le versement par le FIPOI de sommes de caractère punitif, calculées en fonction de la gravité de la faute commise ou du bénéfice obtenu par la partie fautive. Si de tels versements devaient relever des Conventions, cela aboutirait à des résultats inacceptables.

Au cours des débats du Comité exécutif, la délégation italienne a déclaré qu'elle n'acceptait pas les bases sur lesquelles l'Administrateur avait fondé son analyse du problème, ni ses conclusions. Elle a mentionné que l'Italie avait ratifié la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds et que ces Conventions faisaient partie du régime juridique italien en tant que lois spéciales. Toutefois, les Conventions ne contenaient pas de dispositions excluant ou limitant le droit à indemnisation pour dommage à l'environnement. En effet, le dommage par pollution était défini dans la Convention sur la responsabilité civile comme "toute perte ou tout dommage causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures". La délégation italienne ne pouvait se rallier à l'interprétation de l'Administrateur selon laquelle seuls les éléments quantifiables de ces dommages étaient recevables en vertu des Conventions. A son avis, l'indemnisation était régie principalement par la loi de 1982 qui envisageait la possibilité d'une indemnisation des dommages au milieu marin tant au titre de leurs éléments quantifiables que de leurs éléments non quantifiables. Cette loi mentionnait expressément l'indemnisation des dommages aux ressources marines; par ailleurs l'indemnisation qu'elle prévoyait devait être quantifiée indépendamment de la gravité de la faute commise ou du bénéfice obtenu par la partie fautive. La délégation italienne ne pouvait accepter que cette indemnisation soit considérée comme une sanction.

Le Comité exécutif a, d'une façon générale, entériné l'analyse que l'Administrateur avait faite du problème.

Le FIPOL soumettra un nouveau mémoire présentant ses prétentions au sujet de la demande d'indemnisation pour dommages au milieu marin lorsque le juge reprendra l'examen de cette question.

Demandes françaises

Le Gouvernement français a intenté une action en justice devant le tribunal de Gênes pour réclamer l'indemnisation du coût des opérations de nettoyage menées en mer et à terre en France, à raison d'un montant total de FF16 284 592 (£2,0 millions). Le Gouvernement français s'est réservé le droit de demander réparation au titre du coût de la remise en état du milieu marin, en se référant à la Résolution adoptée par l'Assemblée du FIPOL en 1980 concernant les dommages au milieu.

Des demandes d'indemnisation d'un montant total de FF78 410 591 (£9,4 millions) ont également été soumises au tribunal de Gênes par 32 communes françaises et un autre organisme public. Ces demandes concernent presque exclusivement les activités de nettoyage de la côte et le manque à gagner du secteur touristique. Les demandeurs se sont réservés le droit de soumettre des preuves concernant des dépenses additionnelles. Un organisme public (le Parc national de Port-Cros) a demandé réparation au titre de dommages au milieu marin.

En février 1992, l'Administrateur a procédé à des entretiens avec le Gouvernement français et les autorités locales françaises intéressées quant à la meilleure façon de procéder pour traiter ces demandes d'indemnisation. Il a été convenu d'entreprendre des négociations dès que possible afin de parvenir à un accord entre les demandeurs, d'une part, et le propriétaire du navire, le UK Club et le FIPOL, d'autre part, au sujet du montant des demandes. Il va sans dire que cet accord devra être examiné par le tribunal de Gênes.

Le Secrétariat du FIPOL a examiné les demandes françaises avec l'aide d'experts. L'Administrateur a l'intention de soumettre par écrit aux demandeurs au début de 1993 des observations concernant leurs demandes et il espère que les discussions avec ces derniers pourront commencer aussitôt après.

Le FIPOL a été avisé de certaines demandes de particuliers en France portant sur de modestes montants.

Demandes relatives à Monaco

A ce jour, le Gouvernement monégasque n'a pas présenté de demande. Le coût des opérations entreprises dans la Principauté serait de FF324 000 (£38 900).

Méthode de conversion des francs-or

En vertu de l'article 4.4 de la Convention portant création du Fonds, le montant maximal des indemnités payables pour un événement déterminé en application de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds est de 450 millions de francs-or, y compris la somme effectivement versée par le propriétaire du navire ou son assureur. L'Assemblée du FIPOL a, par étapes, porté ce montant à 900 millions de francs-or, conformément à l'article 4.6 de la Convention portant création du Fonds. L'article 5.1 de cette Convention prévoit la prise en charge par le FIPOL, dans certaines conditions, d'une partie du montant total de la

responsabilité incombant au propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

Les montants indiqués dans le texte initial de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds sont exprimés en francs-or (francs Poincaré). D'après la première de ces Conventions, le montant en francs-or devrait être converti dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel le fonds de limitation du propriétaire du navire doit être constitué suivant la valeur officielle de cette monnaie par rapport au franc à la date de la constitution du fonds de limitation.

Les dispositions pertinentes à cet égard sont l'article V.9 de la Convention sur la responsabilité civile et l'article 1.4 de la Convention portant création du Fonds, qui disposent ce qui suit:

Article V.9 de la Convention sur la responsabilité civile:

Le franc mentionné dans cet article est une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Le montant mentionné au paragraphe 1 du présent article sera converti dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel le fonds doit être constitué; la conversion s'effectuera suivant la valeur officielle de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus à la date de constitution du fonds.

Article 1.4 de la Convention portant création du Fonds:

Par "franc", on entend l'unité visée à l'article V, paragraphe 9, de la Convention sur la responsabilité.

En 1976, des Protocoles ont été adoptés en vue de modifier les deux Conventions en remplaçant le franc-or en tant qu'unité monétaire par le droit de tirage spécial (DTS) du Fonds monétaire international (FMI). A cette époque, le DTS était considéré comme égal à 15 francs-or. Conformément au Protocole de 1976 à la Convention portant création du Fonds, les montants de 450 millions de francs-or et de 900 millions de francs-or prévus aux articles 4.4 et 4.6 de cette Convention ont donc été remplacés par 30 millions de DTS et 60 millions de DTS respectivement. Le franc-or a également été remplacé par le DTS à l'article 5.1 qui régit la prise en charge financière du propriétaire du navire. Le DTS doit être converti dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel le fonds de limitation du propriétaire du navire est constitué suivant la valeur officielle de cette monnaie par rapport au DTS à la date de la constitution du fonds de limitation. Le Protocole de 1976 à la Convention sur la responsabilité civile est entré en vigueur en 1981, tandis que le Protocole de 1976 à la Convention portant création du Fonds ne l'est pas encore.

Lors de la procédure en limitation, un important point de droit a été soulevé au sujet de la méthode à suivre pour convertir en lires italiennes le montant maximal payable par le FIPOL (soit 900 millions de francs-or). Le FIPOL tenait pour acquis que la conversion devrait se faire sur la base du DTS. Certains demandeurs ont toutefois soutenu que la conversion devait se faire sur la base du cours de l'or sur le marché libre, étant donné que le Protocole de 1976 à la Convention portant création du Fonds, qui avait remplacé le franc-or par le DTS, n'était pas en vigueur.

Le FIPOL a soumis au juge de longs mémoires exposant ses prétentions en novembre 1991 et en janvier 1992. Ces prétentions ont été étayées par les avis juridiques donnés par quatre éminents juristes.

Le principal argument invoqué par le FIPOL à l'appui de sa position était que l'adjectif "officielle" avait été délibérément inclus dans la définition de l'unité de compte donnée dans le texte initial de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile afin de garantir la stabilité du système et visait manifestement à exclure l'emploi du cours de l'or sur le marché libre; par le biais d'un renvoi, cette définition était reprise dans la Convention portant création du Fonds. Le FIPOL a également souligné que l'utilisation d'unités de compte différentes lors de l'application de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds entraînerait des résultats inacceptables, en particulier en ce qui concerne le rapport entre la part de responsabilité assumée par le propriétaire du navire et par le FIPOL, respectivement, sur la base de l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds.

Le juge chargé de la procédure en limitation s'est prononcé sur ce point le 14 mars 1992. Il a conclu qu'il fallait calculer le montant maximal payable par le FIPOL en se fondant sur la valeur de l'or sur le marché libre, ce qui donnait une somme de Lit 771 397 947 400 (£350 millions) (y compris le montant payé par le propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile), au lieu de la somme de Lit 102 864 000 000 (£47 millions) que l'on obtiendrait en utilisant le DTS comme le FIPOL le préconisait. Le FIPOL a fait opposition à cette décision.

A sa session de mai 1992, le Comité exécutif s'est déclaré gravement préoccupé par les conséquences que la décision du juge aurait sur l'avenir du régime de responsabilité et d'indemnisation instauré par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. Il a partagé l'opinion exprimée dans le mémoire présenté par le FIPOL selon lequel l'interprétation universellement acceptée de la Convention portant création du Fonds était que la limite de la couverture du FIPOL devrait être déterminée en appliquant la méthode du DTS. La délégation italienne a déclaré qu'elle ne prenait pas position à cet égard. Le Comité a approuvé les analyses juridiques présentées dans les divers mémoires soumis par le FIPOL lors de la procédure en justice, et a chargé l'Administrateur de poursuivre l'action menée par le FIPOL en opposition à la décision du juge.

En vertu du droit italien, les oppositions aux décisions du juge chargé de la procédure en limitation doivent être examinées par le tribunal de première instance composé de trois juges (y compris le juge qui a pris la décision à laquelle il est fait opposition).

Dans la procédure d'opposition, le FIPOL a présenté de longs mémoires exposant ses prétentions. Le tribunal de première instance a examiné les oppositions lors d'une audience tenue le 12 juin 1992; son jugement était attendu en juillet 1992. Dans une décision du 2 juillet 1992, toutefois, le tribunal a déclaré qu'il ne pouvait se prononcer sur le fond. Il a estimé que le propriétaire du navire et le UK Club n'avaient pas observé certaines formalités de procédure et que le propriétaire, le UK Club et le FIPOL n'avaient pas notifié leur opposition dans les formes à deux demandeurs. Du

fait de la décision du tribunal, il a fallu adresser une nouvelle notification à ces deux demandeurs. Une nouvelle audience sur cette question était prévue pour le 29 janvier 1993, le jugement devant être rendu peu de temps après.

Si le FIPOI doit être débouté de son opposition, il pourrait faire appel du jugement du tribunal de première instance devant la Cour d'appel dont la décision pourrait elle-même donner lieu à un pourvoi devant la Cour suprême de cassation.

Pour ce qui est de la détermination du montant maximal payable par le FIPOI, le juge a également examiné la question de savoir si ce montant devrait être augmenté des intérêts, comme le souhaitaient certains demandeurs. Le juge a répondu négativement à cette question, comme le soutenait le FIPOI. Il n'y a pas eu d'objection à la décision du juge sur ce point.

KAIKO MARU N°86

(Japon, 12 avril 1991)

Le navire-citerne japonais KAIKO MARU N°86 (499 tjb) qui était chargé de 1 000 tonnes de fuel-oil lourd est entré en collision par un épais brouillard avec deux barges côtières au large de Nomazaki dans la préfecture d'Aichi (Japon). A la suite de cet abordage, quelque 25 tonnes d'hydrocarbures de cargaison se sont échappées dans la mer.

La zone revêt une grande importance pour la pêche et la culture des algues. Des opérations de nettoyage ont été immédiatement entreprises. Les opérations en mer se sont terminées le 14 avril. En raison du grand vent, une partie des hydrocarbures a atteint certains îlots. Les opérations de nettoyage à terre se sont terminées le 19 avril.

Les demandes d'indemnisation suivantes ont été soumises au titre des opérations de nettoyage et des dommages aux pêcheries; elles ont été réglées en mai 1992 comme suit:

	<u>Réclamé</u>	<u>Approuvé</u>
	¥	¥
Agence de la sécurité maritime	25 066 624	18 007 792
Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes	34 159 205	31 378 860
Groupe de sociétés pétrolières	18 702 164	12 528 890
Associations coopératives de pêche	<u>62 680 286</u>	<u>45 812 751</u>
Total	<u>140 608 279</u>	<u>107 728 293</u>
	(£741 000)	(£567 700)

En août 1992, le FIPOI a versé ¥93 067 813 (£374 368), ce qui représentait le montant global des demandes approuvées moins le montant de limitation du propriétaire du navire qui était de ¥14 660 480 (£58 970).

A la suite d'une enquête sur la cause du sinistre, le tribunal maritime a conclu que l'abordage avait été causé par des erreurs de navigation de la part du KAIKO MARU N°86 et de la part des barges. D'après le tribunal, il n'y avait pas de faute personnelle de la part du propriétaire du navire du KAIKO MARU N°86.

L'avocat du FIPOL a été chargé de déterminer s'il serait possible d'intenter une action en recours contre les propriétaires des barges en cause. Il a pu établir que ces barges n'avaient pas d'assurance P & I et que la situation financière de leurs propriétaires était très problématique. C'est pourquoi l'Administrateur a estimé qu'il ne valait pas la peine d'intenter une action en recours. Néanmoins, l'Administrateur a fait le nécessaire pour empêcher que le droit de recours du FIPOL contre les propriétaires des barges ne soit frappé de prescription.

Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire qui s'élève à ¥3 665 120 (£15 530) n'a pas été versé étant donné que la procédure en limitation n'est pas terminée.

KUMI MARU N°12

(Japon, 27 décembre 1991)

Le navire-citerne japonais KUMI MARU N°12 (113 tjb) est entré en collision avec un navire porte-conteneurs dans la baie de Tokyo (Japon). A la suite de l'abordage, le KUMI MARU N°12 a subi une brèche dans le bordé de muraille tribord et la citerne N°4, et il a laissé échapper cinq tonnes de fuel-oil lourd dans la mer. Afin d'empêcher tout nouveau dommage par pollution, le reste de la cargaison a été transféré sur un autre navire. Les opérations de nettoyage qui ont immédiatement été entreprises par le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes se sont terminées le lendemain.

Une enquête est en cours sur la cause de l'accident.

Des demandes d'indemnisation d'un montant total de ¥6 211 309 (£32 860) ont été soumises au titre des opérations de nettoyage. Elles ont été réglées en octobre 1992 à raison de ¥4 115 079 (£21 770). En novembre 1992, le FIPOL a payé ¥1 056 519 (£5 629), ce qui représentait le montant du règlement diminué du montant de limitation applicable au KUMI MARU N°12, lequel s'élevait à ¥3 058 560 (£16 290).

Le montant de la prise en charge du propriétaire du navire qui est de ¥764 640 (£3 200) n'a pas encore été versé.

FUKKOL MARU N°12

(Japon, 9 juin 1992)

Alors que le navire-citerne japonais FUKKOL MARU N°12 (94 tjb) approvisionnait un navire de pêche en fuel-oil lourd dans le port d'Ishinomaki (Japon), une erreur de manipulation d'une manche de soutage a entraîné le déversement d'une petite quantité d'hydrocarbures dans une cale à cargaison qui contenait environ 50 tonnes de poissons. Une vingtaine de tonnes ont été contaminées et ont dû être détruites. Le reste de la cargaison a été vendu au rabais.

Dans cette affaire, la question s'est posée de savoir si les dommages causés au poisson et les frais de nettoyage de la cale à cargaison devaient être considérés comme relevant de la définition du "dommage par pollution" donnée dans la Convention sur la responsabilité civile.

La notion de "dommage par pollution" s'étend à tout dommage par contamination causé à l'extérieur du navire qui transporte les hydrocarbures ayant occasionné ce dommage. A la suite de plusieurs événements survenus au Japon, le FIPOL a versé des indemnités pour des dommages causés par un débordement d'hydrocarbures qui s'était produit lors de leur transbordement d'un navire-citerne à un autre navire, mais ces hydrocarbures s'étaient déversés dans la mer et avaient nécessité des opérations de nettoyage. Le sinistre du FUKKOL MARU N°12 est différent dans la mesure où il n'y a pas eu de déversement d'hydrocarbures dans la mer, ni d'opération de nettoyage. Néanmoins, dans deux affaires semblables, le FIPOL a estimé que les dommages causés à une cargaison de poisson dans des circonstances quasi identiques devaient être considérés comme étant couverts par la définition du "dommage par pollution". Vu la position adoptée par le FIPOL à l'égard de ces précédents sinistres, l'Administrateur a décidé que les dommages causés dans l'affaire du FUKKOL MARU N°12 devraient être considérés comme relevant de la définition.

Une demande d'indemnisation de ¥6 442 397 (£34 000) qui avait été présentée par le propriétaire d'un navire de pêche au titre des dommages subis par sa cargaison de poissons et des frais de nettoyage de la côte a été acceptée dans sa totalité en décembre 1992. Elle n'a pas encore été payée.

Le montant de limitation applicable au FUKKOL MARU N°12 est évalué à ¥2 198 400 (£9 200).

AEGEAN SEA

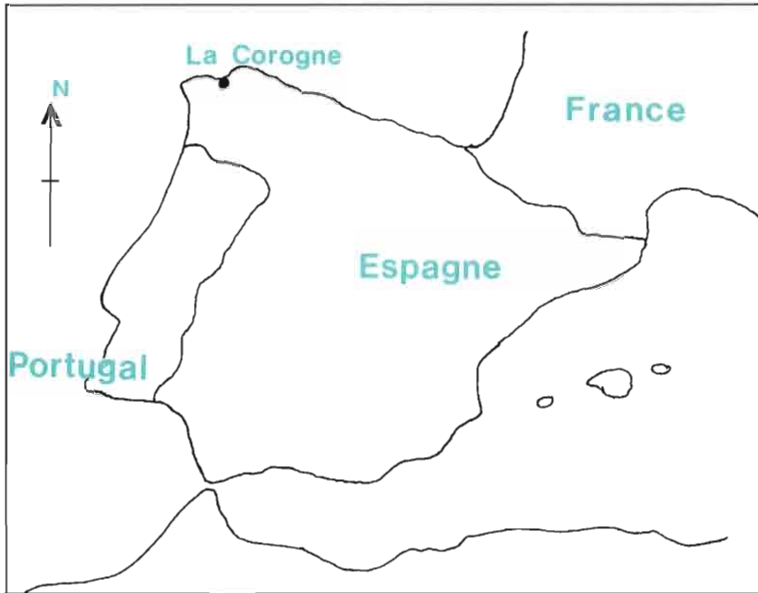
(Espagne, 3 décembre 1992)

A l'aube du 3 décembre 1992, au cours d'une forte tempête, le minéralier-vraquier-pétrolier grec AEGEAN SEA (57 801 tjb) s'est échoué à une centaine de mètres de la côte alors qu'il s'approchait du port de La Corogne au nord-ouest de l'Espagne. Les 32 membres de l'équipage ont tous été sauvés par hélicoptère après l'échouement. Le navire transportait environ 80 000 tonnes de brut. Il s'est brisé en deux et a brûlé furieusement pendant quelque 24 heures; puis les deux parties ont coulé à une cinquantaine de mètres de la côte. Environ 6 500 tonnes de brut et 1 700 tonnes de fuel-oil lourd restaient dans la section arrière. Ces hydrocarbures ont été récupérés par des sauveteurs travaillant à partir du littoral. Il a été confirmé qu'il ne restait pas d'hydrocarbures dans la partie avant immergée. On ne sait pas combien d'hydrocarbures se sont déversés mais il semble que la majeure partie de la cargaison ait été consommée par l'incendie ou se soit dispersée naturellement en mer.

Des experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) ont été recrutés par le propriétaire du navire et son assureur P & I, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (le UK Club), et par le FIPOL; ils sont arrivés à La Corogne dans l'après-midi du jour de l'accident.

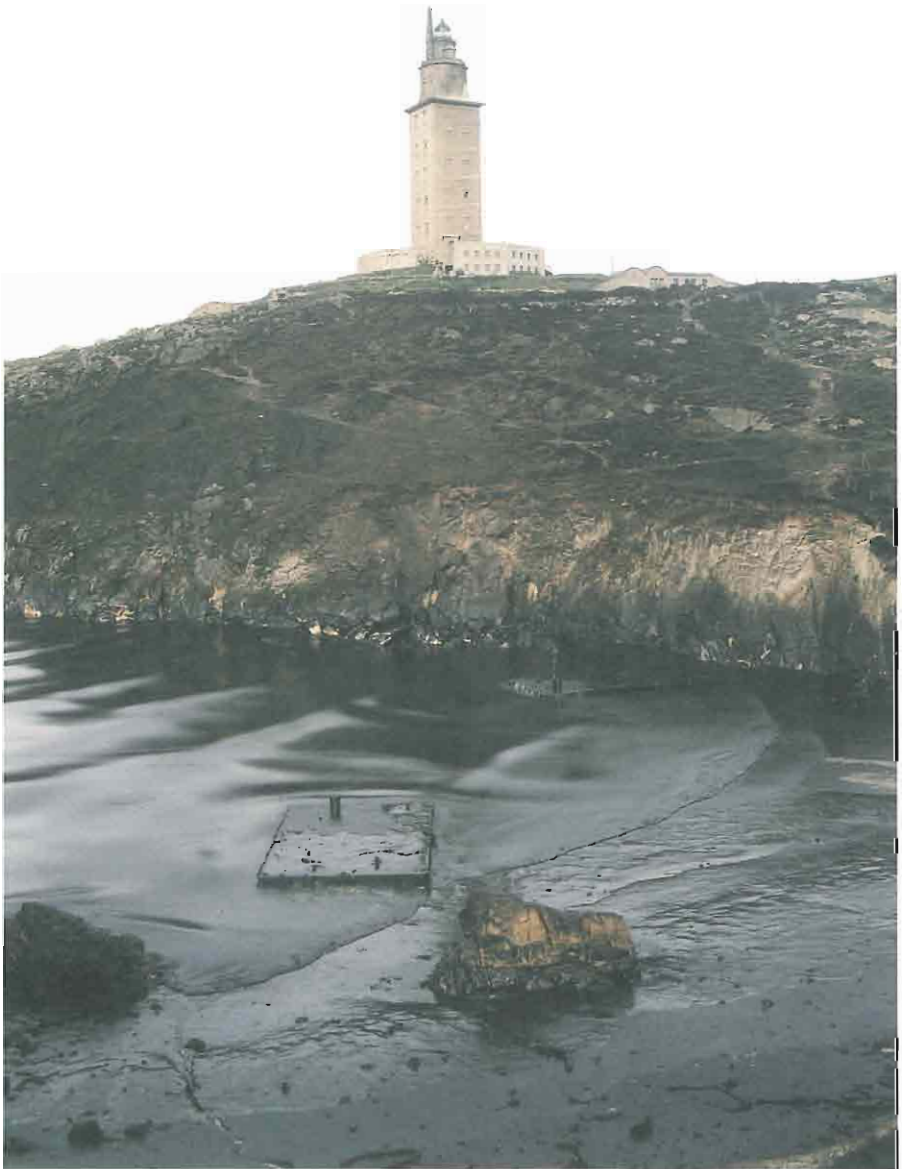
Vu le mauvais temps, il n'était guère possible de récupérer les hydrocarbures en mer mais l'on a tenté de protéger les zones vulnérables en déployant des barrages flottants à partir de navires et à partir du rivage. Toutefois, comme la cargaison était du brut léger (Brent Blend Crude) et que l'action des vagues est extrêmement

vigoureuse sur cette côte exposée, les nappes ont fait l'objet d'une dispersion naturelle considérable. La côte qui est surtout rocheuse et très découpée comporte aussi quelques grands estuaires. Certains rivages au nord-est de La Corogne ont été contaminés et le port d'El Ferrol a été extrêmement souillé.



Une grande partie des hydrocarbures flottants se sont dispersés naturellement ou ont été récupérés. Dans les zones où il était possible d'intervenir depuis le rivage, on a essayé d'enlever les hydrocarbures flottants en utilisant des camions aspirateurs, des écrémeurs et des pompes que l'on avait sur place. Environ 6 000m³ de mélange d'eau et d'hydrocarbures ont été recueillis au total et emmenés dans des installations locales de réception des hydrocarbures pour y être traités. Les ressources dont disposaient les autorités espagnoles ont suffi pour ces opérations, compte tenu de la quantité d'hydrocarbures récupérables, des difficultés d'accès à la côte et du très mauvais temps. L'assureur P & I a toutefois fait venir de France et d'Irlande du Nord quelques pompes et citernes de stockage portatives, après avoir consulté le FIPOL.

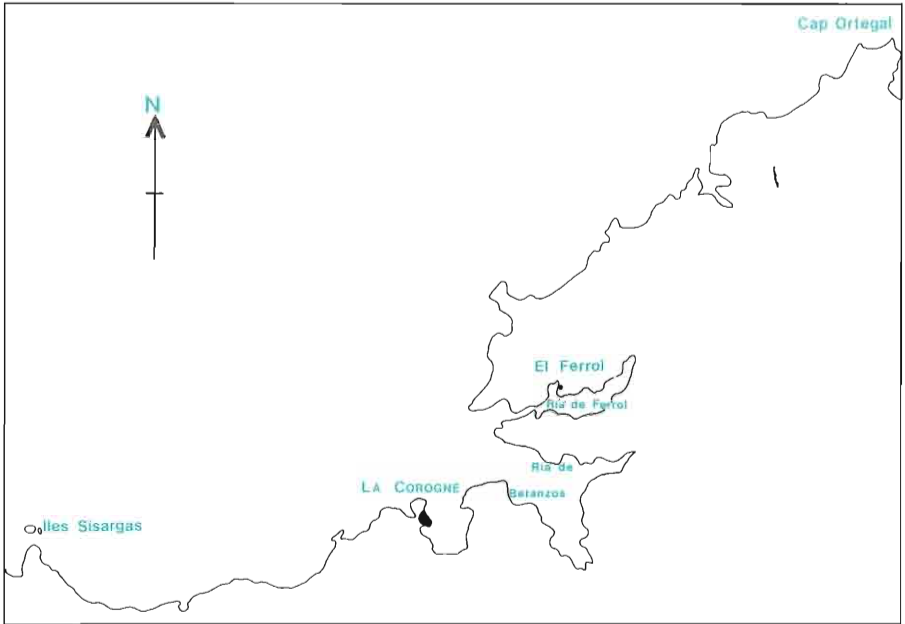
A la fin de décembre 1992, le nettoyage des plages polluées a commencé à la main pour enlever quelque 1 200m³ d'hydrocarbures et de sable extrêmement contaminé. Les autorités régionales ont proposé d'incinérer les hydrocarbures après les avoir séparés du sable.



AEGEAN SEA - La marée noire au pied d'un phare

Le fond de la Ria de Ferrol où se trouvent des marais et des bancs de vase a été touché mais comme cet environnement était particulièrement sensible, les méthodes de nettoyage ont été choisies avec soin. Un plan d'action devait entrer en vigueur à la mi-janvier 1993.

Dès le début, la pêche a été frappée d'une interdiction générale dans la zone sinistrée qui comprenait les eaux proches de la côte ainsi que le littoral entre les îles Sisargas et le Cap Ortegal. Le ramassage des palourdes, des coques, des oursins de mer et des bernacles qui sont des espèces de la plus grande importance a été interdit. La culture des moules sur des radeaux est très développée dans la Ria de Betanzos mais ceux-ci n'ont guère été touchés par les hydrocarbures. Il y a



également dans cette zone des installations piscicoles spécialisées dans l'élevage du turbot et du saumon et des installations de purification des palourdes et des moules, qui n'ont été que légèrement atteintes. Un expert d'un organisme français de recherches, le Centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE), aide l'ITOPF à évaluer l'impact de la pollution sur la pêche.

Le Gouvernement espagnol et les autorités provinciales et locales ont encouru des frais au titre des mesures de nettoyage et de sauvegarde. Les pouvoirs publics ont confié une partie de ces activités de nettoyage à des entrepreneurs. Il est encore trop tôt pour faire une estimation de ces frais.

Dans la zone atteinte, plus de 2 500 pêcheurs ont des permis pour ramasser les palourdes, les coques, etc et nombre d'entre eux ont subi un manque à gagner. On peut donc s'attendre à ce que de nombreux pêcheurs soumettent des demandes d'indemnisation. En outre, plusieurs centaines de petits navires de pêche ont été souillés à divers degrés et l'on s'attend à la mise en place d'un programme de nettoyage. Il n'est pas possible, à ce stade, d'évaluer l'ampleur des demandes d'indemnisation relatives au manque à gagner et aux frais de nettoyage.

Après avoir consulté le Gouvernement espagnol, le propriétaire du navire, le UK Club et le FIPOL ont ouvert à La Corogne un bureau conjoint qui recevra les demandes d'indemnisation. Ce bureau collaborera étroitement avec les autorités espagnoles et les demandeurs afin de faciliter le traitement des demandes.

Le tribunal de La Corogne a demandé au propriétaire du navire de constituer un fonds de limitation qu'il a fixé à 1 121 219 450 pesetas (£6,5 millions).

Le tribunal procède à une enquête sur la cause du sinistre. Le FIPOL suivra cette enquête par l'intermédiaire de son avocat espagnol et des experts techniques dont les services pourraient s'avérer nécessaires.

13 CONCLUSIONS

Un événement majeur de pollution par les hydrocarbures s'est malheureusement produits en 1992 dans un Etat Membre du FIPOL; il s'agit du sinistre de l'AEGEAN SEA survenu en Espagne en décembre. Les sinistres survenus dans d'autres Etats Membres n'ont entraîné qu'une pollution limitée.

Le débat public que certains sinistres récents, tels que celui du HAVEN, ont suscité dans le monde au sujet des problèmes liés à la pollution par les hydrocarbures provenant des navires s'est axé sur la nécessité de renforcer la sécurité de la navigation, d'étudier la conception et la construction des navires-citernes, d'améliorer les plans d'intervention et de mettre au point de l'équipement et des produits mieux adaptés pour le nettoyage des nappes. Ce débat a contribué à faire prendre davantage conscience, dans tous les Etats, y compris les Etats non Membres du FIPOL, de l'importance d'un régime efficace d'indemnisation des victimes pour les dommages de pollution par les hydrocarbures.

Au cours des cinq dernières années, le nombre des Etats Membres du FIPOL est passé de 36 à 56 et il y a tout lieu de croire que d'autres Etats viendront se joindre à eux dans un avenir proche. Cet accroissement constant du nombre des Membres tend à démontrer que la communauté internationale juge viable le régime d'indemnisation instauré par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, car il permet d'indemniser rapidement les victimes d'une pollution par les hydrocarbures.

Au cours des débats qui ont eu lieu au sein du FIPOL ainsi qu'à l'OMI, les Etats Membres du FIPOL ont fait part de leur ferme appui pour le régime d'indemnisation instauré en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. L'adoption des Protocoles de 1992 modifiant ces deux Conventions démontre combien les Etats attachent d'importance à l'avenir de ce régime et tiennent à en garantir la viabilité. Compte tenu des déclarations faites par un certain nombre d'Etats lors de la Conférence internationale de 1992, l'on peut penser que les Protocoles de 1992 entreront très vraisemblablement en vigueur dans un avenir proche.

ANNEXE I

Structure du FIPOL

ASSEMBLEE

Composée de tous les Etats Membres

Président:	M. J Bredholt	(Danemark)
Vice-Présidents:	M. H Tanikawa	(Japon)
	M. A Al-Yagout	(Koweït)

COMITE EXECUTIF

31ème - 32ème sessions

33ème session

Président:	M. R Renger (Allemagne)	Président:	M. R Renger (Allemagne)
Vice-Président:	M. E H Benabouba (Algérie)	Vice-Président:	M. G B Cooper (Libéria)
Algérie	Italie	Algérie	Koweït
Allemagne	Japon	Allemagne	Libéria
Fédération de Russie	Koweït	Canada	Nigéria
France	Libéria	Espagne	Norvège
Ghana	Norvège	Fédération de Russie	Pays-Bas
Grèce	Royaume-Uni	Ghana	Pologne
Inde	Sri Lanka	Inde	Venezuela
Indonésie		Japon	

SECRETARIAT DU FIPOL

Fonctionnaires

M. M Jacobsson	Administrateur
M. R Sonoda	Juriste
M. S O Nte	Fonctionnaire des Finances/du Personnel
Mme. S Broadley	Fonctionnaire des demandes d'indemnisation
Mme. H Rubin	Fonctionnaire d'Administration

COMMISSAIRE AUX COMPTES

Le contrôleur et vérificateur général des comptes
du Royaume-Uni

ANNEXE II

Note sur les états financiers publiés

Les tableaux récapitulatifs reproduits aux annexes III à VII résument les renseignements donnés dans les états financiers certifiés du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'année close le 31 décembre 1991, tels qu'approuvés par l'assemblée à sa 15^{ème} session.

DECLARATION DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

Les tableaux récapitulatifs qui sont reproduits aux annexes III à VII sont conformes aux états financiers certifiés du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'année close le 31 décembre 1991.

Bureau national de vérification des comptes
pour le Contrôleur et vérificateur général du Royaume-Uni

Janvier 1993

ANNEXE III

Fonds général

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DECEMBRE 1991

	1991		1990	
	£	£	£	£
RECETTES				
Contributions				
Contributions initiales		-		5 983
Contributions annuelles		488 125		1 594 491
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes		<u>(17 534)</u>		<u>4 208</u>
		470 591		1 604 682
Divers				
Recettes accessoires	3 720		43 962	
Intérêts sur un prêt au FGD du Kasuga Maru N°1	-		13 821	
Intérêts sur un prêt au FGD du Thuntank 5	-		20 912	
Intérêts sur un prêt au FGD du Rio Orinoco	30 102		-	
Intérêts sur les arriérés de contributions	11 457		16 825	
Intérêts sur les placements	<u>1 087 778</u>		<u>546 780</u>	
	1 133 057	<u>1 133 057</u>	<u>642 300</u>	<u>642 300</u>
		1 603 648		2 246 982
DEPENSES				
Dépenses du Secrétariat				
Engagements de dépenses	517 583		437 305	
Demandes d'indemnisation				
Demandes d'indemnisation générales	<u>2 068 854</u>		<u>652 907</u>	
	2 586 437	<u>2 586 437</u>	<u>1 090 212</u>	<u>1 090 212</u>
		(982 789)		1 156 770
Ajustement du taux de change		<u>3 475</u>		<u>(2 194)</u>
Excédent/(déficit) des recettes sur les dépenses		<u>(979 314)</u>		<u>1 154 576</u>

ANNEXE IV

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le Brady Maria

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1991

	1991		1990	
RECETTES	£	£	£	£
Intérêts sur les arriérés de contributions	-		295	
Intérêts sur les placements	<u>11 822</u>		<u>5 347</u>	
	11 822	11 822	5 642	5 642
 DEPENSES				
Honoraires		<u>-</u>		<u>-</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		11 822		5 642
Solde reporté: 1er janvier		<u>64 565</u>		<u>58 923</u>
Solde au 31 décembre		<u><u>76 387</u></u>		<u><u>64 565</u></u>

ANNEXE V

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le Kasuga Maru N°1

COMPTES DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1991

	1991		1990	
RECETTES	£	£	£	£
Contributions				
Contributions annuelles		-		1 499 995
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	6 383		4 609	
Intérêts sur les placements	<u>53 330</u>		<u>21 500</u>	
	59 713	<u>59 713</u>	26 109	<u>26 109</u>
		59 713		1 526 104
DEPENSES				
Indemnisation	16 813		-	
Honoraires	17 112		59 030	
Intérêts sur des emprunts	-		13 821	
Divers	<u>7</u>		<u>14</u>	
	33 932	<u>33 932</u>	72 865	<u>72 865</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		25 781		1 453 239
Solde reporté: 1er janvier		<u>275 755</u>		<u>(1 177 484)</u>
Solde au 31 décembre		<u>301 536</u>		<u>275 755</u>

ANNEXE VI

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le Thuntank 5

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1991

	1991		1990	
RECETTES	£	£	£	£
Contributions				
Contributions annuelles				1 700 747
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	4 272		5 009	
Intérêts sur les placements	<u>18 153</u>		<u>5 389</u>	
	22 425	<u>22 425</u>	10 398	<u>10 398</u>
		22 425		1 711 145
DEPENSES				
Intérêts sur des emprunts	-		20 912	
Honoraires	513		-	
Divers	<u>20</u>		<u>36</u>	
	533	<u>533</u>	20 948	<u>20 948</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		21 892		1 690 197
Solde reporté: 1er janvier		<u>79 827</u>		<u>(1 610 370)</u>
Solde au 31 décembre		<u>101 719</u>		<u>79 827</u>

ANNEXE VII

Bilan du FIPOL au 31 décembre 1991

	1991		1990	
	£	£	£	£
ACTIF				
Disponibilités en banque et en caisse		4 728 513		7 702 410
Contributions non acquittées		23 628		122 218
Sommes dues du FGDI du Rio Orinoco		2 591 075		-
Montant remboursable de la TVA		5 278		5 288
Sommes diverses à recevoir		8 867		8 172
Intérêts sur les arriérés de contributions		<u>3 119</u>		<u>3 440</u>
		7 360 480		7 841 528
MOINS				
PASSIF				
Fonds de prévoyance du personnel	343 368		239 259	
Sommes à verser	10 283		6 618	
Engagements non réglés	55 583		19 225	
Contributions payées d'avance	512 161		59 052	
Compte des contribuables	718 785		877 255	
Sommes dues au FGDI du Brady Maria	76 387		64 565	
Sommes dues au FGDI du Kasuga Maru N° 1	301 536		275 755	
Sommes dues au FGDI du Thuntank 5	<u>101 719</u>		<u>79 827</u>	
	2 119 822	<u>2 119 822</u>	1 621 556	<u>1 621 556</u>
AVOIRS NETS		<u>5 240 658</u>		<u>6 219 972</u>
REPRESENTES PAR				
Excédent cumulatif		1 240 658		2 219 972
Fonds de roulement		<u>4 000 000</u>		<u>4 000 000</u>
		<u>5 240 658</u>		<u>6 219 972</u>

ANNEXE VIII

RAPPORT DU COMMISSAIRE AUX COMPTES SUR LES ETATS FINANCIERS DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DECEMBRE 1991

GENERALITES

Etendue de la vérification

1 J'ai vérifié les états financiers du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (le "Fonds") pour le treizième exercice financier clos le 31 décembre 1991. Je les ai examinés en tenant dûment compte des dispositions de la Convention portant création du Fonds, ainsi que le Règlement financier du Fonds. L'étendue de l'examen des demandes d'indemnisation et des contributions auquel j'ai procédé a été limitée pour les raisons données aux paragraphes 6 et 7 ci-dessous.

2 Dans le cadre de ma vérification, je me suis livré à un examen général des méthodes comptables ainsi qu'à une étude des écritures comptables et des pièces justificatives qui ont suffi pour que je me fasse une opinion sur les états financiers.

Etablissement du rapport

3 Au cours de la vérification, mes collaborateurs ont cherché à obtenir auprès du Fonds les explications qui leur semblaient nécessaires, compte tenu des circonstances, sur des questions qu'ils s'étaient posées lors de l'examen des contrôles internes, des écritures comptables et des états financiers. On trouvera dans les paragraphes qui suivent mes observations sur certaines questions soulevées au cours de la vérification qui devraient, à mon avis, être portées à l'attention de l'Assemblée.

Objectifs de la vérification

4 La vérification devait essentiellement me permettre de juger si les recettes et les dépenses comptabilisées en 1991 au fonds général et aux divers fonds des grosses demandes d'indemnisation avaient été reçues et encourues aux fins approuvées par l'Assemblée; si les recettes et les dépenses étaient correctement classés et comptabilisées conformément aux dispositions du Règlement financier; et si les états financiers reflétaient bien la situation financière au 31 décembre 1991.

Méthode de vérification

Généralités

5 Mon examen s'est fondé sur une vérification par sondage, dans le cadre de laquelle il a été procédé, pour tous les éléments des états financiers, à une vérification et un authentification. La vérification a consisté en:

- une évaluation générale portant sur les contrôles internes des recettes et des dépenses; la gestion des fonds en espèces; les comptes des sommes à recevoir et à payer; et les fournitures et le matériel;
- des sondages directs de corroboration des opérations et un examen analytique couvrant toutes les sources de fonds; et
- un examen des procédures relatives aux demandes d'indemnisation et aux contributions dans la mesure indiquée aux paragraphes 6 et 7 ci-dessous.

Demandes d'indemnisation

6 Des versements ont été effectués en 1991 au titre de demandes d'indemnisation pour dommages subis et de frais connexes résultant d'événements de pollution ayant mis en cause différents navires. En ce qui concerne les demandes d'indemnisation pour dommages, le Fonds et les assureurs des propriétaires des navires-citernes ont ensemble chargé des experts maritimes d'enquêter sur les événements, d'examiner le bien-fondé des demandes d'indemnisation et de rendre compte à cet égard. Leurs rapports ont été examinés par le personnel du Fonds et des règlements ont été négociés. De même que les années précédentes, je me suis borné, dans mon examen de ces règlements, à constater que les procédures suivies par le Fonds étaient satisfaisantes et que les comptes présentés pour chaque sinistre avaient été correctement établis.

Contributions

7 Les contributions au fonds général et aux fonds des grosses demandes d'indemnisation ont été calculées sur la base des rapports présentés par les Etats contractants au sujet des quantités d'hydrocarbures reçues sur leurs territoires. Comme les années précédentes, j'ai accepté ces rapports aux fins de la vérification et je n'ai pas cherché à avoir accès aux registres locaux, ni à obtenir confirmation des chiffres auprès des Commissaires nationaux aux comptes (ou leurs homologues) des pays intéressés, ce que le Commissaire aux comptes est habilité à faire en vertu de l'article 10.7 du Règlement financier du Fonds. En conséquence je me suis borné, dans mon examen, à établir que le Fonds avait procédé à des contrôles appropriés pour vérifier tous les rapports qu'il avait reçus et à m'assurer que les états financiers du Fonds reflétaient bien les contributions reçues.

Résultats d'ensemble

8 Mon examen n'a révélé aucune faiblesse ni erreur substantielle susceptible d'influer sur l'exactitude, l'intégralité et la validité des états financiers dans leur ensemble. Sous réserve des restrictions à l'étendue de mon examen qui sont mentionnées aux paragraphes 6 et 7 ci-dessus et de l'incertitude planant sur l'issue de

l'action en justice concernant le sinistre du HAVEN (paragraphe 15 à 17 ci-dessous), je peux confirmer que, à mon avis, les états financiers reflètent bien la situation financière au 31 décembre 1991.

9 Les constatations détaillées auxquelles ma vérification a abouti sont consignées aux paragraphes 11 à 21 ci-dessous.

RESUME DU RAPPORT

10 La première section de mon rapport appelle l'attention sur d'importantes questions financières et contient des observations sur l'exécution du budget (paragraphe 11 et 12), les révisions apportées à la présentation des états financiers (paragraphe 13) et le passif éventuel (paragraphe 14 à 17). La deuxième section de mon rapport traite du contrôle financier et contient des observations sur les systèmes comptables (paragraphe 18) et le contrôle des fournitures et du matériel (paragraphe 19 et 20).

CONSTATATIONS DÉTAILLÉES

QUESTIONS FINANCIÈRES

Exécution du budget et virements

11 L'état financier I indique que le montant total des engagements encourus pour l'exercice clos le 31 décembre 1991 s'élève à £517 583, montant inférieur de £12 807 au chiffre de £530 390 prévu dans le budget.

12 En 1991, l'Administrateur a effectué des virements de crédits à l'intérieur de chapitres, ainsi qu'entre chapitres du budget conformément à l'article 4.3 du Règlement financier et avec l'approbation que l'Assemblée lui avait donnée à sa 14^{ème} session en octobre 1991. L'Administrateur a rendu compte de ces virements dans ses observations qui accompagnent les états financiers vérifiés.

Présentation des états financiers

13 Dans mon rapport sur les états financiers pour l'année close le 31 décembre 1990, j'ai appelé l'attention sur les modifications apportées par le Fonds à la présentation des états financiers. Celle-ci fait l'objet d'une nouvelle modification en 1991: en effet, les notes relatives aux avoirs et au passif éventuel du Fonds qui figuraient précédemment en bas de page dans le bilan sont maintenant incluses dans le texte principal des notes accompagnant les états financiers. J'appuie pleinement cette modification.

Passif éventuel

14 Le tableau III accompagnant les états financiers présente dans le détail le passif éventuel au 31 décembre 1991, tel qu'il a été évalué par le Fonds. Le Fonds estime à £55 191 900 (contre £17 778 871 en 1990) le montant total du passif éventuel pour les sinistres. Les éléments de ce passif qui viendront à échéance seront, conformément à la Convention portant création du Fonds, couverts par des contributions mises en recouvrement par l'Assemblée.

15 A la suite du sinistre du HAVEN qui est survenu en avril 1991, des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures qui s'élevaient au total à l'équivalent de £720 millions ont été soumises à un tribunal italien à Gênes. Au 31 décembre 1991, ce tribunal ne s'était pas prononcé sur l'étendue de la responsabilité du Fonds en vertu de la Convention portant création du Fonds. Toutefois, depuis la date d'établissement du bilan, le tribunal a prononcé une décision qui, si elle était appliquée, entraînerait pour le Fonds une responsabilité maximale potentielle de £359 millions, alors que le Fonds l'avait évaluée à £48 millions, comme cela est indiqué dans les états financiers pour 1991.

16 L'Administrateur m'a dit qu'au 31 mai 1992, le Fonds jugeait toujours valide sa propre évaluation du passif qui lui incombait en vertu de la Convention portant création du Fonds, laquelle équivalait à £48 millions. L'Administrateur m'a également dit que le Fonds avait déjà fait opposition à la décision du tribunal de Gênes. A sa 31^{ème} session tenue le 28 mai 1992, le Comité exécutif a appuyé l'analyse de la situation juridique que l'Administrateur avait faite et l'a chargé de persister dans son opposition à la décision du tribunal.

17 Je note l'évaluation du passif éventuel que le Fonds a faite pour l'affaire du HAVEN; la décision initiale du tribunal; et le plein appui donné par le Comité exécutif à la position adoptée par l'Administrateur dans les poursuites en justice. En raison de l'incertitude qui plane sur l'issue de l'action actuellement intentée, j'ai assorti d'une réserve mon opinion concernant ce passif éventuel.

QUESTIONS CONCERNANT LE CONTROLE FINANCIER

Systèmes comptables

18 Au cours de la vérification de 1991, mes collaborateurs ont procédé à un examen des systèmes comptables dans la mesure qu'ils sont jugée nécessaire pour se former une opinion sur les états financiers. A l'issue de leur examen, ils ont conclu que les livres de comptes avaient été tenus de manière satisfaisante et que les écritures comptables étaient suffisantes, sur tous les points importants, pour servir de base aux états financiers de 1991.

Contrôle des fournitures et du matériel

19 Conformément aux principes comptables du Fonds, les investissements en matériel, mobilier, machines de bureau, fournitures et livres de bibliothèques ne figurent pas dans le bilan à titre d'avoirs. La note 12 b) relatives aux états financiers indique que la valeur de ces avoirs détenus par le Fonds au 31 décembre 1991 s'élevait à £96 407.

20 Mes collaborateurs ont procédé à un examen par sondage des inventaires des fournitures et du matériel du Fonds conformément à l'article 10.12 du Règlement financier. Cet examen ma convaincu que les inventaires des fournitures et du matériel au 31 décembre 1991 reflétaient correctement les avoirs détenus par le Fonds. Le Fonds n'a signalé aucun manquant dans les inventaires pendant l'année.

AUTRES QUESTIONS

Montants passés par pertes et profits de fraude

21 Le Fonds a déclaré qu'il n'y avait pas eu de montants passés par pertes et profits ni de cas de fraude ou de fraude présumée pendant l'exercice financier.

REMERCIEMENTS

22 Je souhaite faire part de mes remerciements à l'Administrateur et à ses collaborateurs pour la coopération et l'assistance qu'ils ont bien voulu m'apporter au cours de la vérification.

Le contrôleur et vérificateur
général du Royaume-Uni
Commissaire aux comptes
SIR JOHN BOURN KCB

le 21 juillet 1992

ANNEXE IX

ETATS FINANCIERS DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1991

OPINION DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

A l'intention de l'Assemblée du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

J'ai examiné les états financiers ci-joints, comprenant les états I à VII, les tableaux I à III et les notes, du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'exercice clos le 31 décembre 1991, conformément aux normes communes de vérification du Groupe de vérificateurs extérieurs des comptes de l'Organisation des Nations Unies, des institutions spécialisées et de l'Agence internationale de l'énergie atomique. J'ai, notamment, effectué un examen général des procédures comptables et procédé aux vérifications par sondage des écritures comptables et autres pièces justificatives que j'ai jugées nécessaires en l'occurrence.

Sous réserve des limitations mentionnées aux paragraphes 6 et 7 de mon rapport et de l'incertitude planant sur le passif éventuel comme cela est mentionné aux paragraphes 15 à 17, mon opinion à la suite de cet examen est que les états financiers représentent bien la situation financière au 31 décembre 1991 et les résultats des opérations effectuées pendant l'exercice clos à cette date, que ceux-ci ont été établis conformément aux principes comptables spécifiés par le Fonds qui ont été appliqués de la même manière que pour l'année précédente et que les opérations étaient conformes au Règlement financier et aux autorisations des organes délibérants.

Le contrôleur et vérificateur
général du Royaume-Uni
Commissaire aux comptes
SIR JOHN BOURN KCB

le 21 juillet 1992

ANNEXE X

Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des Etats Membres pendant l'année civile 1991

Telles que notifiées au 31 décembre 1992

Etat Membre	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
Japon	266 411 278	28,89
Italie	121 292 963	13,15
Pays-Bas	97 452 566	10,56
France	93 071 886	10,10
Royaume-Uni	84 343 346	9,15
Espagne	58 612 239	6,35
Canada	35 622 602	3,86
Inde	33 474 000	3,63
Allemagne	24 867 459	2,70
Norvège	20 865 388	2,26
Suède	17 219 238	1,87
Portugal	11 645 184	1,26
Finlande	11 056 468	1,20
Indonésie	9 875 087	1,07
Danemark	7 931 624	0,86
Bahamas	6 428 569	0,70
Pologne	5 058 160	0,55
Fédération de Russie	3 481 000	0,38
Tunisie	3 466 462	0,37
Côte d'Ivoire	3 253 441	0,35
Koweït	2 982 000	0,32
Sri Lanka	1 636 795	0,18
Chypre	1 329 192	0,14
Ghana	947 031	0,10
Djibouti	0	0,00
Islande	0	0,00
Monaco	0	0,00
Oman	0	0,00
Papouasie-Nouvelle-Guinée	0	0,00
Seychelles	0	0,00
	<u>922 323 978</u>	<u>100,00</u>

<Note> Pas de rapport de l'Algérie, du Bénin, du Brunéi Darussalam, du Cameroun, de la Croatie, de Fidji, du Gabon, de la Gambie, de la Grèce, du Libéria, des Maldives, de Malte, du Nigéria, du Qatar, de la Slovénie, de la République arabe syrienne, de la République fédérative de Yougoslavie (Serbie et Monténégro), de Tuvalu, de Vanuatu ni du Venezuela.

ANNEXE XI

Résumé des sinistres

(31 décembre 1992)

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 Rbls2 431 584	27.2.79 au large de Ventspils, URSS	Echouement (5 500)	Frais de nettoyage		
				des autorités suédoises	SKr89 057 717	versé
				Intérêts	6 649 440	versé
				<u>Total</u>	SKr95 707 157	
MIYA MARU N°8 (Japon)	997 tjb ¥37 710 340	22.3.79 Bisan Seto, Japon	Abordage (540)	Frais de nettoyage	¥108 589 104	versé
				Dommages causés aux pêcheries	31 521 478	versé
				Prise en charge financière	9 427 585	versé
				<u>Total</u>	¥149 538 167	
TARPENBEK (RFA)	999 tjb £64 356	21.6.79 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
				Frais de nettoyage du propriétaire	180 000	versé
<u>Total</u>	£363 550					
MEBARUZAKI MARU N°5 (Japon)	19 tjb ¥845 480	8.12.79 Port de Mebaru, Japon	Naufrage (10)	Frais de nettoyage	¥7 477 481	versé
				Dommages causés aux pêcheries	2 710 854	versé
				Prise en charge financière	211 370	versé
				<u>Total</u>	¥10 399 705	
SHOWA MARU (Japon)	199 tjb ¥8 123 140	9.1.80 Déroit de Naruto, Japon	Abordage (100)	Frais de nettoyage	¥10 408 369	versé
				Dommages causés aux pêcheries	92 696 505	versé
				Prise en charge financière	2 030 785	versé
				<u>Total</u>	¥105 135 659	

UNSEI MARU (Japon)	99 tjb ¥3 143 180	9.1.80 au large du port d'Akune, Japon	Abordage (pas de renseignements mais moins de 140 tonnes)	Frais de nettoyage du propriétaire	¥6 903 461	évaluation	A cause du recours contre le même assureur, pas d'indemnisation verse par le FIPOL
TANIO (Madagascar)	18 048 tjb FF11 833 718	7.3.80 au large de la côte bretonne, France	Rupture (13 500)	Gouvernement français Autorités locales françaises Demandeurs privés Port Autonome du Havre United Kingdom P & I Club <u>Total</u>	FF208 736 142 5 689 025 2 961 290 74 444 4 679 742 FF222 140 643	versé versé versé versé versé	US\$17 480 028 recouvrés par voie de recours; versement total égal à la limite de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention portant création du Fonds
FURENAS (Suède)	999 tjb SKr612 443	3.6.80 Oresund, Suède	Abordage (200)	Frais de nettoyage: - Autorités suédoises - Demandeurs suédois privés <u>Total partiel</u>	SKr2 911 637 276 050 SKr3 187 687	versé versé	SKr449 961 recouvrés par voie de recours
				Frais de nettoyage: - Autorités danoises - Demandeurs danois privés <u>Total partiel</u>	DKr408 633 9 956 DKr418 589	versé versé	
				Prise en charge financière	SKr153 111	versé	
HOSEI MARU (Japon)	983 tjb ¥35 765 920	21.8.80 au large de Miyagi, Japon	Abordage (270)	Frais de nettoyage Dommages causés aux pêcheries Prise en charge financière <u>Total</u>	¥163 051 598 50 271 267 8 941 480 ¥222 264 345	versé versé versé	¥18 221 905 recouvrés par voie de recours
JOSE MARTI (URSS)	27 706 tjb SKr23 844 593	7.1.81 au large de Dalarö, Suède	Echouement (1 000)	Frais de nettoyage des autorités suédoises 4 demandeurs privés <u>Total</u>	SKr19 296 000 1 065 000 SKr20 361 000	demandé demandé	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire. L'argument du propriétaire selon lequel il devait être exonéré de sa responsabilité a été rejeté dans le jugement définitif.

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
SUMA MARU N°11 (Japon)	199 tjb ¥7 396 340	21.11.81 au large de Karatsu, Japon	Echouement (10)	Frais de nettoyage du propriétaire	¥6 426 857	versé	
				Prise en charge financière	1 849 085	versé	
				Total	¥8 275 942		
GLOBE ASIMI (Gibraltar)	12 404 tjb Rb1s1 350 324	22.11.81 Klaipeda, URSS	Echouement (évalué à plus de 16 000 tonnes)	Prise en charge financière	US\$467 953	versé	Aucun dommage subi dans un Etat Membre
ONDINA (Pays-Bas)	31 030 tjb DM10 080 383 (intérêt compris)	3.3.82 Hambourg, RFA	Déversement (évalué entre 200 et 300 tonnes)	Frais 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	31.3.82 Ile Takashima, Japon	Echouement (20)	Frais de nettoyage	¥46 524 524	versé	
				Dommages causés aux pêcheries	24 571 190	versé	
				Prise en charge financière	1 576 075	versé	
				Total	¥72 671 789		
FUKUTOKU MARU N°8 (Japon)	499 tjb ¥20 844 440	3.4.82 Baie de Tachibana, Japon	Abordage (85)	Frais de nettoyage	¥200 476 274	versé	
				Dommages causés aux pêcheries	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	1.12.82 Ishinomaki, Japon	Naufrage (33)	Prise en charge financière	¥598 181	versé	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire

SHINKAI MARU N°3 (Japon)	48 tjb ¥1 880 940	21.6.83 Ichikawa, Japon	Déversement (3,5)	Frais de nettoyage Prise en charge financière <u>Total</u>	¥1 005 160 470 235 ¥1 475 395	versé versé	
EIKO MARU N°1 (Japon)	999 tjb ¥39 445 920	13.8.83 Karakuwazaki, Japon	Abordage (357)	Frais de nettoyage Dommages causés aux pêcheries Prise en charge financière <u>Total</u>	¥23 193 525 1 541 584 9 861 480 ¥34 596 589	versé versé versé	¥14 843 746 recouvrés par voie de recours
KOEI MARU N°3 (Japon)	82 tjb ¥3 091 660	22.12.83 Nagoya, Japon	Abordage (49)	Frais de nettoyage Dommages causés aux pêcheries Prise en charge financière <u>Total</u>	¥18 010 269 8 971 979 772 915 ¥27 755 163	versé versé versé	¥8 994 083 recouvrés par voie de recours
TSUNEHISA MARU N°8 (Japon)	38 tjb ¥964 800	26.8.84 Osaka, Japon	Naufrage (30)	Frais de nettoyage Prise en charge financière <u>Total</u>	¥16 610 200 241 200 ¥16 851 400	versé versé	
KOHO MARU N°3 (Japon)	199 tjb ¥5 385 920	5.11.84 Hiroshima, Japon	Echouement (20)	Frais de nettoyage Dommages causés aux pêcheries Prise en charge financière <u>Total</u>	¥68 609 674 25 502 144 1 346 480 ¥95 458 298	versé versé versé	
KOSHUN MARU N°1 (Japon)	68 tjb ¥1 896 320	5.3.85 Baie de Tokyo, Japon	Abordage (80)	Frais de nettoyage Prise en charge financière <u>Total</u>	¥26 124 589 474 080 ¥26 598 669	versé versé	¥8 866 222 recouvrés par voie de recours
PATMOS (Grèce)	51 627 tjb Lit13 263 703 650	21.3.85 Déroit de Messine, Italie	Abordage (700)	Mesures de sauvegarde et) frais de nettoyage) (assistance incluse)) Dommage au milieu marin <u>Total</u>	Lit9 418 318 650 735 268 884 5 000 000 000 Lit15 153 587 534	agréé demandé demandé	La plupart des demandes ont été réglées; Lit9 418 318 650 versés par l'assureur P & I; procédure judiciaire en cours contre le FIPOL.

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
JAN (RFA)	1 400 tjb DKr1 576 170	2.8.85 Aalborg, Danemark	Echouement (300)	Autorités danoises Municipalité Demandeurs privés Prise en charge financière Total	DKr9 378 528 24 126 53 007 394 043 DKr9 849 704	versé versé versé versé
ROSE GARDEN MARU (Panama)	2 621 tjb US\$364 182 (évaluation)	26.12.85 Umm Al Qaiwain, Emirats arabes unis	Déversement (chiffre non connu)	Le Club P & I en subrogation	US\$44 204	demandé Demande contre le FIPOL retirée
BRADY MARIA (Panama)	996 tjb DM324 629	3.1.86 Estuaire de l'Elbe, RFA	Abordage (200)	Autorités allemandes Demandeurs privés Total	DM3 219 425 1 086 DM3 220 511	versé versé DM333 027 recouvrés par voie de recours
TAKE MARU N°6 (Japon)	83 tjb ¥3 876 800	9.1.86 Port de Sakai-Senboku, Japon	Déversement (0,1)	Prise en charge financière	¥104 987	versé Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire
OUED GUETERINI (Algérie)	1 576 tjb Din1 175 064	18.12.86 Alger, Algérie	Déversement (évalué à 15)	Centrale électrique Centrale électrique Centrale électrique Frais de nettoyage du propriétaire Prise en charge financière	US\$1 133 FF708 824 £126 120 Din5 650 Din293 766	versé versé versé versé versé
THUNTANK 5 (Suède)	2 866 tjb SKr2 741 746	21.12.86 Gävle, Suède	Echouement (150-200)	Autorités suédoises Demandeurs privés Prise en charge financière Total	SKr23 168 271 49 361 685 437 SKr23 903 069	versé versé versé

ANTONIO GRAMSCI (URSS)	27 706 tjb Rbls2 431 854	6.2.87 Borgå, Finlande	Echouement (600-700)	Autorités finlandaises Demandeurs soviétiques	FM1 849 924 versé Rbls1 417 448 agréé	L'URSS n'était pas Membre du FIPOL à la date du sinistre. Les demandes soviétiques ont été réglées par le propriétaire.
SOUTHERN EAGLE (Panama)	4 461 tjb ¥93 874 528	15.6.87 Sada Misaki, Japon	Abordage (15)	Frais de nettoyage Dommages causés aux pêcheries <hr/> Total	¥35 346 679 agréé 51 521 183 agréé <hr/> ¥86 867 862	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire. La prise en charge financière n'est pas payable.
EL HANI (Libye)	81 412 tjb £7 900 000 (évaluation)	22.7.87 Indonésie	Echouement (3 000)	Demande d'une avance par les autorités indonésiennes	US\$242 800 demandé sans suite	La demande est restée
AKARI (Panama)	1 345 tjb £92 800 (évaluation)	25.8.87 Dubai, Emirats arabes Unis	Incendie (1 000)	Frais de nettoyage Frais de nettoyage	Dhs864 293 versé US\$187 165 versé	US\$160 000 seront remboursés par l'assureur P & I
TOLMIROS (Grèce)	48 914 tjb SKr50 000 000 (évaluation)	11.9.87 La côte ouest de la Suède	Cause inconnue (200)	Gouvernement suédois	SKr100 639 999 demandé	L'action en justice contre le propriétaire et le FIPOL a été retirée.
HINODE MARU N°1 (Japon)	19 tjb ¥608 000	18.12.87 Yawatahama, Japon	Erreur de manipulation de cargaison (25)	Frais de nettoyage Prise en charge financière <hr/> Total	¥1 847 225 versé 152 000 versé <hr/> ¥1 999 225	
AMAZZONE (Italie)	18 325 tjb FF13 860 369	31.1.88 Bretagne, France	Citernes endommagées par la tempête (2 000)	Gouvernement français, Autorités publiques et particuliers	FF1 286 977 versé	FF1 000 000 recouverts auprès du propriétaire, du navire, de l'affrètement et de l'assureur P & I

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
TAIYO MARU N°13 (Japon)	86 tjb ¥2 476 800	12.3.88 Port de Yokohama, Japon	Déversement (6)	Frais de nettoyage Prise en charge financière <u>Total</u>	¥6 134 885 619 200 ¥6 754 085	versé versé
CZANTORIA (Canada)	81 197 tjb (chiffre non connu)	8.5.88 Saint-Romuald, Canada	Collision avec le quai (chiffre non connu)	Frais de nettoyage	\$Can1 787 771	demandé La Convention portant création du Fonds ne s'applique pas car le sinistre s'est produit avant son entrée en vigueur pour le Canada; la demande est restée sans suite.
KASUGA MARU N°1 (Japon)	480 tjb ¥17 015 040	10.12.88 Kyoga Misaki, Japon	Naufrage (1 100)	Frais de nettoyage Dommages causés aux pêcheries Prise en charge financière <u>Total</u>	¥371 865 167 53 500 000 4 253 760 ¥429 618 927	versé versé versé D'autres demandes pourraient être présentées
NESTUCCA (Etats-Unis d'Amérique)	1 612 tjb (chiffre non connu)	23.12.88 Ile de Vancouver, Canada	Abordage (chiffre non connu)	Demandeurs privés	\$Can10 475	demandé La Convention portant création du Fonds ne s'applique pas car le sinistre s'est produit avant son entrée en vigueur
FUKKOL MARU N°12 (Japon)	94 tjb ¥2 198 400	15.5.89 Shiogama, Japon	Débordement d'une manche d'approvisionne- ment (0,5)	Frais de nettoyage Prise en charge financière <u>Total</u>	¥492 635 549 600 ¥1 042 235	versé versé
TSUBAME MARU N°58 (Japon)	74 tjb ¥2 971 520	18.5.89 Shiogama, Japon	Erreur de transbordement des hydrocarbures (7)	Dommages causés à la cargaison de poissons Prise en charge financière <u>Total</u>	¥19 159 905 742 880 ¥19 902 785	versé versé

TSUBAME MARU N°16 (Japon)	56 tjb ¥1 613 120	15.6.89 Kushiro, Japon	Déversement (chiffre non connu)	Dommages causés à la cargaison de poissons Prise en charge financière <u>Total</u>	¥273 580 403 280 ¥676 860	versé versé	
KIFUKU MARU N°103 (Japon)	59 tjb ¥1 727 040	28.6.89 Port d'Otsuji, Japon	Erreur de manipula- tion de la cargaison (chiffre non connu)	Frais de nettoyage Prise en charge financière <u>Total</u>	¥8 285 960 431 760 ¥8 717 720	versé versé	
NANCY ORR GAUCHER (Libéria)	2 829 tjb \$Can473 766	25.7.89 Hamilton, Canada	Débordement pendant déchargement (250)	Frais de nettoyage	\$Can292 110	agréé	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire. La demande initiale était \$Can648 743.
DAINICHI MARU N°5 (Japon)	174 tjb ¥4 199 680	28.10.89 Yaizu, Japon	Erreur de manipula- tion de la cargaison (0,2)	Manque à gagner Frais de nettoyage Prise en charge financière <u>Total</u>	¥1 792 100 368 510 1 049 920 ¥3 210 530	versé versé versé	
DAITO MARU N°3 (Japon)	93 tjb ¥2 495 360	5.4.90 Yokohama, Japon	Erreur de manipula- tion de la cargaison (3)	Frais de nettoyage Prise en charge financière <u>Total</u>	¥5 490 570 623 840 ¥6 114 410	versé versé	
KAZUEI MARU N°10 (Japon)	121 tjb ¥3 476 160	11.4.90 Osaka, Japon	Abordage (30)	Frais de nettoyage Dommages causés aux pêcheries Prise en charge financière <u>Total</u>	¥48 883 038 560 588 869 040 ¥50 312 666	versé versé versé	¥45 038 833 recouvrés par voie de recours
FUJI MARU N°3 (Japon)	199 tjb ¥5 352 000	12.4.90 Yokohama, Japon	Débordement pendant l'approvisionnement (chiffre non connu)	Frais de nettoyage Prise en charge financière <u>Total</u>	¥96 431 1 338 000 ¥1 434 431	versé versé	¥430 329 recouvrés par voie de recours

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
VOLGONEFT 263 (URSS)	3 566 tjb SKr3 123 585 (évaluation)	14.5.90 Karlskrona, Suède	Abordage (800)	Gouvernement suédois Dommages causés aux pêcheries Dommages par pollution Prise en charge financière <u>Total</u>	SKr15 517 563 versé 530 239 versé 6 250 versé 795 276 versé SKr16 849 328	
HATO MARU N°2 (Japon)	31 tjb ¥803 200	27.7.90 Kobe, Japon	Erreur de manipulation de la cargaison (chiffre non connu)	Dommage causé à la cargaison Prise en charge financière <u>Total</u>	¥1 087 700 versé 200 800 versé ¥1 288 500	
BONITO (Suède)	2 866 tjb £241 000 (évaluation)	12.10.90 Tamise, Royaume-Uni	Erreur de manipulation de la cargaison (20)	Frais de nettoyage Frais de nettoyage <u>Total</u>	£1 969 versé 259 011 £260 980	£1 969 versé par l'assureur demandé P & I; il est improbable que la limite de responsabilité du propriétaire sera dépassée
RIO ORINOCO (Iles Caïmanes)	5 999 tjb \$Can1 182 167	16.10.90 Ile d'Anticosti, Canada	Echouement (185)	Gouvernement Canadien L'assureur P & I <u>Total</u>	\$Can11 791 848 versé 1 041 0143 versé \$Can12 832 891	
				Prise en charge financière	\$Can295 654 pas encore versé	
PORTFIELD (Royaume-Uni)	481 tjb £39 970 (évaluation)	5.11.90 Pembroke Dock, Pays de Galles Royaume-Uni	Naufrage (110)	Frais de nettoyage Frais de nettoyage Dommages causés aux pêcheries <u>Total</u>	£303 437 versé 19 063 188 268 demandé £510 768	£39 472 versé par demandé l'assureur P & I
				Prise en charge financière	£9 993 pas encore versé	
VISTABELLA (Trinité-et-Tobago)	1 090 tjb US\$100 000 (évaluation)	7.3.91 Caraïbes	Naufrage (chiffre non connu)	Demandeurs privés Gouvernement français <u>Total</u>	FF110 010 versé 8 711 275 demandé FF8 821 285	
				Frais de nettoyage	US\$8 068 versé	

HOKUNAN MARU N°12 (Japon)	209 tjb ¥3 523 520	5.4.91 Ile d'Okushiri, Japon	Echouement (petite quantité)	Frais de nettoyage et dommages causés aux pêcheries	¥6 144 829	versé	
				Prise en charge financière	¥880 880	pas encore versé	
AGIP ABRUZZO (Italie)	98 544 tjb Lit19 370 000 000 (évaluation)	10.4.91 Livourne, Italie	Abordage (2 000)	Frais de nettoyage Demandeurs privés	Lit17 893 000 000 24 500 000	versé versé	Lit17 917 500 000 versés par le Club demandé P & I. La procédure en limitation n'a pas encore commencée. Une demande sera soumise par le Gouvernement italien
				Demandeur privé	65 335 000	demandé	
				<u>Total</u>	<u>Lit17 982 835 000</u>		
HAVEN (Chypre)	109 977 tjb Lit23 950 220 000	11.4.91 Gênes, Italie	Incendie et explosion (chiffre non connu)	Gouvernement italien	Lit242 899 669 151	demandé	Montants pas encore indiqués pour quelques demandes; d'autres demandes pourraient être présentées
				Autorités locales italiennes et demandeurs privés	1 298 589 124 154	demandé	
				<u>Total</u>	<u>Lit1 541 488 793 305</u>		
				Gouvernement français	FF16 284 592	demandé	
				Autorités locales françaises	78 410 591	demandé	
				<u>Total</u>	<u>FF94 695 183</u>		
KAIKO MARU N°86 (Japon)	499 tjb ¥14 660 480	12.4.91 Nomazaki, Japon	Abordage (25)	Frais de nettoyage et dommages causés aux pêcheries	¥93 067 813	versé	
				Prise en charge financière	¥3 665 120	pas encore versé	
KUMI MARU N°12 (Japon)	113 tjb ¥3 058 560	27.12.91 Baie de Tokyo, Japon	Abordage (5)	Frais de nettoyage	¥1 056 519	versé	
				Prise en charge financière	¥764 640	pas encore versé	

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
FUKKOL MARU N°12 (Japon)	94 tjb ¥2 198 400	9.6.92 Ishinomaki, Japon	Erreur lors d'un transbordement d'hydrocarbures (chiffre non connu)	Dommages causés à la cargaison de poissons ¥6 442 397 agréé	
AEGEAN SEA (Grèce)	57 801tjb Pts1 100 000 000	3.12.92 La Corogne, Espagne	Echouement (chiffre non connu)	Frais de nettoyage Dommages causés aux pêcheries	Aucune demandes n'a encore été soumise

Notes

1 Les montants indiqués sont donnés en monnaie nationale; les taux de change appropriés étaient les suivants au 24 décembre 1992:

£ =	Din	33,86	£ =	DKr	9,4075	£ =	US\$	1,5320	£ =	Lit	2182,25
	DM	2,4400		Dh	5,6245		FM	7,9905		¥	189,75
	\$Can	1,9275		Pts	172,40		FF	8,3225		SKr	10,7925
										Rbls	0,8762

2 Demandes d'indemnisation: 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).

