

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

**RAPPORT ANNUEL DE**

**1993**



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

**RAPPORT ANNUEL DE**

**1993**



---

## TABLE DES MATIERES

---

1	Introduction	Page 1
2	Membres du FIPOL	2
3	Contacts avec les gouvernements	4
4	Relations avec les organisations internationales et les milieux intéressés	6
5	Conférences et séminaires	7
6	Assemblée et Comité exécutif	8
6.1	Assemblée	8
6.2	Comité exécutif	10
7	Secrétariat	11
8	Comptes du FIPOL	12
9	Contributions	14
10	Placements des fonds	19
11	Les Protocoles de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds	20
12	Règlement des demandes d'indemnisation	22
12.1	Généralités	22
12.2	Événements dont le FIPOL a traité en 1993	24
	PATMOS	24
	KASUGA MARU N°1	27
	BONITO	27
	RIO ORINOCO	28
	PORTFIELD	30
	VISTABELLA	32
	HOKUNAN MARU N°12	33
	AGIP ABRUZZO	34
	HAVEN	36
	KAIKO MARU N°86	46
	KUMI MARU N°12	47
	FUKKOL MARU N°12	47
	AEGEAN SEA	48
	DEVERSEMENT DE SOURCE INCONNUE AU PORTUGAL	57
	BRAER	58
	SAMBO N°11	67
	TAIKO MARU	69
	RYOYO MARU	72
	KEUMDONG N°5	74
	ILIAD	75
13	Conclusions	78

---

---

## Annexes

---

I	Structure du FIPOL	Page 79
II	Note sur les états financiers publiés	80
III	Compte des recettes et des dépenses - Fonds général	81
IV	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le BRADY MARIA/THUNTANK 5	82
V	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le KASUGA MARU N°1	83
VI	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le RIO ORINOCO	84
VII	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le HAVEN	85
VIII	Bilan du FIPOL	86
IX	Rapport du Commissaire aux Comptes	87
X	Opinion du Commissaire aux Comptes	94
XI	Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des Etats Membres pendant l'année civile 1992	95
XII	Résumé des sinistres	96

\* \* \*

# 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 1993 récapitule les activités du FIPOL au cours de sa quinzième année d'existence.

Le FIPOL oeuvre dans le cadre de deux conventions internationales qui prévoient 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; elle pose le principe de leur responsabilité objective 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 complète la Convention sur la responsabilité civile, en établissant 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'offrir une indemnisation supplémentaire aux victimes d'une pollution par les hydrocarbures dans les Etats Membres si celles-ci 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 £56 millions ou US\$83 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 rend compte des activités du FIPOL en 1993. Il donne un résumé des décisions prises par l'Assemblée et le Comité exécutif; il indique la progression du nombre des Membres et décrit les relations du FIPOL avec les gouvernements, les organisations intergouvernementales et les milieux intéressés. 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 51 à la fin de 1992.

En 1993, six Etats sont devenus Parties à la Convention portant création du Fonds. Celle-ci est en effet entrée en vigueur pour l'Irlande le 17 février 1993, l'Estonie le 1er mars, la République de Corée le 8 mars, le Kenya le 15 mars, le Maroc le 31 mars et la Sierra Leone le 11 novembre, ce qui a porté à 57 le nombre des Etats membres.

Au 31 décembre 1993, les 57 Etats ci-après étaient Membres du FIPOL:

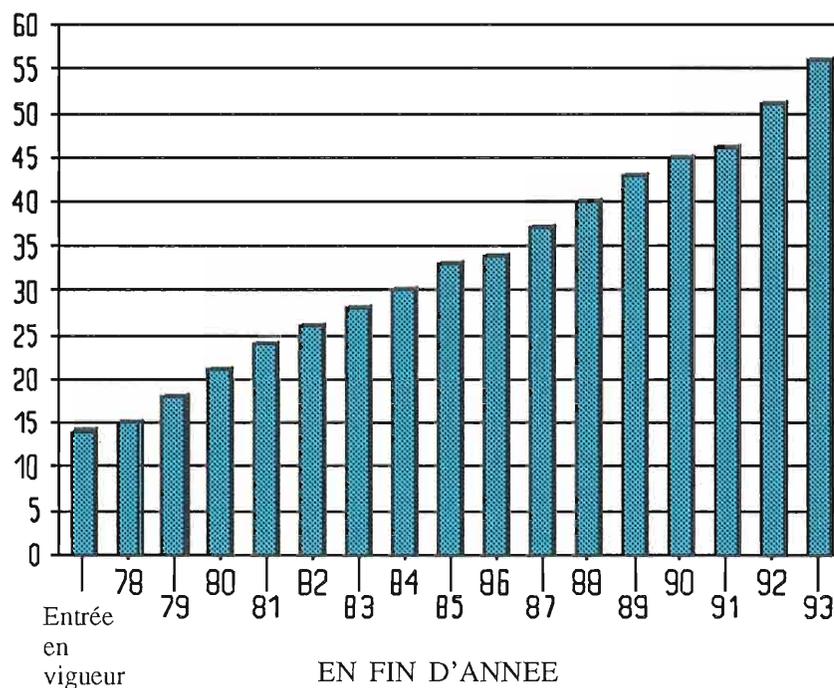
Algérie	Gambie	Pays-Bas
Allemagne	Ghana	Pologne
Bahamas	Grèce	Portugal
Bénin	Inde	Qatar
Brunéi Darussalam	Indonésie	République arabe syrienne
Cameroun	Irlande	République de Corée
Canada	Islande	République fédérative de
Chypre	Italie	Yougoslavie (Serbie et
Côte d'Ivoire	Japon	Monténégro)
Croatie	Kenya	Royaume-Uni
Danemark	Koweït	Seychelles
Djibouti	Libéria	Sierra Leone
Emirats arabes unis	Maldives	Slovénie
Espagne	Malte	Sri Lanka
Estonie	Maroc	Suède
Fédération de Russie	Monaco	Tunisie
Fidji	Nigéria	Tuvalu
Finlande	Norvège	Vanuatu
France	Oman	Venezuela
Gabon	Papouasie-Nouvelle-Guinée	

L'accroissement du nombre des Membres du FIPOL est illustré dans le graphique de la page suivante.

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 Albanie, en Arabie saoudite, en Australie, en Belgique, au Chili, en Malaisie et au Mexique. De nombreux autres Etats étudient également la question de leur adhésion à la Convention.

## MEMBRES DU FIPOL

Nombre d'Etats



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 1993, les Etats ci-après bénéficiaient du statut d'observateur:

Arabie saoudite  
Argentine  
Australie  
Belgique  
Brésil  
Chili  
Chine  
Colombie  
Egypte

Equateur  
Etats-Unis  
Jamaïque  
Mexique  
Panama  
Philippines  
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 fonctionne 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 maintenir 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 1993, il est allé dans sept d'entre eux - le Canada, le Danemark, l'Espagne, la France, le Japon, la République de Corée 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 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 en Egypte et en Equateur 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 en Thaïlande et le Fonctionnaire des demandes d'indemnisation en Lettonie et en Malaisie.

L'Administrateur et d'autres fonctionnaires du FIPOL ont aussi eu des entretiens avec des représentants des Gouvernements d'Etats Membres et d'Etats non Membres à l'occasion de réunions convoquées dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI), notamment lors des sessions de l'Assemblée de cette organisation en octobre/novembre 1993 et pendant les sessions du Conseil de l'OMI en juin et en octobre 1993.

Le Secrétariat du FIPOL a, sur leur demande, aidé plusieurs 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.



BRAER - Le navire échoué



TAIKO MARU - Nettoyage de la plage

## 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'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 européenne (CE) 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.

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

Dans la majorité des affaires dont le FIPOL a eu à connaître, il a suivi les opérations de nettoyage et évalué les demandes d'indemnisation 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 intergouvernementales et 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)
- Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)
- Chambre internationale de la marine marchande (ICS)
- Comité maritime international (CMI)
- Commission de la protection de l'environnement de la mer Baltique (Commission d'Helsinki)
- 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

En 1993, l'Administrateur, le Juriste et le Fonctionnaire des demandes d'indemnisation ont pris la parole à diverses reprises dans le cadre de séminaires, de conférences et d'ateliers pour y traiter de la responsabilité et de l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ainsi que du fonctionnement du FIPOL.

L'Administrateur a décrit les activités du FIPOL à la Conférence internationale de 1993 sur les déversements d'hydrocarbures tenue à Tampa (Etats-Unis) sous les auspices du Service des garde-côtes des Etats-Unis, de l'Environment Protection Agency des Etats-Unis et de l'American Petroleum Institute. Il a participé à un séminaire sur la responsabilité en droit maritime à Ottawa (Canada) qui était organisé par le gouvernement canadien. Il a pris part à la 2ème conférence internationale sur l'environnement des mers nordiques organisée à Stavanger (Norvège) par l'Environment Northern Seas Foundation. De plus, il a donné une conférence 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).

Le Juriste a parlé de l'action du FIPOL à l'occasion d'un séminaire national sur MARPOL 73/78 tenu à Bangkok (Thaïlande). Le Fonctionnaire des demandes d'indemnisation a fait des exposés lors d'une conférence sur la lutte contre les déversements d'hydrocarbures dans le secteur asiatique du Pacifique qui s'était tenue à Kuala Lumpur (Malaisie), lors d'un séminaire sur la mise en oeuvre des conventions organisé à Riga (Lettonie) par la Commission d'Helsinki, et lors d'un cours général de la CEE sur la lutte contre la pollution des mers par les hydrocarbures organisé à Gijón (Espagne) par l'Institut européen d'études maritimes.



ILIAD - Récupération des hydrocarbures en mer

## 6 ASSEMBLEE ET COMITE EXECUTIF

### 6.1 Assemblée

L'Assemblée, qui se compose de représentants de tous les Etats Membres, a tenu sa 16ème session du 5 au 8 octobre 1993. M. J Bredholt (Danemark) a été réélu président.

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

- ◆ 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 1992.
- ◆ L'Assemblée a adopté le budget pour 1994 qui prévoit des dépenses administratives s'élevant au total à £1 172 730.
- ◆ L'Assemblée a décidé de porter le capital de roulement du FIPOL de £6 millions à £11 millions.
- ◆ L'Assemblée a décidé de percevoir pour 1993 des contributions annuelles d'un montant total de £78 millions, lesquelles devaient être payées au 1er février 1994 (voir section 9).
- ◆ 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:

Canada	Pologne
Côte d'Ivoire	République de Corée
Espagne	Royaume-Uni
France	Sri Lanka
Grèce	Suède
Italie	Tunisie
Nigéria	Venezuela
Pays-Bas	

- ◆ L'Assemblée a chargé l'Administrateur de commencer les préparatifs nécessaires pour l'entrée en vigueur du Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds, en particulier en ce qui concerne l'administration de l'organisme (appelé le "Fonds de 1992) qui serait créé en vertu de ce protocole (voir section 11)
- ◆ Conformément à une résolution de la Conférence internationale qui avait adopté les Protocoles de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds, l'Assemblée a prié l'Administrateur de déployer tous les efforts possibles pour favoriser l'entrée en vigueur rapide du Protocole de 1992 à cette dernière convention.
- ◆ L'Assemblée a décidé de créer un Groupe de travail pour étudier les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation et elle lui a confié le mandat suivant:

- ◆ examiner les critères généraux de recevabilité des demandes d'indemnisation pour les "dommages par pollution" et les "mesures de sauvegarde" dans le cadre de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds ainsi que des Protocoles de 1992 à ces conventions;
  - ◆ étudier en particulier les problèmes liés aux demandes d'indemnisation pour les "préjudices économiques purs" et les "mesures de sauvegarde" prises pour prévenir ou limiter les préjudices économiques purs;
  - ◆ examiner les problèmes liés à la recevabilité des demandes d'indemnisation pour les dommages à l'environnement dans le cadre de la définition du "dommage par pollution" mentionnée ci-dessus;
  - ◆ étudier les procédures que doit appliquer le FIPOL pour l'évaluation et le règlement des demandes d'indemnisation.
- ◆ L'Assemblée a passé en revue la politique de placement du FIPOL, ainsi qu'il est indiqué à la section 10.
  - ◆ L'Assemblée a décidé que le "cohasset-panuke crude" devrait être considéré comme un hydrocarbure "non persistant" aux fins de l'article I.5 de la Convention sur la responsabilité civile et que, de ce fait, il ne relevait pas de la définition des "hydrocarbures donnant lieu à contribution" figurant à l'article 1.3 de la Convention portant création du Fonds.
  - ◆ L'Assemblée a décidé d'inclure, avec effet à compter du 10 avril 1994, les amendements de mars 1992 à MARPOL 73/78 dans la liste des instruments figurant à l'article 5.3 a) de la Convention portant création du Fonds.
  - ◆ L'Assemblée s'est demandé si et, dans l'affirmative, dans quelles circonstances, le FIPOL était tenu de verser des indemnités lorsque l'origine de déversement n'a pas pu être identifiée (article 4.1 de la Convention portant création du Fonds). Cette question est traitée à la page 57 du rapport annuel dans le cadre d'un déversement d'hydrocarbures survenu au Portugal où il n'y a pas été possible de déterminer l'origine des hydrocarbures.
  - ◆ L'Assemblée a examiné une demande du Gouvernement de la République arabe d'Egypte tendant à ce que les hydrocarbures reçus à un terminal dans le golfe de Suez pour être transportés par l'oléoduc de SUMED jusqu'à la Méditerranée ne soient pas pris en considération pour le calcul de la contribution de l'Egypte au cas où celle-ci deviendrait Partie à la Convention portant création du Fonds. Cette question est traitée à la section 9.
  - ◆ L'Assemblée a décidé d'accorder le statut d'observateur auprès du FIPOL à la Commission de la protection de l'environnement de la mer Baltique (Commission d'Helsinki) et au Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC).

## 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 quatre sessions en 1993, les trois premières ont été présidées par M. R Renger (Allemagne); tandis que la quatrième s'est réunie sous la présidence de M. C Coppolani (France). La 34ème session s'est tenue les 11 et 12 mars 1993, la 35ème session les 7 et 8 juin 1993, la 36ème les 4 et 5 octobre 1993 et la 37ème le 8 octobre 1993.

La 34ème session du Comité exécutif a été convoquée pour traiter de certaines questions concernant le sinistre du HAVEN qui s'était produit au large de Gênes (Italie) en avril 1991, le sinistre de l'AEGEAN SEA survenu près de la Corogne (Espagne) en décembre 1992 et le sinistre du BRAER qui s'était échoué aux îles Shetland (Royaume-Uni) en janvier 1993. Le Comité exécutif a pris d'importantes décisions de principe, en particulier pour ce qui est de la recevabilité des demandes d'indemnisation pour préjudices économiques purs.

A sa 35ème session, le Comité exécutif a poursuivi l'examen des demandes d'indemnisation nées des sinistres du HAVEN, de l'AEGEAN SEA et du BRAER. La question du préjudice économique pur est demeurée au centre de ses débats. Il s'est également demandé si et dans quelle mesure les mesures prises pour prévenir ou limiter un préjudice économique pur devraient être considérées comme relevant de la définition des "mesures de sauvegarde", comme par exemple les activités de commercialisation entreprises pour remédier aux effets néfastes d'un sinistre sur le secteur de la pêche ou du tourisme. Le Comité a arrêté certains critères pour la recevabilité des demandes de ce type.

A sa 36ème session, le Comité exécutif a continué de débattre surtout des demandes résultant des sinistres du HAVEN, de l'AEGEAN SEA et du BRAER et il a pris d'importantes décisions de principe concernant la recevabilité des demandes d'indemnisation pour les préjudices économiques purs et les mesures visant à prévenir ou limiter de tels préjudices. Le Comité exécutif a pris note de l'état d'avancement de la procédure engagée devant le tribunal de première instance de La Corogne pour le sinistre de l'AEGEAN SEA. Il a également examiné un certain nombre de demandes nées du sinistre du TAIKO MARU survenu au Japon en mai 1993. Il a été informé de l'état des demandes découlant d'autres sinistres qui mettaient en cause le FIPOL et il a pris note des règlements auxquels l'Administrateur avait procédé. Il a, en particulier, débattu des éléments nouveaux qui étaient intervenus s'agissant des sinistres du PATMOS, du RIO ORINOCO, du VISTABELLA, de l'AGIP ABRUZZO et du SAMBO N°11.

A sa 37ème session, le Comité exécutif a élu M. C. Coppolani (France) à la présidence. Il a examiné certaines demandes relatives au sinistre du BRAER. Il a pris note de la situation concernant le sinistre du KEUMDONG N°5 qui s'était produit en République de Corée pendant la semaine qui avait précédé la session.

Il est rendu compte des principales décisions prises par le Comité exécutif lors de ces quatre sessions dans la section 12 qui traite des divers sinistres.

## 7 SECRETARIAT

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

A la fin de 1993, le Secrétariat comptait dix 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, quatre 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.

Deux sinistres récents, celui de l'ÆGEAN SEA et celui du BRAER, ont entraîné d'importantes demandes d'indemnisation émanant d'un grand nombre de personnes. Pour pouvoir traiter efficacement ces demandes, le FIPOL a, de concert avec l'assureur P & I du navire en cause, ouvert des bureaux locaux des demandes d'indemnisation à La Corogne (Espagne) et dans les îles Shetland (Royaume Uni). Il a aussi dû faire largement appel aux services d'experts indépendants pour l'évaluation des demandes découlant de ces sinistres.



BRAER - Elevages de saumons dans les îles Shetland

## 8 COMPTES DU FIPOL

Les comptes du FIPOL pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1992 ont été approuvés par l'Assemblée en octobre 1993. Des tableaux récapitulant les renseignements donnés dans les états financiers du FIPOL certifiés pour cet exercice figurent aux annexes II à VIII 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 1992 sont reproduits intégralement aux annexes IX et X. 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, ce qui représente actuellement environ £935 000.

En ce qui concerne le fonds général (annexe III), la majeure partie des recettes de 1992 (soit £4 861 883 sur un montant total de recettes de £5 928 855) provenait des contributions annuelles. Des recettes accessoires s'élevant au total à £499 744 et représentant surtout des sommes recouvrées par le FIPOL à la suite d'actions en recours ont été portées au crédit du fonds général. Une somme considérable (£494 383) provenait des intérêts perçus sur les placements des avoirs du FIPOL. Les dépenses administratives se sont chiffrées à £625 326, soit un montant inférieur d'environ 7% aux crédits ouverts dans le budget. Les dépenses au titre des petites demandes d'indemnisation se sont élevées à £1 835 448. Un excédent des recettes de £3 503 078 a été enregistré par rapport aux dépenses pour l'exercice financier 1992 et ce montant a été ajouté à l'excédent accumulé lors d'années précédentes pour le porter à £8 743 736. Cette dernière somme comprend le capital de roulement qui, en 1992, était de £6 millions.

Pour ce qui est du fonds fusionné du BRADY MARIA/THUNTANK 5 (annexe IV), un solde de £189 266 a été enregistré au 31 décembre 1992. Mis à part l'encaissement de £11 160 d'intérêts sur les placements, aucune opération n'a été faite sur ce fonds en 1992.

Le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le KASUGA MARU N°1 (annexe V) a, quant à lui, obtenu £19 024 d'intérêts sur le placement de ses avoirs. Il n'a pas encouru de dépenses en 1992. Il enregistrait un solde de £321 372 au 31 décembre 1992.

Au fonds du RIO ORINOCO (annexe VI), des contributions d'un montant total £6 490 768 ont été reçues. Le placement des avoirs a permis d'obtenir £44 434. Les indemnités versées se sont élevées à £2 956 838. Un emprunt de £2 591 075 qui avait été effectué en 1991 auprès du fonds général afin d'indemniser les demandeurs avant l'encaissement des contributions a été remboursé. Au 31 décembre 1992, le solde du fonds s'établissait à £946 943.

Le fonds du HAVEN (annexe VII) a reçu des contributions d'un montant total de £14 588 712. Il a obtenu un rendement de £761 238 sur le placement de ses avoirs. Il a été payé au total £148 848 d'honoraires et de frais. Au 31 décembre 1992, il enregistrait un solde de £15 219 098.

Le bilan du FIPOL au 31 décembre 1992 qui figure à l'annexe VIII du présent rapport indique des avoirs nets de £8 743 736. Un état détaillé du passif éventuel du FIPOL figure dans un tableau joint aux états financiers. Au 31 décembre 1992, le passif éventuel était évalué à £79 915 820 au titre de demandes d'indemnisation nées de 14 sinistres.

En ce qui concerne le sinistre du HAVEN survenu en Italie en avril 1991, des demandes d'indemnisation d'un montant total d'environ £700 millions avaient été soumises au 31 décembre 1992. On évaluait le passif éventuel à £40 021 140 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. 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 Lit 771 397 947 400 (£346 millions), au lieu de Lit 102 864 000 000 (£46 millions) comme le soutenait le FIPOL sur la base de ses calculs fondés sur le DTS. Le FIPOL a fait opposition à cette décision. Il convient de noter que le tribunal de première instance de Gênes a confirmé la décision dans un jugement daté du 26 juillet 1993. Le FIPOL a fait appel de ce jugement. On trouvera de plus amples détails à cet égard aux pages 44 à 45 du rapport annuel.

Les comptes du FIPOL pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1993 seront soumis au printemps de 1994 au Commissaire aux comptes pour qu'il formule son opinion à leur égard, puis ils seront présentés à l'Assemblée pour approbation à sa session d'octobre 1994. Ces comptes seront ensuite reproduits dans le rapport sur les activités du FIPOL pour l'année civile 1994.

## 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 existe 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 31 décembre 1993, correspondait à £0,0029175. Les contributions annuelles permettent au FIPOL de faire face aux versements pour indemnisation et 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 1993, l'Administrateur a fait part de ses inquiétudes du fait que certains Etats Membres continuaient de ne pas soumettre de rapports sur les hydrocarbures reçus donnant lieu à contribution. L'Assemblée a estimé, comme l'Administrateur, que cette carence posait un grave problème.

En octobre 1992, l'Assemblée a décidé de ne pas percevoir de contributions annuelles au fonds général pour 1992. Elle a décidé de procéder à un deuxième appel de contributions au fonds du HAVEN, à raison d'un montant de £10 millions et de fixer à £950 000 les contributions annuelles de 1992 au fonds du VOLGONEFT 263. Les contributions à ces deux fonds des grosses demandes d'indemnisation devaient être payées au 1er février 1993. Le montant que chaque contribuable devait verser par tonne d'hydrocarbures reçus donnant lieu à contribution 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 VOLGONEFT 263 (en fonction des quantités reçues en 1989, année précédant celle du sinistre). Au 31 décembre 1993, 98,14% de ces contributions avaient été payés.

En octobre 1993, l'Assemblée a décidé de percevoir pour 1993 des contributions annuelles au fonds général et à quatre fonds des grosses demandes d'indemnisation d'un montant total de £78 millions, qui seraient payables au 1er février 1994. L'Assemblée a décidé de ne pas procéder, à ce stade, à un nouvel appel de contributions au fonds du HAVEN pour lequel £25 millions avaient été perçus lors d'années antérieures, étant donné qu'il n'était guère probable qu'en 1994 des indemnités notables soient versées aux demandeurs pour ce sinistre. En outre, l'Assemblée a décidé de restituer aux contribuables un montant de £200 000 sur les avoirs fusionnés du fonds du BRADY MARIA/THUNTANK 5 et de virer le solde au fonds général. Les contributions annuelles perçues pour 1993 et le montant payable par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution sont récapitulés dans le tableau ci-après:

Fonds	Date du sinistre	Hydrocarbures reçus: année pertinente	Montant Total à percevoir £	Montant à percevoir par tonne £
Fonds Général	-	1992	8 millions	0.0075811
Fonds de l' Aegean Sea	3/12/92	1991	20 millions	0.0212284
Fonds du Braer	5/1/93	1992	35 millions	0.0357631
Fonds du Taiko Maru	31/5/93	1992	10 millions	0.0093114
Fonds du Keumdong N°5	27/9/93	1992	5 millions	0.0046557

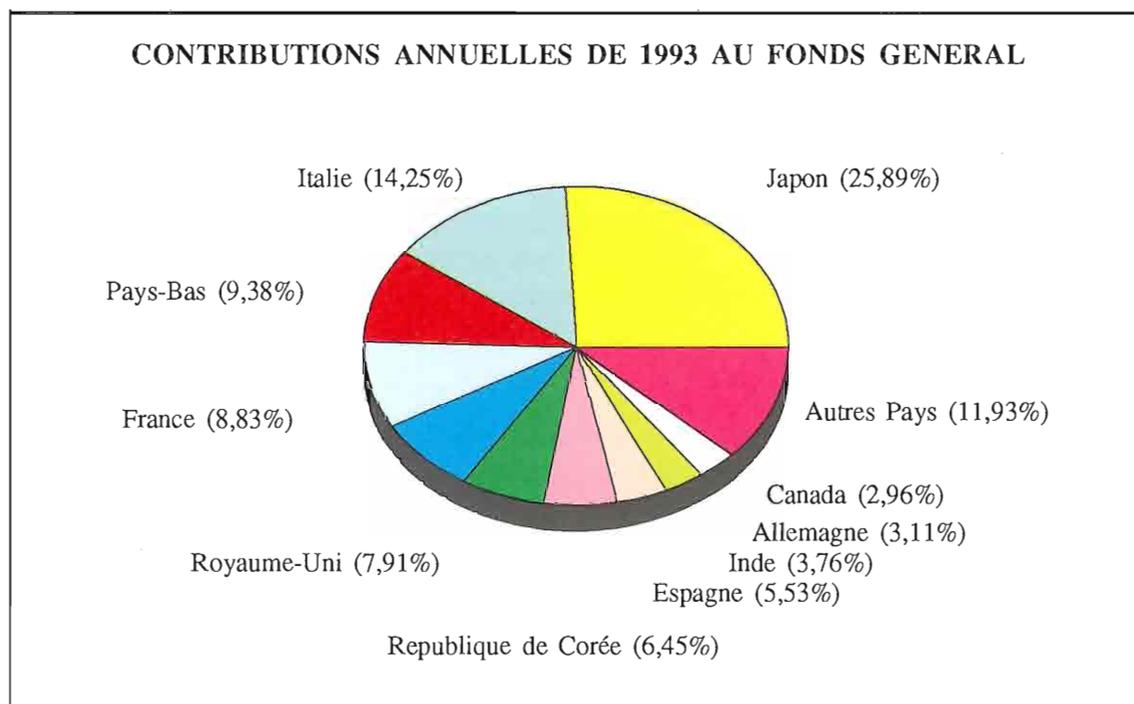
Un montant de £1 506 010 avait été reçu au titre des contributions annuelles de 1993 au 31 décembre 1993.

Pour ce qui est de l'encaissement des contributions d'années précédentes, un montant de £877 800 n'avait pas été acquitté au 31 décembre 1993; 62% de ces arriérés étaient dus par des contribuables de l'ancienne Union des Républiques socialistes soviétiques et de l'ancienne République socialiste fédérative de Yougoslavie.

En octobre 1993, l'Assemblée s'est à nouveau déclarée satisfaite de l'état de l'encaissement des contributions.

Les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues dans les Etats Membres en 1992 sont indiquées à l'annexe XI du présent rapport.

Les contributions annuelles de 1993 au fonds général, lesquelles ont été calculées en fonction des quantités d'hydrocarbures reçues en 1992, se répartissent entre les Etats Membres comme cela est indiqué dans le graphique ci-dessous.



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 1993.

Année	Fonds général	Fonds des grosses demandes d'indemnisation	Montant total des 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
1993	8 000 000	70 000 000	78 000 000

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 contribuables. Des remboursements ont ainsi été effectués en 1981 (£750 000 sur les contributions perçues pour 1980 au titre du fonds de l'ANTONIO GRAMSCI), en 1986 (£700 000 sur les contributions perçues pour 1983 au titre du fonds de l'ONDINA/FUKUTOKU MARU N°8) et en 1989 (£13,9 millions sur les contributions perçues pour 1983 au titre du fonds du TANIO). Le solde considérable enregistré sur le fonds du TANIO résultait du recouvrement d'une somme importante à la suite d'un règlement extrajudiciaire. Comme cela est mentionné ci-dessus, l'Assemblée a décidé en octobre 1993 de restituer aux contribuables le solde de £200 000 demeurant dans le fonds fusionné du BRADY MARIA/THUNTANK 5; ce remboursement sera effectué le 1er février 1994.

Comme cela est 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 compétent. Au 31 décembre 1993, cet appel était en instance.

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 et qui consistait à 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 simple et efficace et en tenant compte des particularités du transport des hydrocarbures et de la situation prévalant dans le pays. Par ailleurs, si le paiement n'était pas effectué par les personnes signalées 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 signalées 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.

En octobre 1993, l'Assemblée a examiné une demande du Gouvernement de la République arabe d'Egypte qui souhaitait que les hydrocarbures reçus à un terminal du Golfe de Suez pour être transportés jusqu'à la Méditerranée par l'oléoduc de SUMED ne soient pas pris en considération pour le calcul des contributions de l'Egypte au cas où celle-ci deviendrait Partie à la Convention.

L'Assemblée a reconnu que le terme "reçu" avait trait à un principe fondamental du système de contributions prévu dans la Convention portant création du Fonds et que la position précédemment adoptée par l'Assemblée, de même que le texte proprement dit de la Convention, était fondée sur l'idée que les contributions étaient versées par le réceptionnaire (physique) effectif des hydrocarbures à la suite de leur transport par mer. Il a été rappelé que cette position partait du principe que les hydrocarbures devaient être pris en compte aux fins de la perception des contributions chaque fois qu'ils étaient reçus physiquement à la suite de leur transport par mer dans un port ou dans un terminal situé dans un Etat Partie à la Convention portant création du Fonds. Il a également été rappelé qu'en 1980, l'Assemblée s'était demandé dans quelles circonstances les hydrocarbures donnant lieu à contribution devaient être considérés comme "reçus" et qu'elle avait approuvé l'interprétation ci-après de l'article 10.1 de la Convention portant création du Fonds:

Le transfert de navire à navire ne doit pas être considéré comme une opération de réception, quel que soit l'endroit où il s'effectue (que ce soit à l'intérieur d'une zone portuaire ou à l'extérieur du port, mais dans les limites des eaux territoriales) et de quelque manière qu'il s'effectue, soit en utilisant uniquement le matériel se trouvant à bord des navires, soit au moyen d'un pipeline à terre. Ces dispositions visent aussi bien un transfert entre deux navires océaniques

qu'un transfert entre un navire océanique et un navire destiné à la navigation intérieure, que cette opération soit effectuée à l'intérieur ou à l'extérieur d'une zone portuaire. Lorsque les hydrocarbures qui ont été transférés de cette manière d'un navire océanique à un autre navire ont été transportés par ce dernier jusqu'à une installation à terre située sur le territoire du même Etat contractant, ou d'un autre Etat contractant, la réception dans cette installation doit être considérée comme une réception d'hydrocarbures transportés par mer. Toutefois, dans le cas où les hydrocarbures sont stockés dans une citerne avant d'être chargés à bord de l'autre navire, ils doivent être déclarés comme étant des hydrocarbures reçus dans cette citerne sur le territoire de l'Etat contractant.

Le Gouvernement égyptien a avancé les principaux arguments suivants à l'appui de sa demande:

Le cas de l'oléoduc de SUMED est un cas unique car cet oléoduc est utilisé pour transférer des hydrocarbures d'un navire à un autre navire, compte tenu du fait que les navires-citernes de dimensions importantes ne peuvent pas emprunter le canal de Suez. Les citernes de stockage qui sont situées aux deux extrémités de l'oléoduc font partie intégrante d'un système de transfert fermé. Les hydrocarbures qui sont amenés par l'oléoduc de SUMED n'appartiennent pas à la compagnie qui gère l'oléoduc mais à ses usagers. Ces hydrocarbures ne peuvent pas être considérés comme des hydrocarbures reçus sur le territoire égyptien car ils sont uniquement en transit et ne sont pas remis effectivement à des chargeurs égyptiens. La compagnie SUMED n'assure qu'un simple service de transport pour lequel elle est rétribuée. Le transport des hydrocarbures au moyen de l'oléoduc de SUMED devrait être considéré comme un transfert de navire à navire et les quantités d'hydrocarbures reçues en vue de ce transport ne devraient donc pas être prises en compte pour le calcul des contributions au FIPOL. Le transport d'hydrocarbures au moyen de l'oléoduc de SUMED est beaucoup plus sûr sur le plan de l'environnement que les autres moyens de transport qui pourraient être utilisés.

A l'issue d'un débat approfondi, l'Assemblée a conclu qu'aucune majorité ne s'était dégagée en faveur de la demande formulée par le Gouvernement égyptien. Il a toutefois été souligné que plusieurs délégations avaient estimé que l'on devrait rechercher une solution de compromis. L'Assemblée a donc décidé que cette question devrait être réexaminée si une proposition ferme de compromis était formulée ou de nouveaux arguments étaient présentés.

## 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 1993, 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 5 3/4% et 10 27/32% par an, la moyenne étant de 6,5%. Les intérêts perçus en 1993 sur les placements se sont élevés à £2 695 000, sur un capital de £29 millions en moyenne.

Au 31 décembre 1993, le portefeuille des placements du FIPOL s'élevait au total à £20 790 000. Ce montant se compose des avoirs du FIPOL, du fonds de prévoyance du personnel et d'un solde créditeur de £133 000 au titre du compte des contribuables.

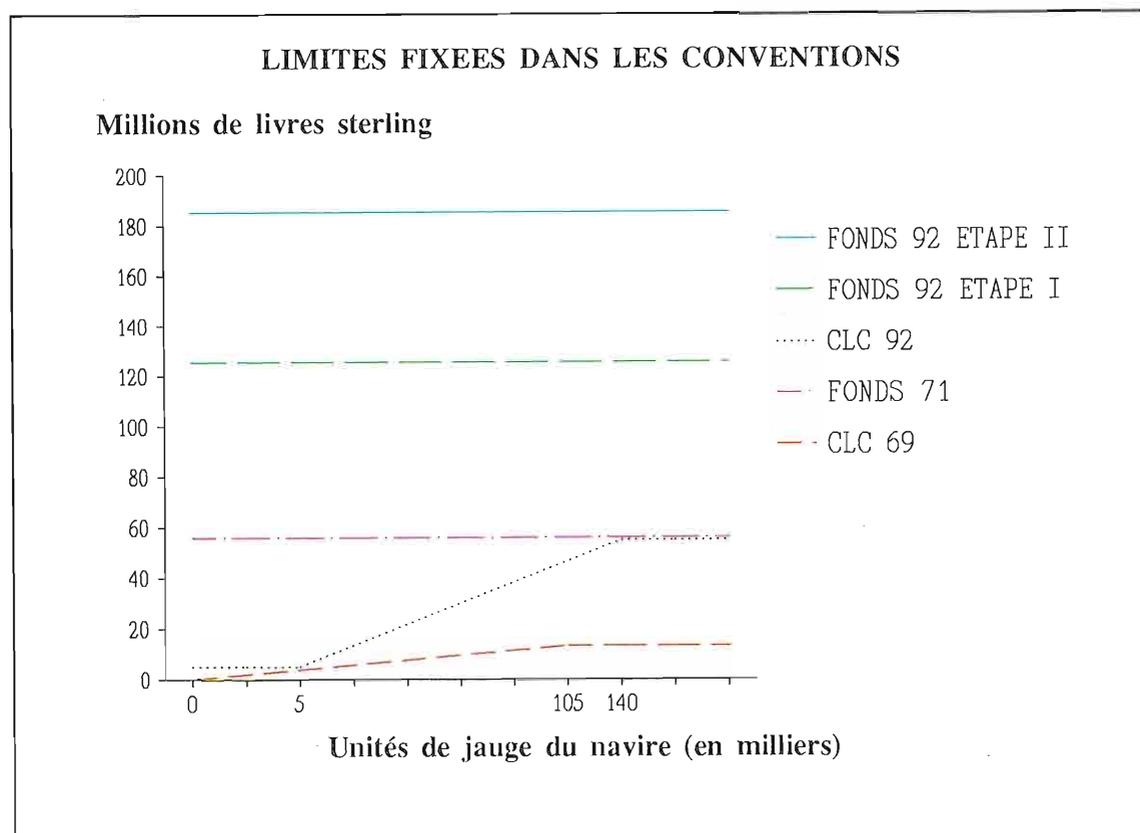
Compte tenu de certains événements survenus sur le marché bancaire à Londres au cours de l'été de 1991, l'Assemblée a, en octobre 1992, procédé à un examen approfondi de la politique de placement du FIPOL. Elle a à nouveau débattu de cette politique en octobre 1993 et réaffirmé que le FIPOL n'était pas une banque d'investissement. Elle a partagé l'avis de l'Administrateur selon lequel il ne serait pas dans l'intérêt du FIPOL d'abandonner le principe actuel d'une politique de placement prudente et précautionneuse. De même, elle a estimé que les placements du FIPOL en monnaies étrangères devraient aussi se limiter à l'avenir aux situations bien précises qui étaient décrites dans le Règlement financier. Comme l'Administrateur, elle n'a pas jugé opportun de placer les avoirs du FIPOL en unités monétaires européennes (écus).

En octobre 1993, l'Assemblée a envisagé s'il conviendrait d'établir un organe spécial qui donnerait à l'Administrateur des conseils sur les questions de placement afin de veiller à ce que soient prévues des procédures adéquates pour le placement des avoirs du FIPOL et pour le contrôle de la gestion de ces avoirs. L'Assemblée a estimé qu'il serait opportun de créer un tel organe compte tenu des vastes sommes détenues par le Fonds. Après avoir examiné les diverses options, l'Assemblée a conclu que l'organe proposé devrait être composé d'experts extérieurs ayant des connaissances spécialisées en matière de placement. L'Administrateur a été chargé d'étudier la possibilité de créer un organe consultatif sur les placements composé de tels experts, d'évaluer les incidences financières de la création d'un tel organe, d'en examiner le mandat précis et de soumettre un rapport à l'Assemblée pour examen à la session d'octobre 1994.

## 11 LES PROTOCOLES DE 1992 A LA CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE CIVILE ET A LA CONVENTION PORTANT CREATION DU FONDS

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 initiaux. Ils ne sont pas entrés en vigueur faute de réunir le nombre requis de ratifications.

Une conférence diplomatique tenue à Londres en novembre 1992 sous les auspices de l'OMI a adopté deux nouveaux protocoles modifiant les Conventions afin de garantir la viabilité future du système d'indemnisation instauré par ces conventions. La Conférence a fait reposer ses travaux sur deux projets de protocoles élaborés au FIPOL. 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 portant création du Fonds contient aussi des dispositions prévoyant, pendant un certain temps, un plafonnement des contributions que les réceptionnaires d'hydrocarbures dans un Etat donné doivent verser au FIPOL.



Les principales différences entre la version initiale 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, ont été indiquées à la section 11.5 du rapport annuel de 1992.

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 en 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.

En dépit de l'incertitude planant sur la date d'entrée en vigueur des Protocoles de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds, l'Assemblée a, en octobre 1993, chargé l'Administrateur de commencer les préparatifs nécessaires pour l'entrée en vigueur du Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds, en particulier en ce qui concerne l'administration de l'organisme (appelé le "Fonds de 1992") qui serait créé en vertu de ce protocole. L'Assemblée a invité l'Administrateur à procéder à une étude de certaines questions et à lui en communiquer les résultats à sa session d'octobre 1994.



SAMBO N°11 - Le navire échoué

## 12 REGLEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

### 12.1 Généralités

Entre la date de sa création en octobre 1978 et le 31 décembre 1993, le FIPOL est intervenu dans le règlement de demandes d'indemnisation résultant de 69 événements et a versé des indemnités pour 63 d'entre eux. Trente-cinq de ces événements s'étaient produits au Japon tandis que 22 autres entraînant, dans l'ensemble, de plus grosses demandes d'indemnisation, étaient survenus dans les eaux européennes, un en Algérie, un aux Antilles, un au Canada, un dans le golfe Persique et deux en République de Corée. Le total des sommes versées par le FIPOL à titre d'indemnisation ou de prise en charge financière s'élève, à ce jour, à £67 millions.

Au fil des années, le FIPOL a été saisi de six sinistres qui n'ont pas donné lieu à des versements de sa part, à savoir un en Indonésie, un dans le Golfe Persique, trois au Canada et un au Portugal.

En 1993, six sinistres se sont produits qui ont entraîné ou entraîneront la soumission de demandes d'indemnisation au FIPOL, à savoir celui du BRAER (Royaume-Uni, 5 janvier 1993), celui du SAMBO N°11 (République de Corée, 12 avril 1993), celui du TAIKO MARU (Japon, 31 mai 1993), celui du RYOYO MARU (Japon, 23 juillet 1993), celui du KEUMDONG N°5 (République de Corée, 27 septembre 1993) et celui de l'ILIAD (Grèce, 9 octobre 1993). En février 1993, le FIPOL a reçu des demandes d'indemnisation au titre d'un déversement d'hydrocarbures qui s'était produit au Portugal en décembre 1992.

Le 5 janvier 1993, le navire-citerne libérien BRAER chargé de 84 000 tonnes de pétrole brut s'est échoué par gros temps au large de la côte sud des îles Shetland (Royaume-Uni). Le navire s'est brisé en deux, perdant toute sa cargaison et toutes ses soutes. Grâce à la forte houle, la plupart des hydrocarbures déversés se sont dispersés naturellement. Le Gouvernement du Royaume-Uni a imposé une zone d'exclusion de la pêche le long de la côte ouest des îles Shetland, dans les parages atteints par les hydrocarbures. Un grand nombre de demandes d'indemnisation ont été soumises notamment par des salmoniculteurs, des pêcheurs, des personnes qui emballaient et transformaient le poisson, des agents du secteur du tourisme, des agriculteurs dont les pâturages avaient été contaminés et des personnes dont les maisons avaient été polluées. Les demandes réglées et acquittées représentent à ce jour un montant total de près de £21,5 millions.

Le 31 mai 1993, le navire-citerne japonais TAIKO MARU est entré en collision avec un navire à cargaisons sèches à quelque 300 km au nord de Tokyo. Environ 520 tonnes de fuel-oil lourd se sont déversées, ce qui a exigé de vastes opérations de nettoyage en mer et à terre. La zone revêt une grande importance pour la pêche et un certain nombre de pêcheurs ont été affectés. D'importantes demandes d'indemnisation ont été présentées.

La barge de mer coréenne KEUMDONG N°5 a, le 27 septembre 1993, subi un abordage au large des côtes de la République de Corée qui a entraîné le déversement de quelque 1 300 tonnes de fuel-oil lourd sur une large étendue; il a donc fallu procéder à de

vastes opérations de nettoyage. La zone touchée revêt une grande importance pour la pêche et l'aquaculture. Ce sinistre donnera probablement lieu à des demandes d'indemnisation d'un montant considérable de la part des pêcheurs et des aquaculteurs.

Le navire-citerne grec ILIAD qui était chargé de 80 000 tonnes de pétrole brut s'est échoué le 9 octobre 1993 au large de la péninsule du Péloponnèse (Grèce). On estime à 300 tonnes la quantité d'hydrocarbures qui se sont échappés de ce fait et ont atteint quelque 20 kilomètres de côte. La pêche et le tourisme sont des activités importantes dans la zone sinistrée et des demandes d'indemnisation substantielles ont été soumises.

Le FIPOL a suivi de près les retombées de deux autres sinistres survenus en 1993, à savoir celui du MAERSK NAVIGATOR et celui du SUNETTA. Le MAERSK NAVIGATOR, qui était immatriculé à Singapour et transportait 240 000 tonnes de pétrole brut est entré en collision avec un navire citerne sur lest dans le détroit de Malacca le 21 janvier 1993. Les deux navires ont pris feu et une quantité notable d'hydrocarbures s'est échappée du MAERSK NAVIGATOR. La pollution n'ayant pas atteint la côte d'un Etat Membre du FIPOL, ce dernier ne sera pas appelé à verser d'indemnités. Le 25 juin 1993, le navire-citerne libérien SUNETTA qui transportait 73 000 tonnes de brut s'est échoué au large de Mombasa (Kenya). Il n'y a toutefois pas eu de déversement d'hydrocarbures et le FIPOL ne sera donc pas saisi de demandes d'indemnisation.

Les sinistres survenus entre 1979 et 1992 pour lesquels le FIPOL a versé d'importantes indemnités aux victimes sont les suivants:

Antonio Gramsci (Suède, 1979)	£9 247 068
Tanio (France, 1980)	£18 340 766
Ondina (République fédérale d'Allemagne, 1982)	£3 004 900
Fukutoku Maru N°8 (Japon, 1982)	£1 058 460
Thuntank 5 (Suède, 1986)	£2 364 575
Kasuga Maru N°1 (Japon, 1988)	£1 904 632
Volgoneft 263 (Suède, 1990)	£1 601 109
Rio Orinoco (Canada, 1990)	£6 151 887

Au 31 décembre 1993, le FIPOL était saisi de six sinistres qui étaient intervenus lors d'années antérieures mais pour lesquels les demandes d'indemnisation des tiers n'avaient pas encore toutes fait l'objet d'un règlement définitif: c'étaient les sinistres du PATMOS, du PORTFIELD, du VISTABELLA, de l'AGIP ABRUZZO, du HAVEN et de l'AEGEAN SEA.

Le sinistre du HAVEN qui s'est produit en Italie en avril 1991 a entraîné une pollution considérable en Italie, en France et à Monaco. Environ 1 350 demandes d'indemnisation ont été soumises pour un montant total correspondant à peu près à £485 millions; toutefois, un certain nombre de ces demandes se chevauchent. 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 (£41 millions). Toutefois, le tribunal de première instance de Gênes a fixé le montant maximal payable par le FIPOL à Lit 771 397 947 400 (£308 millions) sur la base de la valeur de l'or sur le marché libre. Le FIPOL a fait appel de ce jugement.

### 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.

En vertu de la législation canadienne applicable, l'autorité qui procède à l'enquête devrait, avant de publier ses conclusions, envoyer à titre confidentiel un exemplaire de son projet de rapport à toute personne considérée comme étant directement intéressée par ces conclusions. Le FIPOL a demandé que les autorités canadiennes lui donnent accès au projet de rapport. Il a toutefois été considéré comme n'étant pas directement intéressé et sa demande a donc été rejetée.

Le rapport sera examiné par l'Administrateur dès qu'il aura été mis à la disposition du FIPOL.

### 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 de vents favorables, 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'écumeurs 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. Une fois vidées les citernes à cargaison, le navire a été renfloué 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 il n'y avait pas de poissons en période d'élevage à ce moment-là.

La plupart des demandes d'indemnisation ont été réglées et acquittées en 1991. Elles avaient trait aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde ainsi qu'aux dommages subis par de petites embarcations et des appareils de pêche.

Une demande de £19 063 soumise par le Ministère de la défense au titre des frais encourus à la suite de ce sinistre a été réglée en totalité. En juin 1993, le FIPOL a versé £12 708, soit les deux tiers de la somme convenue, tandis que les assureurs sur corps du propriétaire du navire ont acquitté le tiers restant.

Une demande d'indemnisation du propriétaire de l'installation piscicole qui s'élève à £287 298 est en suspens.

Le FIPOL a, à ce jour, versé £280 585 à titre d'indemnisation, tandis que l'assureur P & I du propriétaire du navire a payé £39 472.



KEUMDONG N°5 - Nettoyage de la plage de Haeryong sur l'île de Namhae



KEUMDONG N°5 - Culture d'algues à Sangmoon, comté de Hadong

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), qui était immatriculée à la Trinité-et-Tobago et 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 lorsque le câble de remorque a lâché. 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. Elles ont arrêté ces opérations au bout de quelques jours lorsqu'il s'est 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.

Les côtes 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. Des hydrocarbures ont aussi atteint les côtes des îles Vierges britanniques et des îles Vierges américaines, ainsi que celles de Porto Rico (Etats-Unis).

Au total, cinq juridictions ont été touchées. Toutefois, seuls les dommages de pollution survenus dans le département français de la Guadeloupe et dans les îles Vierges britanniques pouvaient être indemnisés par le FIPOL. Ni l'Etat indépendant de Saint-Kitts-et-Nevis, ni Porto Rico, ni les îles Vierges américaines ne sont couverts par la Convention portant création du Fonds. Cette convention ne vise pas non plus les dommages survenus aux Antilles néerlandaises car le Royaume des Pays-Bas n'en a pas étendu l'application 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. Le FIPOL a tenté, sans succès, de se mettre en rapport avec le propriétaire de la barge et son assureur afin de solliciter leur coopération dans le cadre de la procédure de règlement. 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.

Des demandes d'indemnisation se chiffrant au total à FF189 202 (£21 750) 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).

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 (îles Vierges britanniques). Les autorités des îles 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 par l'Administrateur dans leur totalité ont été acquittées par le FIPOL en avril 1992 et en juin 1992, respectivement.

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 s'il est dans son intérêt de le faire.

En novembre 1992, le Gouvernement français a soumis sa demande d'indemnisation qui s'élevait à FF9 504 240 (£1 092 750). Le Secrétariat du FIPOL examine actuellement les pièces justificatives avec l'aide d'experts extérieurs, et il procédera à des négociations avec le Gouvernement français au début de 1994.

### **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 (£24 600) au titre des opérations de nettoyage a été réglée à raison de ¥3 336 389 (£20 400). Une demande d'un montant de ¥31 714 344 (£194 300) au titre du manque à gagner subi par des pêcheurs a été réglée à raison de ¥6 331 960 (£38 800). 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 était de ¥880 880 (£5 243) a été versé par le FIPOL en mars 1993.

## **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 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 été blessés.

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 consumée 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. Trois jours après le sinistre, des explosions dans une citerne de soute ont considérablement endommagé la structure du navire et entraîné la fuite d'une quantité non déterminée de combustible de soute. 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 initial.

### **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, comme on avait du mal 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.

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**

Le 28 juillet 1993, le propriétaire de l'AGIP ABRUZZO (la SNAM, société du Groupe ENI qui appartient à l'Etat) a déposé une requête auprès du tribunal de première instance de Livourne pour ouvrir la procédure en limitation. Le tribunal ne s'est pas encore prononcé à cet égard.

Le montant de limitation applicable à l'AGIP ABRUZZO en vertu de la Convention sur la responsabilité civile devrait être d'environ Lit 22,525 milliards (£9,0 millions).

### **Demandes d'indemnisation**

Un certain nombre de demandes d'indemnisation ont été présentées au propriétaire du navire et au FIPOL. Elles ont fait l'objet de négociations et la plupart ont été réglées à l'amiable. Les demandes réglées au 31 décembre 1993 représentaient au total Lit 17 917 500 000 (£7,2 millions). Elles ont toutes été payées par le propriétaire du navire, à l'exception de celle qu'il avait lui-même présentée.

En février 1993, le Gouvernement italien a soumis une demande d'indemnisation de Lit 1 333 300 000 (£532 500) au titre des frais d'utilisation d'aéronefs et de navires militaires, laquelle est actuellement examinée par le FIPOL avec l'aide d'experts extérieurs. Il a indiqué au FIPOL 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 (£26 100).

### **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 été menée par le Procureur mais n'est pas encore terminée.

Le FIPOL a suivi l'enquête administrative et l'enquête criminelle par l'intermédiaire de son avocat italien.

### **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 une faute personnelle de la part du propriétaire de l'AGIP ABRUZZO, lequel 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 sa faute intentionnelle ou d'une action téméraire de sa part. 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 toutefois en général considéré qu'un propriétaire

de navire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité pour décès ou lésions corporelles. En fait, le propriétaire du MOBY PRINCE s'est engagé à régler toutes demandes pour décès 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 intenter 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.

L'assureur P & I de l'AGIP ABRUZZO (le Skuld Club) a intenté une action en recours contre le propriétaire du MOBY PRINCE. Le FIPOL est intervenu dans la procédure pour protéger ses intérêts.

A ce jour, des demandes d'un montant total de Lit 81,8 milliards (£33 millions) ont été présentées contre le propriétaire du MOBY PRINCE par les assureurs sur corps de l'AGIP ABRUZZO, le propriétaire de ce navire et le Skuld Club. Le montant de limitation applicable au MOBY PRINCE dans cette affaire est évalué à une somme allant de Lit 3,2 milliards (£1,3 million) à Lit 4 milliards (£1,6 million).

Le tribunal de Livourne a tenu une audience en juin 1993 au cours de laquelle le propriétaire du MOBY PRINCE a rejeté toute responsabilité pour l'abordage et demandé l'ajournement de l'affaire en attendant les résultats de l'enquête administrative et de l'enquête criminelle. L'affaire a été ajournée jusqu'au 3 mars 1994.

## **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**

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 déversées 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. Par la suite, il y a eu de légers suintements de l'épave jusqu'en août 1992.

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 italiennes 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. Une quantité notable d'hydrocarbures à la dérive a touché la côte entre Gênes et Savone. Les opérations de nettoyage des côtes italiennes ont été tout d'abord menées par les autorités municipales. Des hydrocarbures ont pénétré dans deux ports de plaisance, souillant les postes de mouillage, les digues et environ 330 bateaux de plaisance et de pêche.

Le 22 mai 1991, un contrat de nettoyage et de surveillance de la pollution a été signé entre le Gouvernement italien et un consortium d'entrepreneurs appelé 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.

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

Des hydrocarbures ont dérivé vers l'ouest jusqu'à Hyères, près de Toulon (France), touchant les côtes de quatre départements français. Les opérations de nettoyage ont été menées en mer par le Gouvernement français et à terre par les autorités locales.

### Enquêtes sur la cause du sinistre

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.

La Commission d'enquête de la Ligurie a procédé à une enquête officielle sur la cause du sinistre. Elle a tenu des audiences publiques du 14 novembre 1991 au 13 février 1992. Elle a entendu des membres de l'équipage et d'autres personnes et examiné une vaste documentation.

Dans son rapport, la Commission d'enquête a envisagé 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 et en négligeant de signaler à la société de classification qu'un des générateurs de gaz inerte était en panne.

Le Procureur examine actuellement le rapport de la Commission d'enquête.

### **Procédure en limitation**

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 (£9,6 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 Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (le UK Club), au moyen d'une garantie bancaire. 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, contestant le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité. Le Gouvernement italien et quelques autres demandeurs ont également fait opposition.

### **Demandes d'indemnisation**

#### *Demandes italiennes*

Quelque 1 350 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 1 188 678 millions (£475 millions). Il ne peut être exclu que d'autres demandes soient présentées.

La demande la plus importante est celle du Gouvernement italien qui s'élève au total à Lit 261 milliards (£104 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 le consortium d'entrepreneurs ATI.

La demande du Gouvernement italien comprend également un montant de Lit 100 milliards (£40 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, à ce stade, 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.

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 (£80 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 43 yachts ont demandé des indemnités pour le nettoyage de leurs bateaux qui s'élevaient à Lit 126 millions (£50 300). Trente-huit pêcheurs ont réclamé Lit 439 millions (£175 300) au titre de la contamination de leurs bateaux et de leurs filets. Des demandes pour manque à gagner ont été soumises par près de 700 hôteliers qui réclamaient Lit 80 milliards (£32 millions) et par 150 pêcheurs qui réclamaient Lit 13,5 millions (£5,4 millions). Quatre-vingt treize plagistes ont demandé une indemnisation de Lit 3,9 milliards (£1,6 million) pour la baisse de leurs recettes.

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. Le FIPOL a essayé de déterminer leur montant global après avoir éliminé les doubles emplois et écarté les demandes pour dommages au milieu marin. Il est parvenu à un solde de Lit 281,080 milliards (£111 millions). Il convient de souligner que cette évaluation ne doit en aucun cas être considérée comme représentant la position du FIPOL quant à la recevabilité des demandes respectives ou au caractère raisonnable des montants réclamés.

#### *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. A ce jour, il a procédé à l'examen préliminaire de la plupart des demandes. Comme nombre d'entre elles n'étaient pas étayées par des documents, le juge a invité les demandeurs à présenter des pièces justificatives. On pense qu'il ne sera pas en mesure d'établir la liste des demandes recevables ("stato passivo") avant la fin de 1994.

En juillet 1993, le FIPOL a, conjointement avec le propriétaire du navire et le UK Club, déposé auprès du tribunal un long mémoire présentant ses prétentions sur toutes les demandes d'indemnisation concernant les opérations de nettoyage, à l'exclusion de celles effectuées en France. Le montant total de ces demandes s'élève à environ Lit 160 milliards (£64 millions). Comme cela est mentionné ci-dessus, un certain nombre de ces demandes se chevauchent.

L'Etat n'a pas à ce jour présenté au tribunal de documents étayant sa demande relative au contrat avec ATI.

#### *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 soulignait que, en

cas de conflit entre une loi italienne et la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds qui avaient été mises en application dans la législation italienne, celles-ci devaient l'emporter. Il faisait observer que 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). L'Assemblée avait également estimé que des indemnités ne pouvaient être versées que si le demandeur avait subi un préjudice économique quantifiable. L'Administrateur soulignait dans son étude que la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds 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.

Le Comité exécutif a, d'une façon générale, entériné l'analyse que l'Administrateur avait faite des problèmes en cause.

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 ne pouvait admettre que seuls les éléments quantifiables des dommages au milieu marin puissent être recevables en vertu des Conventions. A son avis, l'indemnisation était régie principalement par la loi italienne 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. La délégation italienne ne pouvait accepter que cette indemnisation soit considérée comme une sanction.

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 (£1,9 million). 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 (£9,0 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. Un organisme public (le Parc national de Port-Cros) a demandé réparation au titre de dommages au milieu marin.



TAIKO MARU - Déploiement de barrages flottants



BRAER - Pâturages contaminés

Le Secrétariat du FIPOL a examiné les demandes françaises avec l'aide d'experts. Il a été convenu d'entreprendre des négociations 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. Des discussions sont en cours avec les communes, tandis que des négociations avec le Gouvernement français commenceront au cours des premiers mois de 1994.

*Demandes d'indemnisation pour "préjudices économiques purs"*

En 1993, le Comité exécutif a pris un certain nombre de décisions importantes concernant la position du FIPOL à l'égard de certaines demandes nées du sinistre du HAVEN. La principale question de principe avait trait à la recevabilité des demandes d'indemnisation pour les "préjudices économiques purs", c'est-à-dire les préjudices économiques subis par des personnes dont les biens n'avaient pas été contaminés à la suite d'un sinistre. Dans la plupart des juridictions, on hésite beaucoup à admettre les demandes de ce type par crainte des vastes conséquences économiques que leur acceptation entraînerait. Dans le cadre de la plupart des régimes juridiques, une demande d'indemnisation n'est acceptée que si elle porte sur un dommage lié à un droit défini et légalement reconnu (par exemple un droit de propriété ou un droit de possession).

Le FIPOL a été saisi, par le passé, de demandes d'indemnisation pour des préjudices économiques purs. Il a accepté d'indemniser les préjudices économiques subis par des personnes dont les revenus dépendaient directement d'activités côtières ou liées au secteur maritime, tels que des pêcheurs, des hôteliers ou des restaurateurs de stations balnéaires, même si leurs biens n'avaient pas été endommagés.

Le Comité exécutif a rappelé que le régime d'indemnisation institué par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds couvrait "toute perte ou tout dommage causé par une contamination". Le Comité a souligné qu'une indemnisation pouvait donc seulement être versée à un demandeur si et dans la mesure où la perte ou le dommage qu'il avait subi pouvait être considéré comme ayant été causé par une contamination. Le Comité a déclaré que pour qu'il y ait réparation, il fallait qu'il y ait un lien de causalité entre la contamination et le dommage ou la perte visés par la demande.

Le Comité exécutif a noté que le préjudice subi par les pêcheurs dans l'affaire du HAVEN résultait de la contamination du secteur maritime où ils exerçaient normalement leurs activités. Le Comité a donc décidé que les demandes présentées à ce titre devraient en principe être acceptées, mais que chaque demandeur devrait montrer que c'était le sinistre du HAVEN qui l'avait effectivement empêché de se livrer à ses activités et donner des preuves quant au chiffre des pertes résultant de cet empêchement.

Le Comité exécutif a décidé que les pertes de recettes subies du fait de la baisse du tourisme par les plagistes situés le long de la côte italienne entre Gênes et la frontière française devraient être considérées comme des "dommages causés par contamination" dans la mesure où cette baisse de l'activité touristique était bien due au sinistre du HAVEN. Il a noté que ces plagistes avaient été victimes d'une atteinte à un droit qui leur était légalement reconnu, celui d'exploiter leurs installations ("bagni") sur la plage.

Pour ce qui est des hôteliers, des restaurateurs et des commerçants situés le long de la côte italienne entre Gênes et la frontière française, le Comité exécutif a reconnu qu'il pouvait être difficile d'énoncer des critères stricts quant aux types de demandes qui devraient être déclarées recevables car leurs établissements n'avaient pas été directement touchés par les hydrocarbures. Le Comité a décidé qu'il fallait examiner le bien-fondé de chaque demande, le critère décisif étant l'existence d'un lien de cause à effet entre la contamination résultant du sinistre du HAVEN et la perte ou le dommage.

Le Comité exécutif a reconnu que, si la contamination des plages entraînait une baisse de l'affluence touristique dans une ville ou un village donné, cela affecterait probablement tous les établissements similaires de la localité. C'est pourquoi il a estimé que tous les hôtels, restaurants et magasins d'une même localité devraient être traités de la même façon, indépendamment de leur emplacement. Pour ce qui est des magasins, il a convenu qu'il ne faudrait pas faire de distinction entre eux en fonction du type de marchandises qui y étaient vendues, sauf pour ce qui était des biens qui n'étaient généralement pas achetés par les touristes (tels que les meubles et les voitures). Enfin, le Comité a décidé qu'il conviendrait de réserver en principe le même traitement à toutes les demandes soumises pour manque à gagner par les établissements situés le long de cette côte, que la ville ou le village où ils se trouvent ait été directement atteint ou non par les hydrocarbures du HAVEN.

Le propriétaire d'un yacht qui avait laissé son bateau amarré à Arenzano (Italie) pendant l'été de 1991 a demandé à être remboursé au titre d'une partie de ses frais d'amarrage et d'assurance pour 1991. Le Comité exécutif a rejeté cette demande car il a estimé que le demandeur aurait encouru ces frais, que le sinistre du HAVEN soit survenu ou non, et qu'il n'y avait donc pas de lien de cause à effet entre la pollution et ces frais.

La ville de Cannes et la commune du Lavandou (France) ont soumis des demandes d'indemnisation au titre de pertes de recettes fiscales qu'elles attribuaient à une baisse du tourisme. Le Comité exécutif a estimé que ces demandes devraient être rejetées car les demandeurs n'avaient pas prouvé que les pertes alléguées avaient été causées par le sinistre du HAVEN.

Une demande de la ville de Cannes au titre d'un surcroît de frais publicitaires visant à remédier aux atteintes portées à la réputation de cette ville en tant que destination touristique a été rejetée par le Comité exécutif qui a estimé qu'il n'avait pas été démontré que le sinistre du HAVEN avait terni la réputation de la ville.

Le Comité exécutif a rejeté une demande de la région de la Ligurie au titre de l'atteinte portée à son "image de marque", car la position du FIPOL avait toujours été de considérer que seul un demandeur qui avait subi un préjudice économique quantifiable avait droit à réparation.

Le Comité exécutif a rejeté, pour diverses raisons, les demandes soumises par des organismes publics italiens au titre de leurs frais de promotion du tourisme. Pour ce qui est de l'une de ces demandes, le Comité a déclaré que le demandeur n'avait pas alloué de fonds supplémentaires à cette fin mais s'était borné à utiliser les fonds déjà prévus dans le budget pour la promotion du tourisme et qu'il n'avait donc pas subi de pertes économiques effectives. Dans un autre cas, le Comité a estimé que le demandeur n'avait pas prouvé que les dépenses mentionnées dans sa demande étaient liées au sinistre du HAVEN. Une troisième demande

a été rejetée car il n'avait pas été prouvé que les activités qui y étaient mentionnées avaient contribué à remédier aux atteintes portées au tourisme par la publicité défavorable qui avait résulté du sinistre du HAVEN.

Pour ce qui est de la question générale de la recevabilité des demandes d'indemnisation pour les frais encourus au titre d'activités visant à remédier aux atteintes portées au tourisme par les reportages des médias sur les déversements d'hydrocarbures, il convient de se reporter à l'analyse présentée dans le contexte du sinistre du BRAER (page 65).

La position que le FIPOL adoptera lors de la procédure en limitation se fondera sur les décisions du Comité exécutif décrites ci-dessus.

### Méthode de conversion des francs-or

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. 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). 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 l'or n'avait plus de valeur officielle et 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 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. Le FIPOL a appelé l'attention sur le fait que le juge avait fixé la limite de la responsabilité du propriétaire du navire en utilisant le DTS. L'unité de compte de la Convention portant création du Fonds était définie par le biais d'un renvoi à la Convention sur la responsabilité civile et, de l'avis du FIPOL, il fallait considérer ce renvoi comme se reportant à la Convention sur la responsabilité civile, telle que modifiée par le Protocole de 1976 y relatif. Le FIPOL a 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.

Un juge du tribunal de première instance de Gênes, qui était 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 (£308 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 (£41 millions) que l'on obtiendrait en utilisant le DTS comme le FIPOL le préconisait. Le FIPOL a fait opposition à cette décision.

Le tribunal de première instance qui comptait trois juges (dont celui qui avait rendu la décision de mars 1992) a examiné l'opposition du FIPOL. Dans son jugement rendu le 26 juillet 1993, il a confirmé la décision du 14 mars 1992 et fixé le montant maximal payable par le FIPOL à Lit 771 397 947 400 (£308 millions).

Dans son jugement, le tribunal a noté que l'adjectif "officielle" avait été inséré après le mot "valeur" dans le texte de la Convention sur la responsabilité civile à la dernière séance de la Conférence diplomatique de 1969. Il a déclaré que, étant donné que la parité fixe de l'or avait été abandonnée et que l'or n'avait plus de valeur officielle, la référence à l'or ne pouvait désigner que la valeur de l'or sur le marché libre. Il a rejeté l'argument du FIPOL selon lequel l'article 1.4 de la Convention portant création du Fonds qui avait trait à l'unité de compte devait être considéré comme renvoyant à la Convention sur la responsabilité civile telle que modifiée par le Protocole de 1976 y relatif. Le tribunal a soutenu que la prise en charge financière du propriétaire du navire en vertu de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds devrait être calculée sur la base d'un pourcentage, ce qui ferait que le versement dû par le FIPOL à ce titre serait déterminé en DTS. Il a admis que, d'une manière générale, les Etats pensaient que le franc-or devait être remplacé par le DTS mais a déclaré que l'opinion des Etats ne modifiait pas la loi.

Le FIPOL a fait appel de ce jugement.

A sa session d'octobre 1993, le Comité exécutif a fait part de ses préoccupations quant aux conséquences de ce jugement sur l'avenir du régime international de responsabilité et d'indemnisation instauré par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. Il a souligné que, d'après l'interprétation universellement acceptée de la Convention portant création du Fonds, la limite de la couverture du FIPOL devait être fixée sur la base du DTS.

### Discussions avec le Gouvernement italien

A la session de mars 1993 du Comité exécutif, la délégation italienne a fait observer que près de deux ans s'étaient écoulés depuis le sinistre du HAVEN mais qu'aucun versement n'avait encore été effectué, ce qui causait des difficultés financières considérables aux victimes italiennes. Cette délégation craignait que, vu la complexité de la procédure en cours, celle-ci ne mette bien des années à aboutir. C'est pourquoi elle a déclaré que le Gouvernement italien était prêt à engager des discussions avec les autres parties intéressées afin de trouver des solutions de compromis acceptables sur les diverses questions et de permettre ainsi un règlement extrajudiciaire pour l'ensemble du sinistre.

Plusieurs délégations ont déclaré qu'elles partageaient les inquiétudes de la délégation italienne en ce qui concerne le retard apporté à l'indemnisation des victimes et les risques de litiges prolongés. C'est pourquoi elles ont appuyé la proposition italienne visant à ce que des

discussions aient lieu afin d'envisager la possibilité de règlements extrajudiciaires. Ces délégations ont toutefois appelé l'attention sur le fait que cette affaire avait soulevé plusieurs questions de principe qui revêtaient une grande importance et à propos desquelles il pourrait être difficile de trouver des solutions acceptables.

Reconnaissant la grande complexité des questions en cause, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur d'engager des discussions avec les Gouvernements italien et français afin d'envisager la possibilité de règlements extrajudiciaires pour les demandes d'indemnisation nées du sinistre du HAVEN.

Conformément aux instructions que le Comité exécutif lui avait données, l'Administrateur a engagé des discussions avec le Gouvernement italien. A ce jour, ces discussions ont eu pour objet de cerner les principaux problèmes en jeu. Elles se poursuivront en 1994.

### **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 soumises au titre des opérations de nettoyage se sont élevées à un montant total de ¥77 927 993 (£477 350); elles ont été réglées à raison de ¥61 915 542 (£379 300). Les demandes soumises par les pêcheurs au titre de leur manque à gagner, qui s'élevaient au total à ¥62 680 286 (£383 950), ont été réglées à raison de ¥45 812 751 (£280 629).

En août 1992, le FIPOL 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). Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire, soit ¥3 665 120 (£21 816), a été versé en mars 1993.

A la suite d'une enquête sur la cause du sinistre, le tribunal maritime a établi que l'abordage était dû à des erreurs de navigation de la part du KAIKO MARU N°86 et des barges. D'après lui, il n'y avait pas eu de faute personnelle de la part du propriétaire 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 le FIPOL a pensé qu'il ne valait pas la peine d'intenter une action en recours.

### **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 sa cargaison 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. Le Centre de prévention des catastrophes maritimes a immédiatement commencé les opérations de nettoyage.

La cause du sinistre fait actuellement l'objet d'une enquête.

Des demandes d'indemnisation d'un montant total de ¥6 211 309 (£38 050) ont été présentées au titre des opérations de nettoyage. Elles ont été réglées à raison de ¥4 115 079 (£25 200). En novembre 1992, le FIPOL a versé ¥1 056 519 (£5 629), ce qui représentait la somme convenue, moins le montant de limitation applicable au KUMI MARU N°12, qui était de ¥3 058 560 (£16 290).

L'assureur P & I du propriétaire du navire (Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association, JPIA) a demandé au FIPOL de lever l'obligation de constituer un fonds de limitation. Notant les frais juridiques relativement élevés qu'entraînerait la constitution d'un tel fonds par rapport au montant de limitation modique applicable en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, le Comité exécutif a décidé, en mars 1993, que le FIPOL pourrait, exceptionnellement, verser des indemnités sans qu'un fonds de limitation ait été constitué.

Le montant de la prise en charge du propriétaire du navire qui est de ¥764 640 (£4 680) 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 de poissons 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 était différent dans la mesure où il n'y avait pas eu de déversement d'hydrocarbures dans la mer, ni d'opération de nettoyage. Néanmoins, dans deux affaires précédentes, le FIPOL avait estimé que les dommages causés à une cargaison de poisson dans une situation quasi identique devaient être considérés comme étant couverts par la définition du "dommage par pollution". Vu la position adoptée à l'égard de ces précédents sinistres, le FIPOL 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 (£39 500) a été présentée par le propriétaire du navire de pêche pour les dommages causés à la cargaison de poisson et aux frais de nettoyage de la citerne à cargaison. Cette demande a été réglée dans sa totalité en décembre 1992.

En avril 1993, le FIPOL a versé ¥4 243 997 (£23 100), ce qui représentait le montant de la demande convenue, moins le montant de limitation du propriétaire du navire qui était de ¥2 198 400 (£11 900), plus la prise en charge financière du propriétaire du navire qui s'élevait à ¥549 600 (£2 900).

L'assureur P & I du propriétaire du navire a demandé au FIPOL de lever l'obligation de constituer le fonds de limitation. Le Comité exécutif a accédé à cette demande pour les raisons données ci-dessus à propos du sinistre du KUMI MARU N°12.

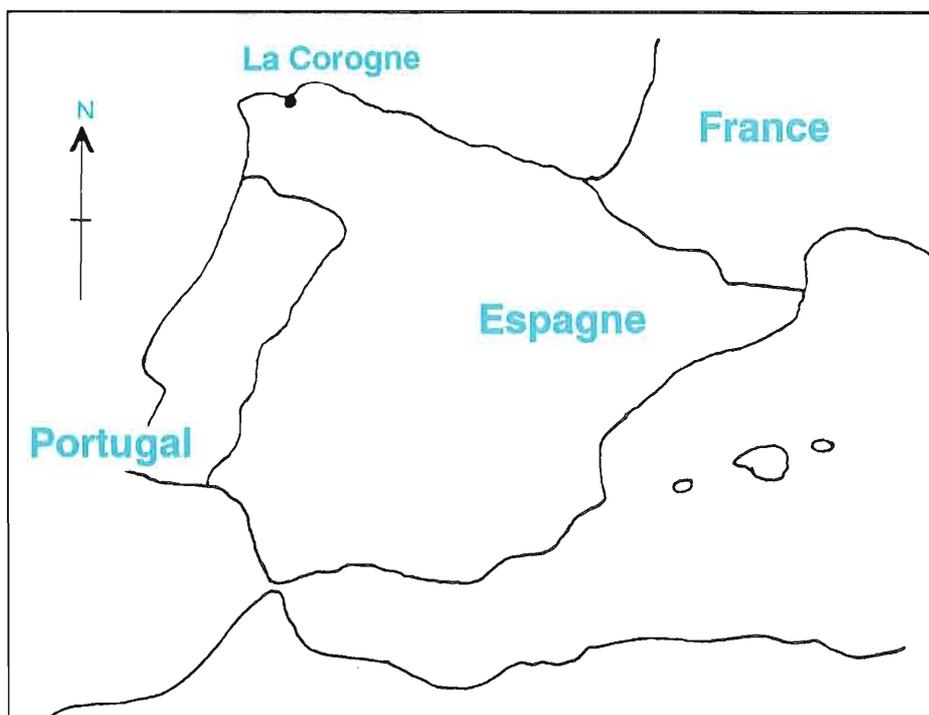
## **AEGEAN SEA**

*(Espagne, 3 décembre 1992)*

### **Le sinistre**

Par très mauvais temps, le minéralier-vraquier-pétrolier grec AEGEAN SEA (57 801 tjb) s'est échoué 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 évacués par hélicoptère après l'échouement. Le navire qui transportait environ 80 000 tonnes de brut s'est brisé en deux et a brûlé furieusement pendant quelque 24 heures; puis la partie avant a coulé à une cinquantaine de mètres de la côte. La poupe a continué de fumer pendant plusieurs jours, mais est demeurée largement intacte. Il y restait environ 6 500 tonnes de brut et 1 700 tonnes de fuel-oil lourd. Ces hydrocarbures ont été récupérés par des sauveteurs travaillant à partir du littoral. 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 plupart de la cargaison ait été consumée par l'incendie ou se soit dispersée en mer.

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. Plusieurs kilomètres de côtes à l'est et au nord-est de La Corogne ont été souillés et la Ria de Ferrol a été gravement polluée.



Dans les zones auxquelles il était possible d'accéder depuis le rivage, on a essayé de récupérer les hydrocarbures flottants en utilisant des camions aspirateurs, des écrémeurs et des pompes. Environ 5 000 m<sup>3</sup> de mélange d'eau et d'hydrocarbures ont été recueillis et transférés dans des installations locales de réception des hydrocarbures pour y être traités.

Le nettoyage des plages polluées a commencé à la fin de décembre 1992. Quelque 1 200 m<sup>3</sup> de sable et de débris contaminés ont été enlevés pour être livrés à une société de traitement qui devait procéder à leur élimination définitive. L'estuaire abrité de la Ria de Ferrol où se trouvent des bancs de vase et des marais d'eau salée a été pollué. Comme cet environnement est particulièrement sensible, il a fallu choisir avec soin les méthodes de nettoyage. Les travaux dans l'estuaire se sont achevés en juillet 1993 et ont consisté à enlever à la main les sédiments et les débris pollués des plages et à laver les rochers et les ouvrages artificiels. 1 500 tonnes environ de matières ont été transportées jusqu'à une entreprise spécialisée dans l'évacuation des déchets pour y être traitées.

Le Conseil des pêches de la Galice a interdit la pêche dans la zone sinistrée. Le ramassage des palourdes, des coques, des oursins de mer et des bernacles qui sont des espèces de la plus grande importance commerciale a été interdit. Lorsque la situation s'est améliorée, ces restrictions ont été levées et les activités de pêche ont repris leur cours normal en août 1993. Les restrictions ont touché quelque 3 000 pêcheurs et ramasseurs de coquillages.

L'élevage des moules sur des radeaux est très développé dans la Ria de Betanzos et bien que ceux-ci n'aient guère été touchés par les hydrocarbures, il y a eu une altération des moules. La zone renferme d'autres fermes aquacoles spécialisées dans l'élevage du turbot et du saumon, ainsi que des installations de purification des palourdes et des moules qui ont été touchées.

## Traitement des demandes d'indemnisation

Le 25 janvier 1993, un accord a été conclu entre le Gouvernement espagnol, le Gouvernement de la région de la Galice, le propriétaire du navire, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd, dénommée le UK Club, et le FIPOL en vue de définir les modalités de leur coopération pour le traitement des demandes d'indemnisation.

Les autorités espagnoles ont ouvert, à La Corogne, un bureau public chargé de donner aux demandeurs potentiels des renseignements sur la procédure à suivre pour présenter leurs réclamations et de distribuer les formulaires de demande d'indemnisation fournis par le UK Club et le FIPOL. Après avoir consulté le Gouvernement espagnol et le Gouvernement de la région de la Galice, le propriétaire du navire, le UK Club et le FIPOL ont ouvert à La Corogne un bureau conjoint qui devait recevoir et traiter les demandes d'indemnisation. Ce bureau a étroitement collaboré avec les autorités espagnoles et les demandeurs afin de faciliter le traitement des demandes.

## Demandes d'indemnisation

Au 31 décembre 1993, 1 033 demandes représentant au total Pts 9,477 milliards (£45 millions) avaient été reçues par le Bureau conjoint des demandes d'indemnisation. 576 d'entre elles ont été approuvées à raison d'un montant total de Pts 42 311 101 (£196 758). La plupart des demandes approuvées ont été acquittées. En outre, des paiements partiels ont été versés pour quatre demandes, à raison d'un montant total de Pts 83 791 109 (£389 726). Les paiements ont été effectués par le UK Club.

### *Frais de nettoyage*

Le Gouvernement espagnol, le Gouvernement de la région de la Galice et certaines autorités locales ont encouru des frais au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Le Gouvernement de la région de la Galice a présenté une demande d'indemnisation qui s'élève au total à Pts 731 534 079 (£3,5 millions). Quatre autorités locales ont soumis des demandes d'indemnisation d'un montant total de Pts 595 812 143 (£2,8 millions). Des entretiens préliminaires ont eu lieu avec ces diverses autorités à propos de leurs demandes respectives et reprendront au début de 1994.

Une partie des opérations de nettoyage en mer et à terre a été effectuée par des entrepreneurs engagés par les autorités. Il a été convenu que ces entrepreneurs pourraient s'adresser directement au propriétaire du navire et au FIPOL pour leur demander une indemnisation à ce titre. Des demandes s'élevant au total à Pts 1 996 173 449 (£9,5 millions) ont été reçues de 32 entrepreneurs. Des négociations ont été menées avec ces demandeurs et elles se poursuivront.

### *Domages à des biens*

Un certain nombre de maisons ont été souillées par la fumée des hydrocarbures embrassés et 194 demandes d'indemnisation au titre des frais encourus pour leur nettoyage ont été approuvées à raison d'un montant total de Pts 30 470 229 (£145 096). Des demandes ont été reçues pour les frais de nettoyage de yachts, de vedettes et d'autres embarcations souillées. A ce titre, 376 demandes ont été approuvées à raison d'un montant total de Pts 7 217 984 (£34 371). D'autres demandes de ce type sont en train d'être examinées.

### *Domages à la pêche*

Seules les personnes qui ont obtenu un permis peuvent pêcher et ramasser des coquillages dans la zone. Les permis sont accordés par le Gouvernement de la région de la Galice aux syndicats de pêcheurs, les "Cofradías" qui, à leur tour, les concèdent aux pêcheurs eux-mêmes. Les pêcheurs et ramasseurs de coquillages de la zone appartiennent à 13 Cofradías. Les représentants des Cofradías ont indiqué qu'ils avaient l'intention de soumettre au bureau conjoint des demandes d'indemnisation de l'ordre de Pts 1,843 milliard (£8,7 millions) au nom de pêcheurs et de Pts 2,805 milliards (£13,3 millions) au nom de ramasseurs de coquillages. Une Cofradía a maintenant soumis deux demandes formelles, l'une de Pts 166 392 000 (£788 600) pour les pêcheurs et l'autre de Pts 2 326 030 000 (£11 millions) pour les ramasseurs de coquillages. Un paiement provisoire de Pts 28 millions (£130 232) a été versé à cette Cofradía qui devait le distribuer à ses membres.

Les experts du FIPOL examinent avec ces demandeurs la méthode à utiliser pour évaluer les pertes effectivement subies. Il a été convenu de mener les négociations avec les Cofradías plutôt qu'avec les divers pêcheurs et ramasseurs de coquillages afin de faciliter le règlement des demandes. Peu de documents ont été soumis à ce jour à l'appui des demandes.

Le Comité exécutif s'est interrogé sur le point de savoir si, dans l'affaire de l'ÆGEAN SEA, un pêcheur ou un ramasseur de coquillages devait détenir un permis valide pour pouvoir être indemnisé. Il a estimé que, puisque le droit d'un demandeur à réparation était régi par le droit civil, le critère décisif devrait consister à déterminer si ce dernier avait subi un préjudice économique effectif, le droit à indemnisation ne devant pas dépendre de la possession d'un permis.

La région de la Galice a présenté une demande d'un montant total de Pts 438 383 000 (£2,1 millions) au titre de l'aide économique accordée aux pêcheurs et ramasseurs de coquillages.

La zone touchée par le sinistre de l'ÆGEAN SEA compte trois fermes à terre spécialisées dans l'élevage du saumon et du turbot, ainsi que des installations de purification des coquillages tels que les moules, les coques, les palourdes et les huîtres. Ces fermes et installations sont approvisionnées en eau de mer par des pompes dont les prises se trouvent sous la surface de l'océan. A la suite de la contamination des eaux, elles ont dû interrompre leurs activités, ce qui a entraîné pour elles des pertes économiques. Une installation de purification est toujours fermée sur l'ordre des autorités alors que les fermes piscicoles à terre et les autres installations de purification ont rouvert entre le 12 février et le 20 août 1993. A ce jour, aucune demande d'indemnisation n'a été reçue pour ces exploitations.

Le Comité exécutif a estimé que les pertes subies par ces fermes piscicoles et ces installations de purification devraient être considérées comme des dommages "causés par contamination", et que les demandes de ces exploitants au titre des préjudices économiques ainsi subis devraient être en principe recevables.

La zone touchée par le déversement d'hydrocarbures abrite dans le secteur de Sada-Lorbé une importante industrie aquacole qui élève des moules, des saumons, des huîtres et des coquilles Saint-Jacques. La mytiliculture est la plus importante de ces activités car les moules représentent 80% de la valeur totale des récoltes dans la zone.

D'après une résolution publiée le 12 avril 1993 par le Conseil des pêches de la région de la Galice, tous les produits cultivés dans le secteur de Sada-Lorbé devraient être détruits. Les experts engagés par le FIPOL, le propriétaire du navire et le UK Club ont pensé qu'il ne serait pas justifié de détruire tous ces produits. Toutefois, ils ont reconnu que, à l'approche de l'époque optimale pour le premier ensemencement de 1993, il était nécessaire de prendre des mesures pour limiter les conséquences du sinistre sur la production future des moules. Compte tenu des analyses alors disponibles qui montraient que les moules étaient toujours altérées, les experts ont reconnu qu'il serait justifié de détruire une certaine quantité des moules les plus grosses qui étaient prêtes à être récoltées pour la vente afin de faire de la place pour le premier ensemencement de 1993 qui devait avoir lieu en mai/juin 1993. Cette destruction partielle n'a, toutefois, pas eu lieu. Les experts ont jugé prématuré de détruire les moules de taille inférieure qui étaient visées dans la résolution, ainsi que les autres espèces, à savoir les saumons, les huîtres et les coquilles Saint-Jacques, étant donné que les traces d'altération pourraient disparaître grâce à un processus de dépuración naturelle. La résolution a néanmoins été mise en oeuvre le 9 août 1993 et la destruction était terminée le 24 septembre.

En juin 1993, le Comité exécutif a examiné la question générale de la position que le FIPOL devrait adopter en ce qui concerne les demandes d'indemnisation au titre de la destruction du poisson ou d'autres produits de la mer effectuée conformément aux ordres donnés par les autorités publiques ou les demandes pour des préjudices économiques résultant des décisions d'un gouvernement d'interdire la pêche ou d'imposer des zones d'exclusion par exemple. Le Comité a estimé que, en pareil cas, le FIPOL ne serait tenu de verser d'indemnités que si et dans la mesure où l'on pourrait considérer comme raisonnable la destruction des produits en question en se fondant sur les preuves scientifiques et autres disponibles et après s'être demandé si les produits avaient ou non été contaminés, si la contamination pouvait être amenée à disparaître avant la date normale de la récolte, si le fait de laisser les produits dans la mer risquait d'empêcher l'élevage de nouveaux produits et si les produits seraient vraisemblablement commercialisables au moment de la récolte normale.

Les experts engagés par le FIPOL et le UK Club se sont efforcés d'obtenir des preuves suffisantes sous forme d'analyses d'échantillons de manière à pouvoir déterminer si la destruction des produits susmentionnés était justifiée. Ils n'ont pas réussi à ce jour à recueillir ces preuves et continuent donc de penser que la destruction totale des produits dans la zone touchée n'était pas suffisamment justifiée. Un programme de surveillance est en cours pour déterminer l'évolution de l'altération des moules.

Les aquaculteurs ont officiellement fait savoir qu'en août 1993 le Conseil des pêches avait évalué leurs préjudices à Pts 3 150 029 250 (£14,9 millions), en tenant compte des pertes sur les ventes de moules, d'huîtres, de coquilles Saint-Jacques et de saumons de décembre 1992 à la fin de 1995. A ce jour, aucune pièce justificative n'a été soumise. D'après un examen préliminaire effectué par les experts du FIPOL, il n'y a pas de raison de s'attendre à des pertes à l'avenir.

Un mytiliculteur a présenté une demande d'un montant de Pts 494 517 881 (£2,3 millions) au titre de son manque à gagner, laquelle est en cours d'examen. Un paiement provisoire de Pts 23 millions (£109 500) lui a été versé, sur la base des renseignements fournis par le Conseil des pêches.



AEGEAN SEA - Le navire échoué



AEGEAN SEA - Le navire submergé

### *Demandes pour préjudices économiques purs*

Le sinistre de l'ÆGEAN SEA a donné lieu à un certain nombre de demandes d'indemnisation pour des "préjudices économiques purs", c'est-à-dire des préjudices économiques subis par des personnes dont les biens n'ont pas été contaminés lors du sinistre. Les problèmes juridiques que cela pose sont abordés dans le contexte de l'étude de pareilles demandes nées du sinistre du HAVEN (page 42).

Le Comité exécutif a approuvé les demandes d'indemnisation qu'un poissonnier et un plagiste exploitant un magasin, un café et un bar à La Corogne avaient soumises au titre de leur manque à gagner à la suite du sinistre de l'ÆGEAN SEA. Le Comité a également accepté la demande d'un atelier de réparation automobile situé dans la zone proche de l'échouement, laquelle avait été fermée par les autorités afin de faciliter l'exécution des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde.

Un affréteur à temps et un propriétaire de navire ont demandé à être indemnisés de leurs pertes sur la location de leurs navires qui n'avaient pas quitté la Corogne à la suite de la fermeture du port. L'exploitant d'un transbordeur à passagers a soumis une demande au titre de son manque à gagner dû à deux facteurs: premièrement, la desserte assurée par le transbordeur avait dû être suspendue puis avait été irrégulière pendant plusieurs jours, le port étant extrêmement pollué et, deuxièmement, lorsque le service avait repris, il y avait eu moins de passagers que d'habitude du fait que la traversée était gâchée par la marée noire. Le Comité exécutif a accepté ces demandes.

Des demandes d'indemnisation ont été présentées par des travailleurs indépendants qui portaient habituellement des caisses de poisson à terre dans un port du secteur touché par le sinistre de l'ÆGEAN SEA et qui avaient subi un manque à gagner du fait que la quantité de poisson débarquée dans le port avait diminué à la suite du sinistre. Des demandes pour manque à gagner ont également été soumises par des travailleurs indépendants qui réparaient habituellement les filets des pêcheurs empêchés d'exercer leur activité du fait de l'interdiction de pêcher. Le Comité exécutif a estimé que les pertes alléguées par ces deux groupes de personnes travaillant à leur compte devraient être considérées comme des dommages causés par contamination, puisque leurs activités faisaient partie intégrante des activités de pêche exercées dans la zone sinistrée. C'est pourquoi le Comité a décidé d'accepter ces demandes dans leur principe.

Un certain nombre de demandes d'indemnisation ont été soumises par des personnes qui avaient été licenciées; certaines d'entre elles travaillaient dans des installations de purification tandis que d'autres étaient employées dans des élevages de moules au large et qu'une autre encore filetait le poisson; ces personnes disaient avoir été congédiées du fait de la fermeture ou de la baisse d'activité de l'usine ou de l'installation qui les employait, et cela consécutivement au sinistre. Le Comité exécutif a estimé que les préjudices subis par ces employés étaient une conséquence plus indirecte de la contamination que les pertes subies par les sociétés ou les personnes travaillant à leur compte, étant donné que ces préjudices résultaient des répercussions du déversement sur leurs employeurs qui avaient dû réduire leurs effectifs. Pour ces raisons, le Comité a estimé que le préjudice de ces employés ne pouvait pas être considéré comme un dommage causé par contamination et ne relevait donc pas de la définition du "dommage par pollution". Il a par conséquent décidé que les demandes de ces employés devraient être rejetées.

Deux sociétés d'inspection des hydrocarbures ont demandé à être indemnisées car elles n'avaient pu travailler sur six navires-citernes détournés vers d'autres ports à la suite de la fermeture du port de La Corogne. Le Comité exécutif a estimé qu'il était probable que les quantités d'hydrocarbures correspondant à celles qui se trouvaient à bord des navires détournés arriveraient ultérieurement au port de La Corogne sur d'autres navires, dont les sociétés en question inspecteraient la cargaison. Le Comité a donc pensé que ces demandeurs n'avaient pas prouvé qu'ils avaient subi un préjudice économique et a donc rejeté leurs demandes.

### **Enquêtes sur les causes du sinistre**

Le tribunal de La Corogne procède actuellement à une enquête sur les causes du sinistre dans le contexte d'une procédure pénale. Le Gouvernement espagnol effectue une enquête administrative pour établir les causes de l'échouement. Le FIPOL suit ces enquêtes par l'intermédiaire de son avocat espagnol.

### **Procédure devant le tribunal de La Corogne**

En vertu d'une décision rendue le 30 décembre 1992, le tribunal de La Corogne a ordonné au propriétaire du navire de déposer une caution d'un montant de Pts 1 121 219 450 (£5,3 millions). Cette somme correspond au montant estimatif de la limite de responsabilité applicable à l'AEGEAN SEA, mais le tribunal n'a pas pris de décision concernant le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité. Le 20 janvier 1993, le UK Club a procuré une garantie bancaire au nom du propriétaire du navire, à titre de caution du montant fixé par le tribunal.

Le 31 août 1993, le tribunal de La Corogne qui était saisi de la procédure pénale contre le capitaine de l'AEGEAN SEA et le pilote chargé de faire entrer le navire dans le port a rendu une décision qui comportait entre autres les éléments suivants:

- i) Le capitaine de l'AEGEAN SEA et le pilote devaient fournir des garanties dans les sept jours, le capitaine à raison de Pts 8 milliards (£38 millions) et le pilote à raison de Pts 4 milliards (£19 millions).
- ii) Le UK Club et le FIPOL étaient conjointement et solidairement responsables avec le capitaine et le pilote jusqu'à concurrence des limites qui leur étaient applicables respectivement de par la loi. Ils devaient fournir une caution de Pts 12 milliards (£57 millions) dans les sept jours, faute de quoi le tribunal saisirait leurs biens conformément aux dispositions applicables du Code de procédure pénale.
- iii) Si le UK Club et le FIPOL ne fournissaient pas une caution suffisante, celle-ci devrait être offerte par le propriétaire de la cargaison (Repsol Petroleo SA) et le propriétaire de l'AEGEAN SEA (AEGEAN SEA Traders Corporation).

Le FIPOL a fait appel de cette décision. Il a soutenu qu'il n'était pas directement responsable en vertu de la Convention portant création du Fonds puisqu'il n'était tenu à réparation que lorsque les montants effectivement versés en vertu de la Convention sur la responsabilité civile étaient insuffisants pour honorer toutes les demandes d'indemnisation dans leur intégralité. Il a également déclaré que les poursuites pénales visaient des particuliers et qu'il n'y avait aucun lien entre le FIPOL et les accusés, à savoir le capitaine et le pilote. Cet

appel a été rejeté étant donné qu'en vertu de la législation espagnole les décisions de ce type ne pouvaient faire l'objet d'un appel mais seraient réexaminées dans le contexte du jugement définitif.

En octobre 1993, le Comité exécutif s'est déclaré préoccupé par le fait qu'en exigeant une caution du FIPOL, le tribunal s'écartait de la Convention portant création du Fonds qui faisait partie de la législation espagnole. Le Comité a donné pour instruction à l'Administrateur de ne pas fournir de caution au tribunal.

Dans son mémoire sur le bien-fondé des demandes d'indemnisation, le FIPOL a soutenu que le pilote et le commandant militaire du port de La Corogne (Comandante Militar de Marina) étaient responsables de l'échouement. Il a ajouté que la responsabilité du pilote tenait au fait qu'il avait donné au capitaine l'ordre d'entrer dans le port à deux heures du matin, alors que les conditions météorologiques étaient mauvaises et qu'il savait qu'elles empiraient. En outre, de l'avis du FIPOL, le pilote était responsable parce qu'il n'avait pas rencontré le navire à la station désignée pour l'embarquement du pilote, conformément aux règles de pilotage applicables. Pour ce qui est du commandant militaire du port, sa responsabilité découlait, de l'avis du FIPOL, du fait qu'il avait connaissance d'un ordre interdisant aux navires du type de l'AEGEAN SEA d'entrer dans le port à cette heure de la nuit, avec cette hauteur de marée et par un si mauvais temps.

Le 10 décembre 1993, la Cour d'appel de La Corogne a révoqué une décision du tribunal de première instance datée du 10 juillet 1993 qui rejetait une pétition d'un syndicat tendant à ce qu'il soit ordonné au commandant militaire du port de La Corogne et au responsable du terminal pétrolier de Repsol Petroleo SA de porter témoignage. La raison du rejet invoquée par le tribunal de première instance était que la pétition avait été présentée trop tard. La Cour d'appel a décidé que les témoignages demandés devraient être recueillis et qu'une nouvelle audience devrait avoir lieu pour permettre aux parties de présenter leur mémoire et de témoigner du bien-fondé des demandes d'indemnisation. Il semble donc qu'en conséquence de la décision de la Cour d'appel, la décision du tribunal de première instance datée du 31 août 1993 ne soit plus applicable.

A ce jour, des demandes d'indemnisation d'un montant total de Pts 21 319 168 755 (£101 millions) ont été présentées au tribunal de La Corogne dans le cadre de la procédure pénale. Le FIPOL n'a pas encore pu examiner en détail les descriptifs de ces demandes. Il semble toutefois que les demandes présentées au tribunal correspondent dans une large mesure à celles soumises au Bureau conjoint des demandes d'indemnisation de La Corogne.

Vu le montant global des demandes déposées auprès du tribunal, le Comité exécutif a estimé qu'il faudrait faire preuve de prudence à ce stade lors du versement de paiements aux demandeurs afin de veiller au respect des dispositions de l'article 4.5 de la Convention portant création du Fonds concernant le traitement des victimes selon un principe d'égalité. Le Comité a donc prié l'Administrateur de se borner à ce stade à faire des paiements partiels au titre des demandes acceptées, lesquels ne devraient pas représenter plus de 30 à 40% du montant approuvé.

## **DEVERSEMENT DE SOURCE INCONNUE AU PORTUGAL**

*(Portugal, 7 décembre 1992)*

En janvier 1993, le Gouvernement portugais a informé le FIPOL que des plages de la côte occidentale du Portugal avaient été polluées le 7 décembre 1992 par du pétrole brut venant de la mer. Il a indiqué que les hydrocarbures provenaient d'un navire qui n'avait pas encore été identifié.

Les hydrocarbures ont pollué près de 20 kilomètres de plages sablonneuses au nord de Figueira da Foz, qui se trouve à environ 170 kilomètres au nord de Lisbonne. Les autorités portugaises ont procédé à des opérations de nettoyage du 7 décembre 1992 au 12 février 1993. La quantité de déchets d'hydrocarbures récupérés est estimée à environ 600 tonnes.

Le Gouvernement portugais a présenté au FIPOL une demande d'indemnisation au titre des frais encourus à la suite de ce sinistre, laquelle s'élevait à Esc16 688 930 (£64 360). Il a indiqué qu'il présenterait une autre demande au titre de certaines activités.

Les autorités portugaises ont prélevé des échantillons d'hydrocarbures sur les plages en question. Ces échantillons auraient été analysés à l'aide des méthodes suivantes: chromatographie en phase gazeuse/spectrométrie de masse, spectroscopie à fluorescence ultraviolette et spectro-photométrie par absorption des ultraviolets. Ces analyses ont été effectuées par l'Institut portugais d'hydrographie situé à Lisbonne. A l'appui de sa demande d'indemnisation, le Gouvernement portugais a fait la déclaration suivante:

Les résultats de l'analyse des échantillons d'hydrocarbures prélevés sur les plages polluées indiquent qu'il s'agit de "Maya Crude Oil". Ce type de pétrole brut provient du golfe du Mexique. La pollution ne pouvait donc avoir été causée par du pétrole provenant du plateau continental du Portugal. En outre, aucun événement de pollution par les hydrocarbures ayant pu mettre en cause une raffinerie quelconque de la région n'a été signalé au cours de la période en question. La pollution a donc été causée par un navire transportant le type d'hydrocarbures susmentionné en vrac en tant que cargaison.

En janvier 1993, des échantillons de ces hydrocarbures ont été prélevés sur les plages en question par les experts techniques du FIPOL. Ils ont été analysés, également par chromatographie en phase gazeuse/spectrométrie de masse, à l'Université Heriot-Watt d'Edimbourg (Royaume-Uni). Les résultats de cette analyse ont indiqué que la pollution était bien due à du pétrole brut mais qu'elle résultait très vraisemblablement du lavage de citernes car les échantillons contenaient une forte proportion de cires.

En vertu de l'article 4.1 de la Convention portant création du Fonds, le FIPOL est, entre autres, tenu d'indemniser toute personne ayant subi un dommage par pollution si celle-ci n'a pas été en mesure d'obtenir réparation parce que "la Convention sur la responsabilité ne prévoit aucune responsabilité pour les dommages en question". Or l'un des cas où aucune responsabilité n'est prévue en vertu de la Convention sur la responsabilité civile se présente lorsque l'on ne connaît pas l'identité du navire qui a commis le dommage, étant donné qu'aucun propriétaire ne peut alors être tenu pour responsable en vertu de la Convention. Aux termes de l'article 4.2b) de la Convention portant création du Fonds, le FIPOL est, en

pareil cas, exonéré de toute obligation de verser des indemnités "si le demandeur ne peut pas prouver que le dommage est dû à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires".

En octobre 1993, l'Assemblée s'est demandé si le FIPOL était tenu à réparation lorsque la source d'un déversement ne pouvait être identifiée. Elle a noté que les délégations présentes à la Conférence internationale de 1971 qui avait adopté la Convention portant création du Fonds avaient généralement convenu que le FIPOL ne devrait être tenu à indemnisation que pour des dommages causés par un navire tel que défini dans cette convention (c'est-à-dire un bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison). L'Assemblée a estimé que le demandeur devait établir que le dommage par pollution était dû à un événement particulier et que cet événement mettait en cause un navire ou des navires tels que définis dans la Convention sur la responsabilité civile et dans la Convention portant création du Fonds. L'Assemblée a déclaré que le demandeur ne pouvait s'acquitter de la charge de la preuve qui lui était imposée en se bornant à prouver qu'il était très vraisemblable que le dommage soit dû à un événement mettant en cause un navire tel que défini ou que le dommage n'aurait pu être causé que par un tel navire.

Au cours des débats de l'Assemblée, plusieurs délégations ont déclaré que le texte de la Convention portant création du Fonds n'était guère satisfaisant sur ce point étant donné que la charge de la preuve imposée aux demandeurs était très lourde et qu'elle l'était d'autant plus pour les demandeurs des pays en développement.

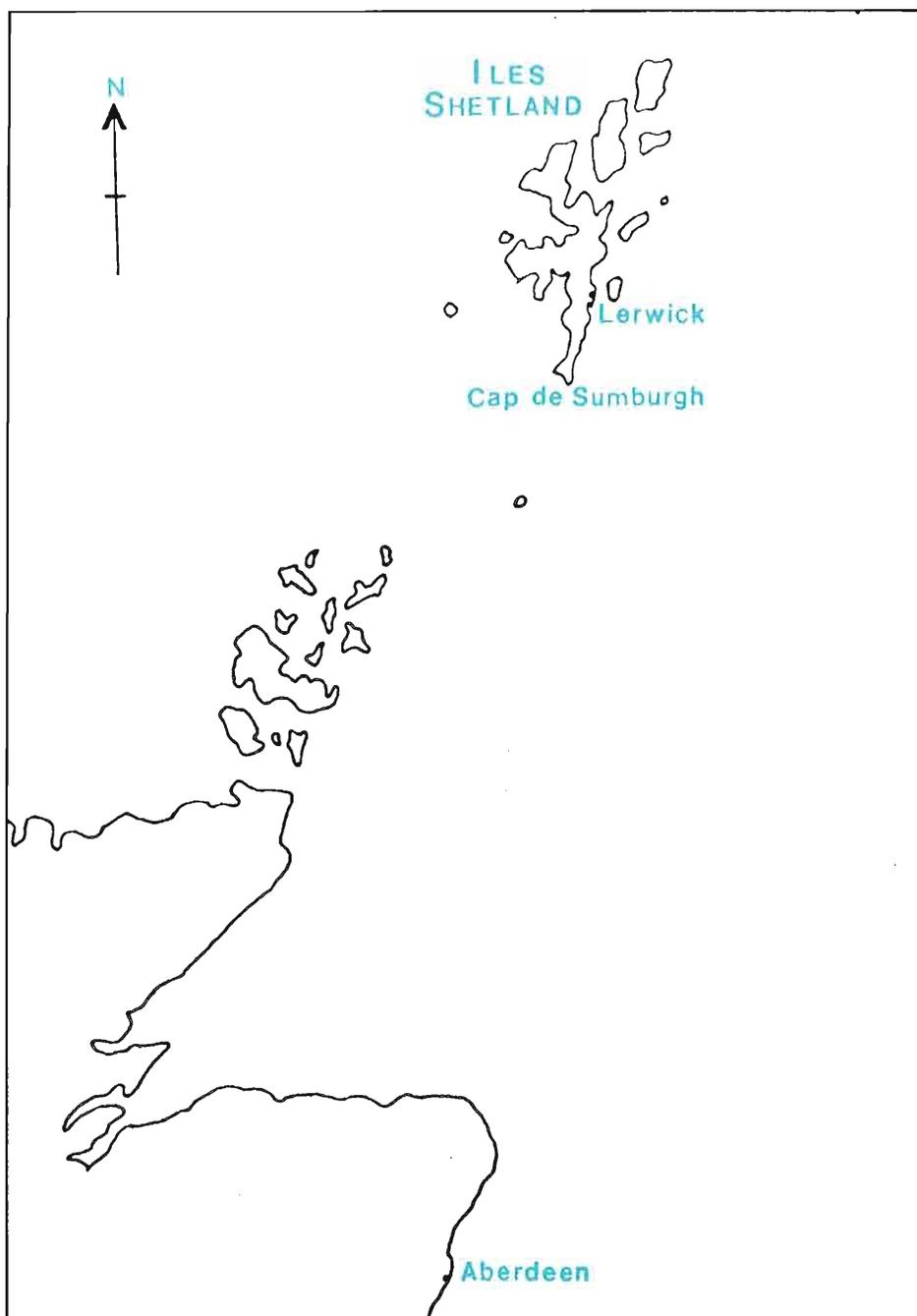
Sur la base de l'analyse des échantillons d'hydrocarbures qui avait été effectuée pour le compte du FIPOL, l'Assemblée a estimé que, dans le cas particulier à l'étude, il n'avait pas été prouvé que les hydrocarbures provenaient d'un navire tel que défini dans la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, c'est-à-dire un navire transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Se fondant sur les travaux préparatoires relatifs à l'article 4.2b) de la Convention portant création du Fonds, l'Assemblée a décidé que le FIPOL n'était pas tenu de verser des indemnités pour le déversement d'hydrocarbures dont le Gouvernement portugais demandait réparation.

## **BRAER**

*(Royaume-Uni, 5 janvier 1993)*

### **Le sinistre**

Le 5 janvier 1993 au matin, le navire-citerne libérien BRAER (44 989 tjb) chargé d'environ 84 000 tonnes de pétrole brut de la mer du Nord a subi une avarie de machines au sud des îles Shetland (Royaume-Uni). Les conditions météorologiques étaient mauvaises, le vent soufflant à 40-50 noeuds sur une grosse mer. Le navire s'est échoué à Garths Ness et du pétrole a commencé de s'en échapper presque immédiatement. Tous les membres de l'équipage avaient été évacués par hélicoptère avant l'échouement.



Le Gouvernement du Royaume-Uni, en coopération avec le Shetland Islands Council, a immédiatement déclenché son plan d'urgence par l'intermédiaire du Marine Pollution Control Unit (MPCU) (Service de lutte contre la pollution des mers) du Ministère des transports. Un certain nombre d'aéronefs d'épandage de dispersants ont été mobilisés bien que les mauvaises conditions météorologiques aient empêché un vaste épandage et aient rendu impossible toute opération de récupération en mer.

La tempête a persisté sans vraiment de relâche jusqu'au 24 janvier 1993, si bien que le navire s'est brisé libérant sa cargaison et ses soutes dans la mer. La majeure partie des hydrocarbures se sont échappés entre le 5 et le 12 janvier 1993. Une inspection de l'épave effectuée le 24 janvier a révélé qu'il ne restait plus de cargaison à bord et pratiquement plus de soutes. Une inspection détaillée menée du 27 au 29 avril 1993 a permis de constater que l'épave s'était désintégrée et ne contenait plus ni soutes ni cargaison.

Sous l'action des énormes vagues, la plupart des hydrocarbures déversés se sont dispersés naturellement et le rivage n'a guère été touché. Des vents forts ont cependant rabattu des hydrocarbures pulvérisés qui se sont déposés sur les terres agricoles et les maisons à proximité du littoral.

La côte proche du lieu d'échouement est rocheuse et profondément découpée, comptant de nombreuses criques, baies et lochs marins. Des hydrocarbures ont dérivé vers le nord-ouest et ont touché la côte occidentale des îles Shetland jusqu'à environ 30 kilomètres du lieu du naufrage. Deux lochs marins abrités, l'un sur la côte est et l'autre sur la côte ouest, qui sont d'importants habitats pour les oiseaux, ont été fermés par des barrages flottants et des sacs de sable. Du fait du mauvais temps, il n'a pas été possible de poser davantage de barrages défensifs. On n'a donc rien pu faire pour protéger les fermes salmonicoles le long de la côte occidentale, si ce n'est de déployer des barrages flottants absorbants autour des cages à saumons.

Le 8 janvier 1993, le Gouvernement du Royaume-Uni a imposé une zone d'exclusion couvrant le secteur le long de la côte ouest des îles Shetland qui avait été touché par les hydrocarbures, en vue d'interdire la capture, la récolte et la vente de toutes les espèces de poissons, de mollusques et de crustacés en provenance de cette zone. Cette zone a été élargie le 27 janvier. L'interdiction a été levée le 23 avril 1993 pour le poisson blanc et le 8 décembre 1993 pour les saumons qui avaient été placés dans des cages à l'intérieur de la zone au printemps de 1993. Elle reste en vigueur pour les mollusques et crustacés et le contingent de saumons de 1992.

### **Bureau des demandes d'indemnisation pour le BRAER**

Le 8 janvier 1993, l'assureur P & I du propriétaire du navire (Assuranceföreningen Skuld appelé le "Skuld Club") et le FIPOL ont ouvert à Lerwick (îles Shetland) un bureau conjoint des demandes d'indemnisation pour aider les victimes à présenter leurs demandes et pour traiter des demandes ainsi soumises.

### **Demandes d'indemnisation**

Au 31 décembre 1993, 845 demandes d'indemnisation avaient été présentées. Plus de 700 demandes avaient été approuvées, en tout ou en partie, pour un montant total d'environ £21,3 millions. D'autres demandes représentant des montants importants seront soumises.

#### *Dommages aux biens*

A ce jour, 397 personnes ont été indemnisées à raison d'un montant total de £2 244 627 pour les frais de nettoyage ou de peinture de leurs maisons et autres biens (tels que les clôtures et les remises) et le remplacement des toits de feutre minéral qui avaient été contaminés par des hydrocarbures du BRAER pulvérisés par le vent.

#### *Contamination des pâturages*

Les hydrocarbures pulvérisés du BRAER ont contaminé une surface considérable de pâturages (de quelque 40 à 45 km<sup>2</sup>) dans la partie méridionale des îles Shetland. Quelque 23 000 ovins ont donc dû être déplacés des terres où ils paissent normalement et recevoir une alimentation spéciale. Le 11 février 1993, environ 30 à 35 km<sup>2</sup> de terres contaminées étaient déclarés propres au pâturage, tandis que le reste l'était le 10 septembre 1993. Le FIPOL a

accepté de payer le coût de l'alimentation des moutons, des bovins et des chevaux qui n'avaient pu paître normalement. Des aliments pour animaux ont été fournis pour venir en aide à plus de 200 fermiers. A ce jour, le FIPOL et le Skuld Club ont versé £491 027 pour ces aliments et £120 285 pour des engrais qui permettraient de régénérer les pâturages.

Certains petits fermiers ont eu besoin de main d'oeuvre en raison du surcroît de travail requis pour nourrir les moutons. Le FIPOL a approuvé 141 demandes d'indemnisation au titre du supplément de main d'oeuvre et d'outillage agricole et au titre des bêtes perdues, pour un montant total de £1 712 192.

#### *Pêcheurs et ramasseurs de coquillages*

Soixante et un pêcheurs qui pêchent normalement à l'intérieur de la zone d'exclusion ont demandé l'indemnisation de leur manque à gagner compte tenu du fait qu'ils avaient été empêchés d'exercer leur activité. A ce jour, des paiements d'un montant total de £1 041 506 ont été versés à ce titre.

#### *Salmoniculture: contingent de saumons de 1991*

Au moment du sinistre, les saumons stockés au printemps de 1991 étaient en cours de récolte. Le propriétaire du navire, le Skuld Club et le FIPOL, agissant sur les conseils de leurs experts, ont évalué les résultats de l'analyse des hydrocarbures présents dans le saumon provenant de la zone d'exclusion et ont tenu compte du fait qu'il était peu vraisemblable que le saumon se purifie rapidement ou que l'interdiction frappant la récolte du saumon à l'intérieur de cette zone soit levée dans un proche avenir. Ils ont également admis que le maintien de ces saumons dans les cages pendant plusieurs mois dans le but de les laisser se purifier aurait sérieusement perturbé la production normale et aurait entraîné de vastes pertes pour les salmoniculteurs. Le 5 février 1993, ils ont donc informé les salmoniculteurs de la zone d'exclusion qu'ils considéraient que la ligne de conduite raisonnable serait de procéder le plus tôt possible à la destruction et à l'évacuation des saumons de 1991 qui n'avaient pas été récoltés avant le sinistre du BRAER. Ces saumons ont donc été détruits et évacués de mars à mai 1993.

Les demandes d'indemnisation relatives à la destruction et à l'évacuation du contingent de saumons de 1991 ont fait l'objet d'un règlement définitif, le montant total des paiements s'élevant à £7 175 470.

#### *Salmoniculture: contingent de saumons de 1992*

En juin, le Comité exécutif a examiné la question générale de la position que le FIPOL devrait adopter à l'égard des demandes d'indemnisation pour la destruction de poissons ou d'autres produits de la mer sur l'ordre des autorités publiques ou à l'égard des demandes pour les pertes de recettes dues à des décisions du Gouvernement visant à interdire la pêche ou à imposer une zone d'exclusion. Le Comité a été d'avis qu'en pareils cas le FIPOL ne serait tenu de verser des indemnités que si et dans la mesure où l'on pourrait considérer comme raisonnable la destruction des produits en question en se fondant sur les preuves scientifiques et autres disponibles et après s'être demandé si les produits avaient ou non été contaminés, si la contamination pouvait être amenée à disparaître avant la date normale de la récolte, si le fait de laisser les produits dans la mer risquait d'empêcher l'élevage de nouveaux produits et si les produits seraient vraisemblablement commercialisables au moment de la récolte normale.

Au cours du printemps et de l'été 1993, le FIPOL avait été d'avis que la destruction totale du contingent de 1992 n'était pas justifiée au vu de l'amélioration de la concentration d'hydrocarbures et du degré d'altération constatés dans le poisson. Le FIPOL avait reconnu qu'un certain nombre de fermes salmonicoles se trouvant dans la zone d'exclusion auraient, en temps normal, commencé en août 1993 la récolte du contingent de 1992 et que, faute de pouvoir effectuer cette récolte comme d'habitude, de nombreuses fermes de la zone éprouvaient de sérieux problèmes financiers. Le FIPOL avait donc admis qu'il était raisonnable de détruire et d'évacuer la partie du contingent de 1992 qui aurait normalement dû être récolté mois par mois dans chacun des parcs, étant entendu qu'il reconsidérerait sa position au fur et à mesure qu'il disposerait de nouvelles données scientifiques. Par ailleurs, la destruction totale du saumon de 1992 a été approuvée dans le cas d'une ferme salmonicole de la zone d'exclusion où la santé du stock avait été gravement atteinte et où l'altération était d'un degré nettement supérieur à celui des autres fermes de la région. Des indemnités d'un montant total de £5 229 483 ont été versées au titre de la destruction du contingent de 1992.

A sa session d'octobre 1993, le Comité a pris note des résultats des analyses faites par le Scottish Office sur des échantillons prélevés à diverses reprises à l'intérieur et à l'extérieur de la zone d'exclusion de janvier à la fin de juillet 1993. Il a noté que les analyses de juillet avaient révélé une amélioration sensible des niveaux d'hydrocarbures et du degré d'altération par rapport aux analyses précédentes, puisque les niveaux d'hydrocarbures constatés dans les échantillons de toutes les exploitations étaient redevenus normaux et que seuls certains des poissons de trois des 13 fermes avaient été considérés comme altérés ou suspects; toutefois, on avait trouvé, en juillet, un poisson suspect dans une exploitation qui s'était avérée salubre en mai. Le Comité a également noté que le Gouvernement du Royaume-Uni jugeait qu'il y avait suffisamment de doutes quant au degré actuel de la contamination pour justifier le maintien de la zone d'exclusion.

A la session d'octobre du Comité exécutif, l'Administrateur a déclaré que le poisson ne devrait être détruit qu'à la suite d'un examen approfondi de tous les aspects de la question. A son avis, il importait que, dans toute affaire de ce genre, il soit procédé à intervalles réguliers à un programme exhaustif d'analyses des échantillons fondées sur des techniques internationalement reconnues. Il a déclaré qu'il avait examiné les principaux facteurs en cause, à savoir les aspects scientifiques et techniques, la date d'une éventuelle vente et les conséquences commerciales de cette vente, à la lumière des critères énoncés par le Comité exécutif. Il a indiqué qu'il aurait certes préféré avoir les résultats d'un échantillonnage plus complet mais il avait reconnu que le temps pressait étant donné que la haute saison de la vente du saumon se situait avant Noël. Il a estimé, à ce stade, qu'il ne serait pas déraisonnable que les salmoniculteurs intéressés procèdent à la destruction du contingent de 1992, le FIPOL devant, en pareil cas, verser des indemnités pour le poisson détruit. Le Comité exécutif a fait siennes l'analyse de l'Administrateur ainsi que ses conclusions.

Des négociations ont eu lieu entre le FIPOL et les salmoniculteurs au sujet des conditions de la destruction du reste du contingent de 1992. Il n'a pas encore été possible de s'entendre sur ces conditions, sauf dans le cas d'une ferme dont le contingent de 1992 a été détruit en décembre 1993.



BRAER - Le navire échoué



BRAER - Pâturages et installations salmonicoles

### *Entreprises de transformation du poisson privées de leur approvisionnement*

Des entreprises de transformation du poisson qui ne recevaient plus leurs arrivages en provenance de la zone d'exclusion ont soumis des demandes au titre de leurs préjudices économiques. Le Comité exécutif a reconnu que l'on pouvait soutenir que, sans découler directement d'une contamination, les préjudices subis par ces entreprises étaient une conséquence prévisible d'un déversement majeur d'hydrocarbures dans les parages. Il a estimé que les préjudices subis par ces entreprises qui avaient été privées d'arrivages de poissons provenant de la zone d'exclusion devraient être considérés comme des dommages causés par contamination.

Des indemnités d'un montant total de £1 784 904 ont été versées à 14 transformateurs de poisson au titre de demandes du type mentionné ci-dessus.

### *Activités extérieures à la zone d'exclusion*

Des demandes ont été soumises par des salmoniculteurs dont les fermes se trouvaient en dehors de la zone d'exclusion et qui disaient avoir subi un préjudice du fait de la baisse de la valeur commerciale de leur poisson. Des entreprises de transformation du poisson ont également demandé à être indemnisées au titre de préjudices allégués du fait d'une baisse de leurs ventes due au fléchissement de la demande de poisson des îles Shetland après le sinistre du BRAER.

Le Comité a estimé que ces préjudices étaient une conséquence plus indirecte de la contamination que les pertes subies par les salmoniculteurs de la zone d'exclusion et par les entreprises de traitement privées de leur approvisionnement en poissons de la zone, étant donné qu'ils résultaient de la manière dont des tiers percevaient les effets du sinistre du BRAER. Après avoir étudié tous les aspects de ces demandes, le Comité exécutif a estimé que le critère décisif de recevabilité d'une demande devrait consister à déterminer si le préjudice pouvait être considéré comme un "dommage causé par contamination". Le Comité a estimé qu'il faudrait déterminer, dans le cas de chaque demande, si les hydrocarbures provenant du BRAER avaient effectivement été à l'origine d'un préjudice économique pour le demandeur. Il a été convenu qu'il n'était pas nécessaire que la contamination ait touché le poisson du demandeur considéré. Le Comité a également décidé que le demandeur devrait prouver que la contamination avait affecté le secteur où il exerçait ses activités et que, par suite de cette contamination, il n'avait pu vendre ses produits ou ne pouvait les vendre qu'à un prix inférieur à ce qu'il aurait obtenu si le sinistre n'avait pas eu lieu. Il a également été noté que plus le secteur où le demandeur exerçait ses activités serait éloigné de la zone d'exclusion et plus il serait difficile à ce dernier de prouver l'existence d'un lien de causalité entre le déversement d'hydrocarbures et le préjudice allégué. Le FIPOL examine actuellement les demandes de ce type.

Un paiement intérimaire de £38 499 a été versé à un salmoniculteur en décembre 1993 au titre des pertes qu'il avait subies de février à avril 1993 en raison de la chute des prix.

### *Préjudices économiques purs*

A la suite du sinistre du BRAER, un certain nombre de demandes ont été reçues au titre de ce que l'on appelle les "préjudices économiques purs". Pour ce qui est de la question de principe posée par ces demandes, il convient de se reporter aux observations faites à propos de demandes nées du sinistre du HAVEN (page 42).

Des demandes ont ainsi été présentées par un atelier de réparation des appareils de pêche dont l'activité se serait ralentie à la suite de la suspension de la pêche dans la zone d'exclusion, par un plongeur qui n'avait pas été en mesure d'effectuer son travail courant d'entretien des filets, du fait que les cages n'avaient pas été vidées de leurs saumons aux dates habituelles, et par le récupérateur des déchets d'une entreprise qui transformait le poisson de fermes situées dans la zone d'exclusion et qui ne tournait donc plus depuis l'instauration de cette zone. Il convient également de mentionner les demandes présentées par un fabricant de glace auprès duquel les salmoniculteurs qui ne récoltaient plus de poisson avaient cessé de s'approvisionner et par un fabricant de boîtes servant au transport du poisson des îles Shetland, lequel avait subi des pertes résultant de la baisse de ses ventes à la suite de la destruction du contingent de saumons de 1991. Le Comité exécutif a estimé que les pertes subies par ces demandeurs devraient être considérées comme des dommages par contamination, étant donné que leurs activités faisaient partie intégrante des activités de pêche dans la zone.

Dans l'affaire du BRAER, des demandes pour manque à gagner ont été soumises par des employés des îles Shetland dont les heures de travail avaient été réduites ou qui avaient été congédiés par des entreprises de transformation du poisson surtout approvisionnées par des fermes salmiconiques situées dans la zone d'exclusion. Le Comité exécutif a rejeté ces demandes pour les raisons invoquées à l'égard de demandes similaires nées du sinistre de l'ÆGEAN SEA (page 54).

*Activités visant à remédier aux effets néfastes du sinistre du BRAER*

En octobre 1993, le Comité exécutif a examiné une demande conjointe soumise par la Shetland Salmon Farmers' Association, la Shetland Fish Processors' Association et la Shetland Fish Producers' Organisation au titre d'activités visant à remédier aux atteintes portées à l'image de marque des produits de la pêche des îles Shetland par le sinistre du BRAER.

Le Comité a estimé que le coût des activités du type visé par cette demande ne pouvait pas être considéré comme relevant de la définition du "dommage par pollution", à moins d'être rattaché à des "mesures de sauvegarde". À son avis, les rédacteurs de la Convention sur la responsabilité civile n'avaient probablement pas envisagé que les activités invoquées par ces trois organisations puissent relever de la définition des "mesures de sauvegarde". Après avoir débattu du problème, le Comité exécutif a décidé que les mesures visant à prévenir ou limiter les préjudices économiques purs devraient être considérées comme des mesures de sauvegarde, sous réserve de remplir les conditions suivantes:

- a) elles étaient d'un coût raisonnable;
- b) elles n'étaient pas d'un coût disproportionné par rapport aux dommages ou pertes qu'elles visaient à atténuer;
- c) elles étaient appropriées et avaient des chances raisonnables de réussir; et
- d) dans le cas d'une campagne de commercialisation, elles avaient trait à des marchés effectivement ciblés.

Le Comité exécutif s'est également demandé si le FIPOL ne devrait accepter de telles demandes que lorsque les activités auraient été exécutées et que les résultats pourraient en être évalués ou s'il devait accepter de verser des paiements pour un programme d'activités proposé. Il a décidé que le FIPOL ne devrait, en principe, étudier de telles demandes que lorsque les activités prévues auraient été exécutées et qu'il ne devrait pas jouer le rôle de banquier. Le Comité a toutefois noté que, dans bien des cas, le demandeur n'avait pas suffisamment de ressources pour mener à bien ces activités à moins de recevoir des fonds du FIPOL. C'est pourquoi il a autorisé l'Administrateur à verser des avances jusqu'à concurrence d'un montant maximal donné au titre des activités projetées par les associations, sous réserve d'avoir la certitude que ces activités répondraient aux conditions énoncées ci-dessus.

Compte tenu des critères susmentionnés, le FIPOL a accepté en partie une demande relative aux mesures prises par la Shetland Salmon Farmers' Association au cours des mois qui ont immédiatement suivi le naufrage du BRAER en vue de limiter les atteintes portées par ce sinistre à l'image de marque du saumon des îles Shetland, à raison d'un montant de £218 301. Le FIPOL a approuvé certaines autres demandes au titre d'activités publicitaires qui avaient été entreprises par les trois associations à raison d'un montant total de £60 016.

Un organisme de tourisme, Shetland Islands Tourism, a soumis une demande au titre d'une campagne de commercialisation qui aurait pour but de tempérer les effets néfastes que le sinistre du BRAER avait eus sur le tourisme. Il estimait que les pertes du secteur touristique des îles Shetland s'élèveraient à £3,8 millions en 1993 et qu'en l'absence de toute campagne de commercialisation les pertes de recettes touristiques dues au sinistre du BRAER se chiffraient au total à £24,6 millions au cours des cinq prochaines années. Il a proposé d'organiser une telle campagne qui coûterait £3 395 800, ce qui, à son avis, permettrait de réduire de £20 millions les pertes en question. Le FIPOL examine actuellement cette demande à la lumière des critères susmentionnés.

A ce jour, le FIPOL a versé à Shetland Islands Tourism un montant total de £66 295 au titre de certaines activités menées peu après le sinistre pour atténuer les atteintes portées à l'industrie du tourisme des îles Shetland.

#### *Autorités publiques*

Le Gouvernement du Royaume-Uni soumettra une demande d'indemnisation au titre des frais encourus pour les opérations de nettoyage en mer et à terre, pour le suivi des opérations entreprises dans le but de sauver le navire et sa cargaison, et pour les analyses des eaux et du poisson visant à déterminer leur teneur en hydrocarbures. Le montant de la demande se situera probablement autour de £2,6 millions. Le Gouvernement du Royaume-Uni a déclaré qu'il n'entrerait pas en concurrence avec les autres demandeurs pour l'obtention d'indemnités.

Le Shetland Islands Council soumettra au début de 1994 une demande d'indemnisation au titre des frais qu'il a encourus à la suite du sinistre du BRAER.

Le Shetland Islands Council a présenté une demande d'indemnisation d'un montant de £23 320 au titre du nettoyage d'un certain nombre de maisons lui appartenant. Cette demande a été acceptée à raison de £18 920.

Des demandes d'un montant total de £52 443 ont été reçues de la Civil Aviation Authority pour le nettoyage de l'aérogare de l'aéroport de Sumburgh qui avait été contaminée par des hydrocarbures rabattus par le vent. Ces demandes ont été acceptées dans leur totalité et ont été acquittées par le FIPOL en mai et juin 1993.

### Fonds-relais du Scottish Office

Le Gouvernement du Royaume-Uni a, par l'intermédiaire du Scottish Office, constitué un fonds-relais pour faciliter le versement rapide des paiements. Au cas où les liquidités dont disposent le Skuld Club et le FIPOL ne suffiraient pas pour assurer des paiements rapides, ce fonds-relais pourrait verser des avances aux demandeurs dont les demandes sont en principe jugées recevables par le Skuld Club et le FIPOL en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. Les versements effectués à ce jour par ce fonds-relais s'élèvent au total à £2 651 090 au titre des demandes de salmoniculteurs. Le FIPOL remboursera ce montant au fonds-relais au début de 1994.

### Enquêtes sur la cause du sinistre

Le Gouvernement du Royaume-Uni a procédé à une enquête sur la cause du sinistre. Une enquête similaire a été effectuée par les autorités libériennes. Les résultats devraient en être publiés au début de 1994.

### SAMBO N°11

*(République de Corée, 12 avril 1993)*

Le navire-citerne coréen SAMBO N°11 (520 tjb), qui transportait 680 tonnes de fuel-oil lourd et 24 tonnes d'huile diesel marine s'est échoué à environ 400 kilomètres au sud-est de Séoul (République de Corée). Quelque quatre tonnes d'hydrocarbures de soute et d'eau de cale de la chambre des machines se sont échappées dans la mer. Le 15 avril, le navire a été remorqué jusqu'au port de Pusan à la suite du transbordement du reste de ses hydrocarbures sur un autre navire.

Des opérations de nettoyage ont été effectuées par la Police maritime régionale et des entrepreneurs privés engagés par le propriétaire du navire sur l'ordre de la Police maritime. Les opérations menées en mer ont consisté à déployer des barrages flottants et pulvériser des dispersants. La nappe a touché quelque six kilomètres de côtes qui ont été nettoyées à la main. La zone sinistrée abrite d'importantes activités de pêche et d'aquaculture.

Le montant de limitation applicable au SAMBO N°11 est évalué à Won 77 786 224 (£64 300).

Comme le SAMBO N°11 transportait moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, son propriétaire n'était pas tenu d'être assuré conformément à la Convention sur la responsabilité civile. Le SAMBO N°11 n'adhérait pas à un Club P & I mais était couvert par une assurance P & I jusqu'à concurrence de US\$1 million (£669 000) par sinistre, avec une franchise de US\$50 000 (£33 400). L'assureur a soutenu que comme son assurance portait strictement sur l'indemnisation, la police ne donnait lieu à aucune responsabilité juridique tant que les demandes n'auraient pas été acquittées par l'assuré. C'est pourquoi il a précisé qu'il ne constituerait pas de fonds de limitation.

Après s'être enquis de la situation financière du propriétaire du navire, l'Administrateur est parvenu à la conclusion que ce dernier était incapable de constituer un fonds de limitation et de payer la franchise de US\$50 000.

Deux entrepreneurs qui avaient procédé à des opérations de nettoyage ont soumis des demandes s'élevant à Won 47 432 325 (£39 700) et Won 9 110 875 (£7 630). Elles ont été réglées à raison de Won 41 245 500 (£34 027) et de Won 7 922 500 (£6 536) respectivement.

Deux autres entrepreneurs ont demandé des indemnités de Won 54 365 000 (£45 500) et de Won 64 860 000 (£54 300), respectivement, au titre d'opérations visant à renflouer le navire échoué pour en retirer les hydrocarbures encore à bord. Ces opérations ont été admises comme étant des mesures de sauvegarde. Elles ont fait l'objet de règlements d'un montant de Won 25 378 000 (£21 198) et de Won 35 080 500 (£29 302).

L'entrepreneur qui a procédé au transbordement des hydrocarbures restant à bord a soumis une demande de Won 29 663 990 (£24 800). Le FIPOL a estimé que le transbordement avait pour principal objet de prévenir la pollution et qu'il devait donc être considéré comme une mesure de sauvegarde. La demande a été réglée à raison de Won 17 370 138 (£24 500).

La Police maritime a soumis une demande de Won 55 144 630 (£46 200) au titre des opérations de nettoyage. En vertu de la législation coréenne applicable, le propriétaire du navire est tenu de payer la somme réclamée par la Police maritime à brève échéance et ne peut en contester le montant que par la suite devant les tribunaux. Si le propriétaire du navire ne verse pas la somme requise dans le délai prescrit, il doit payer une amende représentant 5% du montant réclamé et une amende additionnelle de 2% pour chaque autre mois de retard. Le FIPOL a estimé que cette obligation ne s'appliquait pas au FIPOL qui était seulement tenu à réparation au titre de mesures raisonnables et de coûts raisonnables. En outre, il a été d'avis qu'il n'était pas tenu de payer des amendes en cas de retard. A l'issue de négociations, cette demande a fait l'objet d'un règlement de Won 49 868 994 (£41 800) qui n'incluait pas d'amende.

Des pêcheurs de la zone sinistrée ont soumis des demandes d'un montant total de Won 506 203 852 (£424 000) au titre de leur manque à gagner. Ces demandes ont été réglées à raison de Won 42 848 123 (£35 411).

Les demandes acceptées s'élèvent au total à Won 219 713 755 (£181 580). Elles ont été acquittées par le FIPOL entre septembre et décembre 1993, à l'exception de la demande relative au transbordement qui sera honorée au début de 1994.

Le propriétaire du navire a soumis une demande de Won 4 880 000 (£4 100) au titre de ses frais de nettoyage. Le FIPOL ne l'a pas acceptée car le propriétaire n'avait pas constitué de fonds de limitation.

Il ne devrait pas y avoir d'autres demandes pour ce sinistre.

## TAIKO MARU

(Japon, 31 mai 1993)

### Le sinistre

Le caboteur-citerne japonais TAIKO MARU (699 tjb), qui transportait 2 062 tonnes de fuel-oil lourd, est entré en collision avec le navire de charge japonais KENSHO MARU N°3 (499 tjb) à environ cinq kilomètres au large de Shioyazaki, Fukushima (Japon). A la suite de l'abordage, deux citernes à cargaison du TAIKO MARU se sont fracturées et quelque 520 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées dans la mer. Les hydrocarbures qui restaient à bord du TAIKO MARU ont été transférés sur un autre navire.

Le FIPOL suit les enquêtes sur la cause du sinistre. Le tribunal maritime devrait entendre l'affaire en 1994.

### Opérations de nettoyage

Le propriétaire du navire et son assureur P & I, la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (JPIA), ont demandé au Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes de procéder aux opérations de nettoyage conformément aux directives données par l'Agence de la sécurité maritime. Le Centre a fait appel à un certain nombre d'entrepreneurs pour effectuer ces opérations. Le propriétaire du navire a ouvert un centre d'intervention et engagé des entrepreneurs pour lutter contre le déversement. Un expert employé par la JPIA et le FIPOL a suivi les opérations.

Un certain nombre de bateaux ont participé aux opérations de nettoyage mais ces dernières n'ont pas été efficaces, car la visibilité était réduite en raison de la densité du brouillard. Les hydrocarbures provenant du TAIKO MARU se sont répandus sur une vaste zone et ont touché quelque 70 kilomètres de littoral. Des plages touristiques très fréquentées sur cette côte ont été polluées et il a été interdit de s'y baigner du 20 au 30 juillet 1993. Quelque 5 000m<sup>3</sup> de sable mazouté ont dû être enlevés de ces plages. Les ports de pêche d'Ena et de Nakanosaku ainsi que leurs quais et digues ont été fortement contaminés. Le nettoyage des quais et des digues a été effectué principalement au moyen de produits chimiques. Des ormeaux et des oursins de mer sont ramassés dans les parages de ces ports qui ont été gravement touchés par la marée noire.

Les opérations de nettoyage à terre ont été effectuées par des entrepreneurs et des pêcheurs locaux dans le cadre de contrats avec le Centre de prévention des catastrophes maritimes. Il s'agissait d'enlever manuellement et mécaniquement les hydrocarbures échoués et les sédiments contaminés des plages. Les hydrocarbures et les débris mazoutés qui ont été récupérés ont été transportés jusqu'à une usine de traitement pour y être incinérés. Le nettoyage du littoral était quasiment achevé à la mi-juin 1993.

Des quantités considérables d'hydrocarbures s'étaient déposées sur le fond de la mer. Un navire spécialement équipé à cette fin a permis de les enlever. Le 27 août, un typhon a fait remonter à la surface, en divers endroits, une partie des hydrocarbures engloutis, lesquels menaçaient de contaminer à nouveau la côte. Les opérations de nettoyage ayant débuté immédiatement, le dommage causé par ces hydrocarbures a été minime.

### Incidences sur les activités de pêche

Les pêcheurs de la région appartiennent à des coopératives. Il existe aussi des fédérations de coopératives de pêcheurs dans les deux préfectures victimes de la marée noire qui représentent l'ensemble des associations membres. Les activités de pêche dans certaines zones, notamment la culture et la récolte de produits des fonds marins, se font uniquement sur la base des droits de pêche enregistrés par chaque pêcheur auprès du bureau compétent de la préfecture. En vertu de la législation japonaise, les droits de pêche sont considérés comme des droits de propriété et sont régis par le droit foncier. Les pêcheurs titulaires de droits de pêche sont habilités à se livrer dans les limites d'une zone donnée aux activités de pêche spécifiées dans le registre.

Un certain nombre de pêcheurs se livrent à la pêche en mer dans la zone polluée. Les hydrocarbures ont endommagé les filets, ce qui a désorganisé la pêche. Quatre filets de pêche fixes, d'une longueur comprise entre 200 et 800 m, ont été contaminés et les pêcheurs n'ont pas pu pêcher jusqu'à ce qu'ils les aient nettoyés le 25 juin.

La plupart des pêcheurs touchés par la marée noire ramassent des ormeaux, des oursins de mer et du hokkigai. Ces espèces sont cultivées dans des conditions contrôlées avant d'être placées sur le fond de la mer par les associations de pêcheurs. Les ormeaux et les oursins sont récoltés par des plongeurs tandis que le hokkigai est ramassé à partir de petites embarcations à l'aide de râeaux métalliques.

Peu de temps après l'événement, un comité composé de représentants des associations de pêcheurs, des autorités locales et des autorités sanitaires a décidé de suspendre la pêche de jeunes sardines et d'ormeaux ainsi que le ramassage des oursins et des crustacés dans la zone sinistrée. Ces activités ont en partie repris à la fin du mois de juin ou au début du mois de juillet. Les autorités sanitaires respectives n'ont approuvé la levée de l'interdiction qui frappait la pêche du hokkigai que les 6 et 12 août 1993, lorsque l'analyse des échantillons a révélé que les produits antérieurement altérés ne l'étaient plus.

### Demandes d'indemnisation

La JPIA et le FIPOL ont versé, en juillet et août 1993, des indemnités provisoires de ¥95 494 000 (£585 000) et de ¥25 014 634 (£153 200) respectivement à deux entrepreneurs qui avaient effectué des opérations de nettoyage dans le cadre d'un contrat passé avec le Centre de prévention des catastrophes maritimes. Le FIPOL a versé une avance de ¥100 millions (£612 600) à certaines coopératives de pêcheurs au titre de la participation de plus de 7 000 de leurs membres aux opérations de nettoyage.

L'Agence de la sécurité maritime a présenté une demande de ¥4 552 431 (£27 900) pour des opérations de nettoyage. Cette demande a été acceptée dans sa totalité.

Des demandes d'indemnisation ont été présentées au titre d'opérations de nettoyage et de mesures de sauvegarde par 25 entités pour un montant global de ¥860 millions (£5,2 millions). L'exploitant d'une centrale électrique a présenté une demande de ¥3 706 329 (£23 000) pour le nettoyage des prises d'eau qui avaient été contaminées. La préfecture de Fukushima et la ville de Iwaki ont présenté des demandes au titre de frais de nettoyage d'un



TAIKO MARU - Des pêcheurs lèvent leurs filets englués d'hydrocarbures



TAIKO MARU - Dépôts d'hydrocarbures sur la plage de Toyoma

montant de ¥50 557 550 (£309 700) et de ¥6 476 912 (£39 700) respectivement. Des demandes d'un montant total de ¥2 311 860 (£14 160) ont aussi été reçues pour le nettoyage de yachts pollués. Le FIPOL les examine actuellement.

Dix coopératives de pêcheurs ont présenté, au nom de leurs membres, des demandes d'un montant total de ¥1 milliard (£6,7 millions) pour leur manque à gagner. Il s'agissait surtout de pertes de recettes alléguées à la suite de la suspension de la pêche et du manque à gagner attendu du fait que la marée noire avait apparemment détruit une partie des ormeaux, des oursins et du hokkigai. Ces demandes sont actuellement étudiées par les experts du FIPOL. Les négociations avec les coopératives débuteront dans les premiers mois de 1994.

Il est peu probable que d'autres demandes d'indemnisation soient présentées au titre d'opérations de nettoyage ou d'un manque à gagner.

Le montant de limitation applicable au TAIKO MARU est estimé à ¥29 205 120 (£178 900).

### **RYOYO MARU**

*(Japon, 23 juillet 1993)*

Le caboteur-citerne RYOYO MARU (699 tjb), qui était chargé de 2 081 tonnes de gazole lourd, est entré en collision avec un transporteur de véhicules au large de Shimoda, péninsule d'Izu, Shizuoka (Japon). Deux des citernes du RYOYO MARU se sont fracturées et environ 500 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées. Le RYOYO MARU a été remorqué jusqu'à un chantier naval, après le transbordement des hydrocarbures restants dans un autre navire.

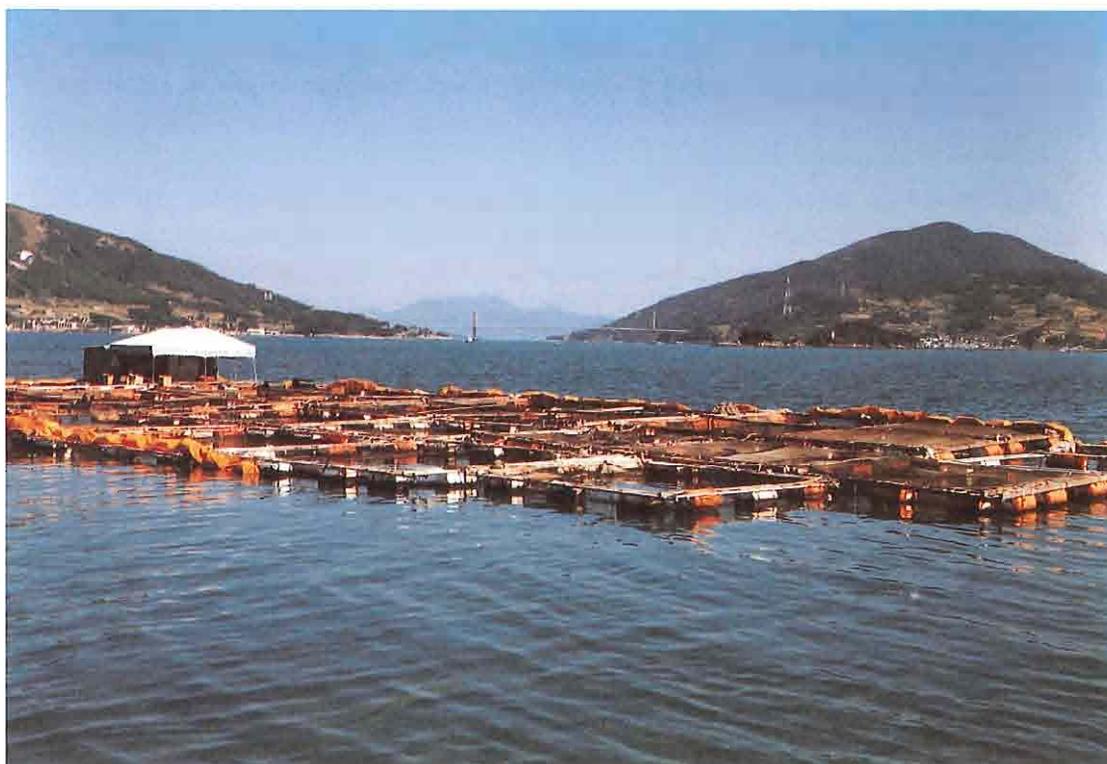
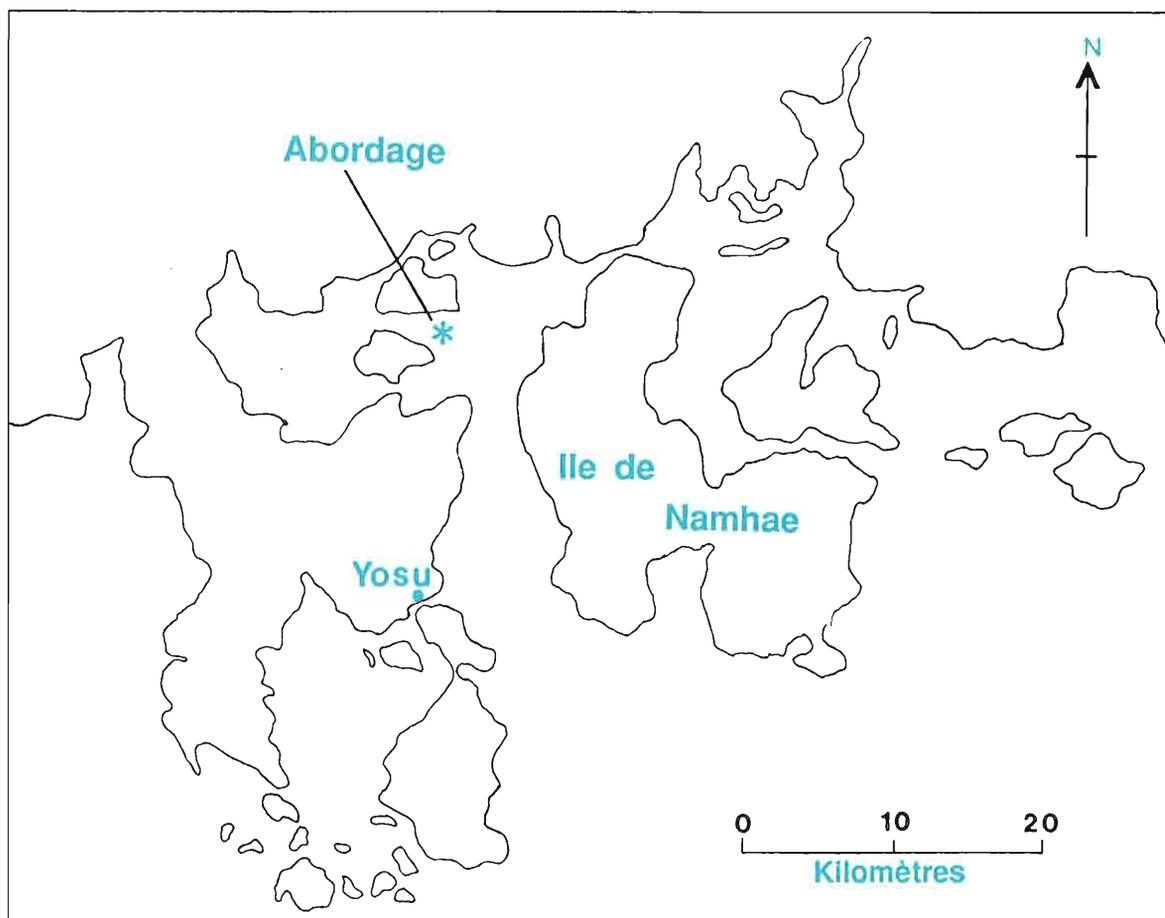
La plupart des hydrocarbures déversés ont apparemment dérivé vers le large en raison du mauvais temps. Le 24 juillet, des hydrocarbures ont cependant atteint le rivage sur la partie méridionale de la péninsule d'Izu. L'Agence de la sécurité maritime et le Centre de prévention des catastrophes maritimes ont procédé aux opérations de nettoyage.

Le FIPOL cherche actuellement à savoir si le gazole lourd transporté par le RYOYO MARU est un "hydrocarbure persistant" aux fins de la Convention sur la responsabilité civile.

Le FIPOL n'a pas encore reçu de demande d'indemnisation pour ce sinistre. D'après les estimations, le coût des opérations de nettoyage serait de ¥70 millions (£428 800).

Le montant de limitation applicable au RYOYO MARU est estimé à ¥28 105 920 (£178 200).

Le FIPOL suit les enquêtes sur la cause du sinistre.



KEUMDONG N°5 - Elevages marins, Comté de Hadong

## **KEUMDONG N°5**

*(République de Corée, 27 septembre 1993)*

### **Le sinistre**

La barge coréenne KEUMDONG N°5 est entrée en collision avec le navire de charge chinois BI JIA SHAN près de Yosu sur la côte sud de la République de Corée. A la suite de l'abordage, une quantité de fuel-oil lourd estimée à 1 280 tonnes s'est échappée du KEUMDONG N°5. Ces hydrocarbures se sont rapidement répandus sur une vaste zone en raison de puissants courants de marée. Ils ont principalement touché la côte nord-ouest de l'île de Namhae qui compte de nombreuses pêcheries et d'importantes ressources maricoles.

Le reste de la cargaison a été transbordée et le KEUMDONG N°5 a été remorqué jusqu'à un chantier de réparation proche. Lors de la mise en cale au chantier, environ 50 tonnes de fuel-oil lourd se sont échappées par les brèches ouvertes dans des citernes. La plupart de ces hydrocarbures ont été retenus par un barrage mais certains se sont échappés et ont légèrement pollué le littoral avoisinant.

### **Opérations de nettoyage**

La police maritime coréenne a procédé à des opérations de nettoyage en mer en appliquant des dispersants et des produits absorbants avec ses propres embarcations ainsi que celles des autorités portuaires de Yosu et des navires de pêche.

Pour le nettoyage du littoral, quatre grandes entreprises ont été engagées et plus de 4 000 villageois, policiers et militaires ont participé aux opérations qui ont consisté à utiliser des dispersants et à nettoyer à la main les rochers contaminés et qui devaient s'achever au début du mois de janvier 1994.

L'évacuation des déchets mazoutés s'est avérée difficile en raison des quantités en cause et des difficultés d'accès à de nombreux sites à nettoyer. Une fois rassemblés, les déchets ont été transportés par barge à Inchon pour y être incinérés et mis en décharge.

### **Demandes d'indemnisation**

Des demandes concernant les frais de nettoyage ont été présentées par la Police maritime et la Marine coréennes, les forces de police maritime locales, les autorités portuaires de Yosu, le comté de Namhae et quelques entreprises privées. Elles ont été réglées à hauteur d'un montant total de Won 4 954 043 411 (£4,1 millions). Elles ont été acquittées par l'assureur P & I du propriétaire du navire (la Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Ltd, appelée le "Standard Club") en novembre et décembre 1993.

Quelques autres demandes d'indemnisation seront vraisemblablement présentées au titre des opérations de nettoyage.

Le sinistre a perturbé les activités de pêche et d'aquaculture de la région. Le FIPOL n'a pas reçu à ce jour de demande d'indemnisation pour ces activités mais les associations qui représentent les intéressés ont fait savoir que le montant total de leurs demandes serait de l'ordre de Won 100 milliards (£84 millions).

Le montant de limitation applicable au KEUMDONG N°5 est estimé à Won 72 millions (£60 300). Le propriétaire du navire n'a pas encore entamé de procédure en limitation.

## **ILIAD**

*(Grèce, 9 octobre 1993)*

### **Le sinistre**

Le navire-citerne grec ILIAD (33 837 tjb) s'est échoué sur des rochers à proximité de l'île de Sfaktiria alors qu'il quittait le port de Pylos. L'ILIAD transportait une cargaison d'environ 80 000 tonnes de brut syrien dont quelque 300 tonnes se sont déversées. Le déversement a été assez rapidement contenu et le navire, après avoir quitté le port, a mouillé au large en attendant d'être inspecté et provisoirement réparé.

### **Opérations de nettoyage**

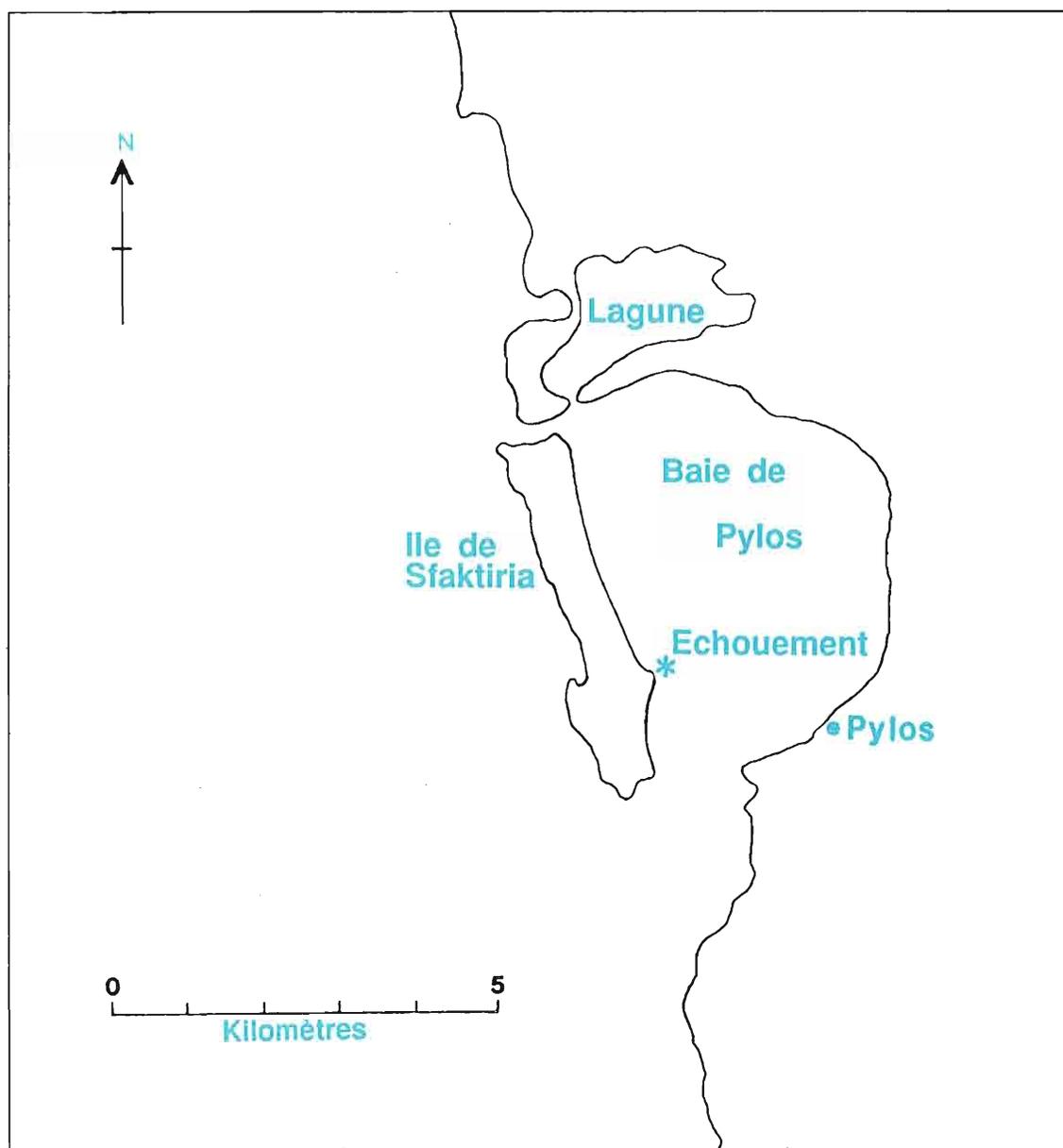
La mer étant calme et la brise légère, les hydrocarbures sont restés en grande partie à l'intérieur de la baie de Pylos, bien que quelques nappes aient dérivé et se soient échappées par les accès nord et sud de la baie pour longer le littoral au sud et se diriger ensuite vers la haute mer.

La marée noire a souillé une vaste étendue du littoral autour de la baie de Pylos, mais la plupart des plages de sable ont été assez vite nettoyées par la main-d'oeuvre locale. Des sacs de résidus d'hydrocarbures ont été temporairement accumulés en tas autour de la baie. Il a été fait appel à une entreprise spécialisée du Pirée qui a utilisé deux écrémeurs pour nettoyer les hydrocarbures flottant dans la baie, avec l'assistance d'un certain nombre de navires de pêche. Les hydrocarbures récupérés ont été entreposés sur une barge à Pylos.

Une ferme piscicole, élevant des loups et des daurades dans des cages flottantes au nord-ouest de la baie de Pylos a été contaminée par les hydrocarbures avant que des barrages puissent être déployés mais la contamination n'a pas été très importante et seuls quelques poissons sont morts. Les installations, qui ont été ultérieurement protégées par des barrages, ont été nettoyées à la main. Une lagune peu profonde, également utilisée pour l'aquaculture, a été légèrement souillée par de petites nappes amenées par la marée à travers un passage étroit. L'entrée de la lagune a été protégée par des barrages et les résidus d'hydrocarbures qui s'y trouvaient déjà ont été récupérés à la main.

A l'extérieur de la baie, le littoral a été légèrement souillé. La plupart des hydrocarbures se sont désintégrés, évaporés et dispersés naturellement en une dizaine de jours. Les plages de sable au nord de l'entrée de la baie de Pylos sur la côte extérieure ont été souillées et ont été nettoyées à la main. Des hydrocarbures qui avaient dérivé à quelque dix kilomètres au sud de Pylos n'ont provoqué qu'une très légère pollution du littoral.

Le 22 octobre, il ne subsistait que de légères irisations et traces de résidus d'hydrocarbures sur la surface de l'eau et les opérations de récupération en mer étaient achevées. Le nettoyage des plages de sable était aussi terminé. Un mois plus tard, les digues et certaines parties du littoral rocheux de la baie de Pylos avaient été nettoyées.



Bien que les hydrocarbures flottants aient interrompu les activités de pêche dans la baie de Pylos et le long du littoral extérieur pendant quinze jours, ils n'auront probablement pas d'effets à long terme sur les stocks de poisson sauvage. La ferme piscicole de Pylos a perdu une petite partie de ses stocks et il semble que le rythme normal de ses ventes ait été interrompu. Ces stocks font actuellement l'objet de tests pour déterminer la présence d'une contamination résiduelle.

#### **Demandes d'indemnisation**

Un certain nombre d'avocats ont soumis des pièces à l'appui des demandes d'indemnisation présentées par des particuliers et plusieurs petites entreprises (hôteliers, restaurateurs, pêcheurs, chauffeurs de taxi, commerçants, agents immobiliers et coiffeurs). Le montant total des demandes est d'environ Drs 3 690 millions (£10 millions).

Les avocats et les experts techniques nommés par le propriétaire du navire, l'assureur P & I (la Newcastle Protection & Indemnity Association, appelée le "Newcastle Club") et le FIPOL examinent actuellement les pièces justificatives.

Certaines demandes comprennent un élément de manque à gagner à venir. L'article 298 du Code civil grec stipule que l'indemnisation couvre les "pertes des bénéfices qui auraient été vraisemblablement escomptés selon le cours normal des événements ou selon les circonstances particulières et les dispositions préalables prises". Certains demandeurs ont indiqué qu'ils pensaient que la pollution aurait des effets défavorables sur leur commerce pendant les trois prochaines années.

Le propriétaire du navire a soumis une demande de Drs 710 millions (£1,9 million) au titre des frais encourus lors des opérations de nettoyage.

Le Newcastle Club a fourni une garantie à un certain nombre de demandeurs sous forme d'une lettre d'engagement du Club d'un montant de US\$5,8 millions (£3,9 millions). Aux termes de cette garantie, le Club s'engage à constituer le fonds de limitation dans un délai de 60 jours à compter de la date du sinistre. Ce délai a été prolongé après accord entre les parties et le fonds de limitation n'a pas encore été établi.

Le montant de limitation est évalué à US\$5,8 millions (£3,9 millions).



ILIAD - Barrage flottant protégeant les élevages marins

## 13 CONCLUSIONS

En 1993, trois cas de pollution grave par les hydrocarbures se sont produits dans les Etats Membres du FIPOL; ce sont les sinistres du BRAER, du TAIKO MARU et du KEUMDONG N°5. Il s'agit du plus mauvais bilan enregistré sur une période de 12 mois depuis la création du FIPOL en 1978.

Le débat public que les sinistres majeurs survenus récemment 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 40 à 57 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.

A la suite des travaux accomplis au sein du FIPOL, une conférence internationale tenue en novembre 1992 sous les auspices de l'OMI a adopté deux Protocoles modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds, lesquels contiennent les mêmes articles de fond et dispositions administratives que les Protocoles de 1984 mais prévoient des conditions d'entrée en vigueur différentes. Les renseignements dont le Secrétariat du FIPOL dispose en ce qui concerne la position d'un certain nombre d'Etats à l'égard des Protocoles de 1992 donnent à penser que ces Protocoles entreront en vigueur en 1995 ou 1996, ce qui garantira la viabilité future du système d'indemnisation établi par la Convention sur la responsabilité civile et par la Convention portant création du Fonds.

## 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

*34ème - 36ème sessions*

*37ème session*

Président:	M. R Renger (Allemagne)	Président:	M. C Coppolani (France)
Vice-Président:	M. G B Cooper (Libéria)	Vice-Président:	Mme A Ogo (Nigéria)
Algérie	Koweït	Canada	Pologne
Allemagne	Libéria	Côte d'Ivoire	République de Corée
Canada	Nigéria	Espagne	Royaume-Uni
Espagne	Norvège	France	Sri Lanka
Fédération de Russie	Pays-Bas	Grèce	Suède
Ghana	Pologne	Italie	Tunisie
Inde	Venezuela	Nigéria	Venezuela
Japon		Pays-Bas	

#### SECRETARIAT DU FIPOL

##### *Fonctionnaires*

M. M Jacobsson	Administrateur
M. H Osuga	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 VI

### Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le Rio Orinoco

#### COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1992

	1992	
RECETTES	£	£
<b>Contributions</b>		
Contributions annuelles		6 490 768
<b>Divers</b>		
Intérêts sur les arriérés de contributions	9 274	
Intérêts sur les placements	<u>44 434</u>	
	53 708	<u>53 708</u>
		6 544 476
<b>DEPENSES</b>		
Indemnisation	2 956 838	
Honoraires	18 711	
Frais de voyage	10 608	
Intérêts sur des emprunts	20 165	
Divers	<u>136</u>	
	3 006 458	<u>3 006 458</u>
		3 538 018
Moins la somme due au fonds général		<u>2 591 075</u>
Solde au 31 décembre		<u>946 943</u>

## ANNEXE VII

### Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le Haven

#### COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1992

	1992	
RECETTES	£	£
<b>Contributions</b>		
Contributions annuelles (Premier prélèvement)		14 588 712
<b>Divers</b>		
Intérêts sur les arriérés de contributions	17 996	
Intérêts sur les placements	<u>761 238</u>	
	779 234	<u>779 234</u>
		15 367 946
<b>DEPENSES</b>		
Honoraires	110 384	
Frais de voyage	13 639	
Divers	<u>24 825</u>	
	148 848	<u>148 848</u>
Solde au 31 décembre		<u><u>15 219 098</u></u>

## ANNEXE VIII

### Bilan du FIPOL au 31 décembre 1992

	1992		1991	
	£	£	£	£
<b>ACTIF</b>				
Disponibilités en banque et en caisse		24 740 802		4 728 513
Contributions non acquittées		727 192		23 628
Sommes dues du FGDI du Rio Orinoco		-		2 591 075
Sommes dues du FGDI du Volgoneft 263		875 481		-
Montant remboursable de la TVA		2 559		5 278
Sommes diverses à recevoir		10 287		8 867
Intérêts sur les arriérés de contributions		7 980		3 119
		26 364 301		7 360 480
 <b>MOINS</b>				
<b>PASSIF</b>				
Fonds de prévoyance du personnel	450 746		343 368	
Sommes à verser	3 574		10 283	
Engagements non réglés	28 140		55 583	
Contributions payées d'avance	287 422		512 161	
Compte des contribuables	174 004		718 785	
Sommes dues au FGDI du Brady Maria & Thuntank 5	189 266		178 106	
Sommes dues au FGDI du Kasuga Maru N°1	321 372		301 536	
Sommes dues au FGDI du Rio Orinoco	946 943		-	
Sommes dues au FGDI du Haven	15 219 098		-	
	17 620 565	17 620 565	2 119 822	2 119 822
<b>AVOIRS NETS</b>		<b>8 743 736</b>		<b>5 240 658</b>
 <b>REPRESENTES PAR</b>				
Excédent cumulatif		2 743 736		1 240 658
Fonds de roulement		6 000 000		4 000 000
		8 743 736		5 240 658

## ANNEXE IX

### 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 1992

#### GENERALITES

##### Introduction

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 quatorzième exercice financier clos le 31 décembre 1992. Je les ai examinés en tenant dûment compte des dispositions de la Convention portant création du Fonds, ainsi que du 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 8 et 10 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 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 1992 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 classées et comptabilisées conformément au Règlement financier; et si les états financiers reflétaient bien la situation financière au 31 décembre 1992.

## **Etendue de la 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 une 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 de corroboration des opérations couvrant tous les fonds;
- des sondages de corroboration des soldes de fin d'année; et
- un examen des procédures relatives aux demandes d'indemnisation et aux contributions dans la mesure indiquée aux paragraphes 6 à 10 ci-dessous.

### **Demandes d'indemnisation**

**6** Le Fonds verse des indemnités pour les dommages dus à une pollution par les hydrocarbures qui résultent de sinistres mettant en cause des navires-citernes en charge, ainsi que pour les frais connexes découlant de ces sinistres. Il n'indemnise les demandeurs que s'il estime ou, dans certains cas, que si le tribunal saisi de l'affaire estime la demande justifiée eu égard aux critères prévus dans la Convention portant création du Fonds. Il exige donc que tous les demandeurs établissent le bien-fondé de leurs demandes d'indemnisation en fournissant des notes explicatives, des factures, des reçus et autres pièces justificatives.

**7** Lorsque des demandes d'indemnisation pour dommages sont présentées, le Fonds et les assureurs des propriétaires de navires-citernes chargent ensemble des experts maritimes d'enquêter et de rendre compte de l'éventuel bien-fondé de ces demandes. Sur la base de leurs rapports, le Fonds négocie les règlements avec les demandeurs.

**8** De même que les années précédentes, je me suis borné, dans l'étude des règlements négociés en 1992, à constater que le Fonds avait suivi des procédures satisfaisantes lors de l'examen des demandes d'indemnisation reçues et que les comptes présentés pour chaque sinistre avaient été correctement établis.

### **Contributions**

**9** En vertu de l'article 15.2 de la Convention portant création du Fonds, les Etats contractants sont tenus de communiquer, tous les ans, un rapport au Fonds sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues dans leur pays respectif au cours de l'année civile précédente. L'Administrateur évalue les contributions qui, selon lui, seront requises au cours des douze prochains mois pour financer le Fonds général et les fonds des grosses demandes d'indemnisation. Il soumet ces estimations à l'Assemblée qui les examine et décide du niveau des contributions à verser au Fonds général et aux fonds des grosses demandes d'indemnisation. Il se fonde ensuite sur les rapports fournis par les Etats

contractants pour déterminer le montant des contributions payables par les réceptionnaires d'hydrocarbures.

**10** Comme les années précédentes, j'ai accepté ces rapports aux fins de la vérification. 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**

**11** 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 8 et 10 ci-dessus et de l'incertitude planant sur l'issue de l'action en justice concernant le sinistre du HAVEN (paragraphes 15 et 23 à 29 ci-dessous), je peux confirmer que, à mon avis, les états financiers reflètent bien la situation financière au 31 décembre 1992.

**12** Les constatations détaillées auxquelles ma vérification a abouti sont consignées aux paragraphes 13 à 33 ci-dessous.

## **RESUME DES PRINCIPALES CONSTATATIONS**

### **Exécution du budget**

**13** Le montant des engagements encourus en 1992 n'a pas dépassé le budget approuvé (paragraphes 16 et 17).

### **Gestion des liquidités**

**14** Pendant l'année, l'Administrateur a étudié la politique de placement du Fonds en consultation avec mes collaborateurs. Après examen du rapport de l'Administrateur, l'Assemblée a maintenu un certain nombre des usages suivis en matière de placement; elle a décidé d'obliger le Fonds à demander, dès le début, une autorisation préalable pour tout placement important dans les devises nécessaires pour le règlement des indemnités et elle a fixé un plafond pour les placements effectués dans une même institution. Mes collaborateurs ont confirmé que le Fonds s'était conformé à la nouvelle politique pour les placements détenus au 31 décembre 1992, sauf dans le cas d'un placement réalisé avant que l'Assemblée n'ait révisé le Règlement financier. L'Administrateur donnera des détails sur ce cas à l'Assemblée (paragraphes 18 à 21).

### **Passif éventuel**

**15** Les états financiers du Fonds révèlent au 31 décembre 1992 un passif éventuel de £79 915 820, dont £40 millions se rapportant au déversement d'hydrocarbures provoqué par le navire-citerne HAVEN au large de Gênes en avril 1991. Toutefois, le tribunal italien de Gênes a statué en mars 1992 que la responsabilité potentielle du Fonds pourrait atteindre quelque £346 millions dans cette affaire. En octobre 1992, l'Assemblée a appuyé la décision du Fonds de s'opposer à la décision du tribunal italien qui devait se prononcer de nouveau

à cet égard en juillet 1993. En raison de l'incertitude qui plane sur l'issue de l'action intentée, j'ai assorti d'une réserve mon opinion concernant ce passif éventuel (paragraphe 22 à 29).

## CONSTATATIONS DETAILLEES

### QUESTIONS FINANCIERES

#### Exécution du budget et virements

**16** L'état financier I indique que les engagements encourus pendant l'exercice clos le 31 décembre 1992 s'élèvent à £625 326, ce qui est inférieur de £49 522 au chiffre de £674 848 prévu dans le budget.

**17** En 1992, 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. L'Administrateur a rendu compte de ces virements dans ses observations qui accompagnent les états financiers vérifiés.

#### Gestion des liquidités

**18** En 1991, à sa 14ème session, l'Assemblée a chargé l'Administrateur d'examiner la politique de placement du Fonds dans le cadre de consultations avec le Commissaire aux comptes, et de lui soumettre un rapport à ce sujet à sa prochaine session. Je suis heureux d'annoncer que l'Administrateur a été en liaison constante avec mes collaborateurs lors de cet examen et de la préparation de son rapport, qu'il a présenté à la 15ème session de l'Assemblée, en octobre 1992 (document FUND/A.15/12).

**19** L'Assemblée a étudié le rapport de l'Administrateur et a pris les décisions suivantes:

- \* le Fonds ne devrait pas, du moins actuellement, élargir sa politique de placement au-delà des dépôts et des effets de commerce;
- \* le Fonds devrait maintenir pour l'instant sa politique consistant à n'effectuer de placements qu'auprès des banques, des sociétés de crédit immobilier et des maisons de réescompte;
- \* l'Administrateur devrait continuer à avoir la possibilité de détenir des avoirs dans toute monnaie nécessaire pour honorer les demandes d'indemnisation qui ont été réglées dans cette monnaie ou sont susceptibles de l'être dans un avenir proche. Il devrait également continuer d'avoir la possibilité d'acheter des devises étrangères autres que la livre sterling pour couvrir ces demandes;
- \* si un événement donne lieu à des demandes d'indemnisation notables, le Fonds devrait, dès le début, demander l'approbation préalable de l'Assemblée pour tout placement important dans la monnaie particulière requise pour honorer ces demandes;

- \* la limite normale des placements dans une même institution, quelle qu'elle soit, devrait représenter 25% du montant total des avoirs du Fonds; de plus, le montant maximal des placements auprès d'une institution quelconque ne devrait normalement pas dépasser £4 millions; et
- \* la durée maximale des placements devrait être maintenue à une année.

**20** En vue de donner effet aux changements apportés à la politique de placement du Fonds, l'Assemblée a décidé de modifier l'article 7.1 du Règlement financier qui énonce les critères de placement du Fonds. Bien que l'exercice financier commençant au 1er janvier 1993 soit le premier exercice complet qui soit soumis au Règlement financier révisé, mes collaborateurs ont examiné les placements du Fonds au 31 décembre 1992 afin de s'assurer que le Fonds avait bien appliqué la politique de placement révisée telle qu'approuvée par l'Assemblée en octobre 1992.

**21** Au 31 décembre 1992, le Fonds avait au total £24 740 802 en caisse et en dépôt, dont £24 014 000 sous forme de dépôts dans 13 banques ou sociétés de crédit immobilier différentes. Après examen des placements du Fonds, mes collaborateurs ont conclu que le nouvel article 7.1 du Règlement financier avait été correctement appliqué. Mes collaborateurs ont notamment confirmé que, dans aucun cas, la durée maximale de placement fixée à un an aux termes de l'article 7.1b) du Règlement financier n'avait été dépassée et que, de plus, le montant maximal des placements auprès de chaque institution, à une exception près, était conforme à la limite prévue à l'article 7.1c) du Règlement financier. L'exception remarquée concernait un placement total de £5 millions sur une durée de 62 jours courant à partir du 2 septembre 1992. Le Fonds m'a déclaré que, conformément à l'article 7.1d) du Règlement financier, l'Administrateur soumettrait cette question particulière à l'attention de l'Assemblée dans son rapport sur les placements du Fonds.

## **PASSIF EVENTUEL**

### **Généralités**

**22** Le passif éventuel du Fonds est présenté dans le tableau III accompagnant les états financiers et se rapporte principalement à des demandes d'indemnisation pour des dommages de pollution par les hydrocarbures. Aux termes de la Convention portant création du Fonds, les éléments de ce passif qui viendront à échéance seront couverts par des contributions mises en recouvrement par l'Assemblée.

### **Sinistre du HAVEN**

**23** En avril 1991, le navire-citerne HAVEN a, après avoir pris feu, été la proie d'une série d'explosions alors qu'il était ancré au large de Gênes et a ainsi provoqué une pollution par les hydrocarbures. Les demandes d'indemnisation pour dommages de pollution par les hydrocarbures qui ont été soumises au Fonds à la suite de ce sinistre s'élevaient à environ £720 millions. Au 31 décembre 1991, le tribunal italien de Gênes chargé de ces demandes ne s'était pas prononcé sur l'étendue de la responsabilité du Fonds en vertu de la Convention portant création du Fonds.

**24** Le 14 mars 1992, le tribunal a prononcé une décision qui, si elle était appliquée, entraînerait pour le Fonds une responsabilité maximale potentielle de £359 millions au 31 décembre 1991 alors que le Fonds l'avait évaluée à £48 millions en se basant sur la Convention portant création du Fonds, comme cela est indiqué dans les états financiers pour 1991. Après examen de la décision du tribunal de Gênes à sa 31ème session tenue le 28 mai 1992, le Comité exécutif a appuyé l'évaluation de £48 millions faite par le Fonds et a chargé l'Administrateur de persister dans son opposition à la décision du tribunal.

**25** En raison de l'issue incertaine des présentes poursuites en justice, j'ai assorti d'une réserve mon opinion sur les états financiers de 1991 pour ce qui touche au passif éventuel relatif au sinistre du HAVEN.

**26** Mes collaborateurs ont suivi le déroulement ultérieur des poursuites en justice intentées pour le sinistre du HAVEN. Ils ont noté que le Fonds avait fait opposition à la décision initiale rendue par le tribunal italien le 14 mars 1992, que, à sa 15ème session en octobre 1992, l'Assemblée avait partagé les préoccupations exprimées par le Comité exécutif à sa 31ème session tenue en mai 1992, et qu'elle avait appuyé l'opposition en justice soumise par le Fonds contre la décision du tribunal du 14 mars 1992.

**27** Le tribunal italien de Gênes devait se réunir le 29 janvier 1993 pour entendre à nouveau l'opposition du Fonds à sa décision du 14 mars 1992. Cependant, pour des raisons d'ordre procédural, l'audience a été différée. Le Fonds m'a fait savoir qu'il attendait désormais une décision du tribunal sur son opposition en juillet 1993.

**28** Le tableau III accompagnant les états financiers indique que le passif éventuel tel qu'il est évalué par le Fonds, est passé de £55 191 900 en 1991 à £79 915 820 au 31 décembre 1992. Sur cette somme, £40 021 140 se rapportent au sinistre du HAVEN et représentent le montant net des indemnités que le Fonds estime devoir verser en vertu de la Convention portant création du Fonds. Cependant, d'après la décision du tribunal du 14 mars 1992, le Fonds pourrait être tenu à une responsabilité maximale potentielle équivalant à £346 millions au 31 décembre 1992.

**29** J'ai noté l'évaluation du passif éventuel que le Fonds avait faite pour l'affaire du HAVEN; la décision initiale du tribunal; et le plein appui donné par l'Assemblée 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 les états financiers de 1992 pour ce qui touche au passif éventuel.

## **QUESTIONS CONCERNANT LE CONTROLE FINANCIER**

### **Systemes comptables**

**30** Au cours de la vérification de 1992, mes collaborateurs ont procédé à un examen des systèmes comptables dans la mesure qu'ils ont 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 par le Fonds et que les écritures comptables étaient suffisantes, sur tous les points importants, pour servir de base aux états financiers de 1992.

## **Contrôle des fournitures et du matériel**

**31** Conformément aux principes comptables du Fonds, les achats de matériel, mobilier, machines de bureau, fournitures et livres de bibliothèque ne figurent pas dans le bilan du Fonds. La note 13b) relative aux états financiers indique que la valeur de ces avoirs détenus par le Fonds au 31 décembre 1992 s'élevait à £102 644.

**32** 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 m'a convaincu que les inventaires des fournitures et du matériel au 31 décembre 1992 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 et cas de fraude**

**33** 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**

**34** 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 30 juin 1993

## ANNEXE X

### 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 1992

#### 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 VIII, 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 1992, 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 8 et 10 de mon rapport et de l'incertitude planant sur le passif éventuel comme cela est mentionné au paragraphe 29, mon opinion à la suite de cet examen est que les états financiers représentent bien la situation financière au 31 décembre 1992 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 30 juin 1993

## ANNEXE XI

### Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des Etats Membres pendant l'année civile 1992

*Telles que notifiées au 31 décembre 1993*

Etat Membre	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
Japon	269 932 430	25,53
Italie	148 507 529	14,04
Pays-Bas	97 735 913	9,24
France	92 028 206	8,70
Royaume-Uni	82 477 057	7,80
République de Corée	82 076 982	7,76
Espagne	57 686 894	5,46
Inde	39 169 000	3,70
Allemagne	32 457 327	3,07
Canada	30 595 967	2,89
Norvège	23 990 310	2,27
Grèce	19 237 258	1,82
Suède	19 008 159	1,80
Portugal	10 739 302	1,02
Indonésie	9 972 439	0,94
Finlande	8 762 427	0,83
Pologne	7 590 206	0,72
Danemark	7 129 245	0,67
Bahamas	5 586 812	0,53
Côte d'Ivoire	3 243 086	0,31
Irlande	2 710 953	0,26
Tunisie	2 589 972	0,25
Chypre	1 410 207	0,13
Sri Lanka	1 303 553	0,12
Ghana	943 410	0,09
Algérie	555 583	0,05
Estonie	0	0,00
Islande	0	0,00
Koweït	0	0,00
Monaco	0	0,00
Papouasie-Nouvelle-Guinée	0	0,00
Slovénie	0	0,00
Tuvalu	0	0,00
Vanuatu	0	0,00
	<u>1 057 440 227</u>	<u>100,00</u>

<Note> Pas de rapport du Bénin, du Brunéi Darussalam, du Cameroun, de la Croatie, de Djibouti, des Emirats arabes unis, de la Fédération de Russie, de Fidji, du Gabon, de la Gambie, du Kenya, du Libéria, des Maldives, de Malte, du Maroc, du Nigéria, de l'Oman, du Qatar, des Seychelles, de la République arabe syrienne, de la République Fédérative de Yougoslavie (Serbie et Montenegro), de la Sierra Leone ni du Venezuela.

**ANNEXE XII**  
**Résumé des sinistres**  
(31 décembre 1993)

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 Ventpils, 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	¥5 438 909 recouvrés par voie de recours
				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 Dommages causés aux pêcheries Prise en charge financière Total	¥10 408 369 versé 92 696 505 versé 2 030 785 versé ¥105 135 659	¥9 893 196 recouverts par voie de recours
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 évalu- ation	A cause du recours contre le même assureur, pas d'indemnisation versée par le FIPOL
TANIO (Madagascar)	18 048 tjb FF11 833 718	7.3.80 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 Total	FF208 736 142 versé 5 689 025 versé 2 961 290 versé 74 444 versé 4 679 742 versé FF222 140 643	US\$17 480 028 recouverts 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 Total partiel  Frais de nettoyage: - Autorités danoises - Demandeurs danois privés Total partiel  Prise en charge financière	SKr2 911 637 versé 276 050 versé SKr3 187 687  DKr408 633 versé 9 956 versé DKr418 589  SKr153 111 versé	SKr449 961 recouverts par voie de recours
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 Total	¥163 051 598 versé 50 271 267 versé 8 941 480 versé ¥222 264 345	¥18 221 905 recouverts 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	
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 Total	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.
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 Prise en charge financière Total	¥6 426 857 1 849 085 ¥8 275 942	versé versé	
GLOBE ASIMI (Gibraltar)	12 404 tjb Rbls1 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 - Autorités Total	DM11 303 011 42 163 DM11 345 174	versé versé	
SHIOTA MARU N°2 (Japon)	161 tjb ¥6 304 300	31.3.82 Ile Takashima, Japon	Echouement (20)	Frais de nettoyage Dommages causés aux pêcheries Prise en charge financière Total	¥46 524 524 24 571 190 1 576 075 ¥72 671 789	versé versé versé	

FUKUTOKU MARU N°8 (Japon)	499 tjb ¥20 844 440	3.4.82 Baie de Tachibana, Japon	Abordage (85)	Frais de nettoyage Dommages causés aux pêcheries Prise en charge financière Total	¥200 476 274 versé 163 255 481 versé 5 211 110 versé ¥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 Total	¥1 005 160 versé 470 235 versé ¥1 475 395	
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 Total	¥23 193 525 versé 1 541 584 versé 9 861 480 versé ¥34 596 589	¥14 843 746 recouverts 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 Total	¥18 010 269 versé 8 971 979 versé 772 915 versé ¥27 755 163	¥8 994 083 recouverts 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 Total	¥16 610 200 versé 241 200 versé ¥16 851 400	
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 Total	¥68 609 674 versé 25 502 144 versé 1 346 480 versé ¥95 458 298	

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
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 Total	¥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 Total	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.
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 versé FF708 824 versé £126 120 versé Din5 650 versé Din293 766 versé	
THUNTANK 5 (Suède)	2 866 tjb SKr2 741 746	21.12.86 Gävle, Suède	Echouement (150-200)	Autorités suédoises Demandeurs privés <u>Prise en charge financière</u> Total	SKr23 168 271 versé 49 361 versé 685 437 versé SKr23 903 069	
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 <u>pêcheries</u> Total	¥35 346 679 agréé 51 521 183 agréé ¥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	La demande est restée sans suite
AKARI (Panama)	1 345 tjb £92 800 (évaluation)	25.8.87 Dubai, Emirats arabes Unis	Incendie (1 000)	Frais de nettoyage Frais de nettoyage	Dh864 293 versé US\$187 165 versé	US\$160 000 ont été 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.

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
HINODE MARU N°1 (Japon)	19 tjb ¥608 000	18.12.87 Yawatahama, Japon	Erreur de manipu- lation de cargai- son (25)	Frais de nettoyage <u>Prise en charge financière</u> Total	¥1 847 225 152 000 ¥1 999 225	versé versé	
AMAZZONE (Italie)	18 325 tjb FF13 860 369	31.1.88 Bretagne, France	Citernes endommagées par la tempête (2 000)	Indemnisation	FF1 286 977	versé	FF1 000 000 recouvrés auprès du Club P & I
TAIYO MARU N°13 (Japon)	86 tjb ¥2 476 800	12.3.88 Port de Yokohama, Japon	Déversement (6)	Frais de nettoyage <u>Prise en charge financière</u> Total	¥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 <u>Prise en charge financière</u> Total	¥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)	Domages 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)	Domages 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 le 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 de \$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	

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
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 Total	¥48 883 038 560 588 869 040 ¥50 312 666	versé versé versé	¥45 038 833 recouverts 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 Total	¥96 431 1 338 000 ¥1 434 431	versé versé	¥430 329 recouverts par voie de recours
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 Total	SKr15 517 563 530 239 6 250 795 276 SKr16 849 328	versé versé versé	
HATO MARU N°2 (Japon)	31 tjb ¥803 200	27.7.90 Kobe, Japon	Erreur de manipula- tion de la cargaison (chiffre non connu)	Dommage causé à la cargaison Prise en charge financière Total	¥1 087 700 200 800 ¥1 288 500	versé versé	
BONITO (Suède)	2 866 tjb £241 000 (évaluation)	12.10.90 Tamise, Royaume-Uni	Erreur de manipula- tion de la cargaison (20)	Frais de nettoyage	£130 000	agréé	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire
RIO ORINOCO (Iles Caïmanes)	5 999 tjb \$Can1 182 167	16.10.90 Ile d'Anticosti, Canada	Echouement (185)	Indemnisation Prise en charge financière	\$Can12 831 891 \$Can295 654	versé 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 Dommages causés aux pêcheries Total	£320 057 287 298 £607 355	versé demandé	£39 472 versé par 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 Total	FF110 010 9 504 240 FF9 614 250	versé demandé	
				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 Prise en charge financière Total	¥6 144 829 880 880 ¥7 025 709	versé versé	
AGIP ABRUZZO (Italie)	98 544 tjb Lit15 400 000 000 (évaluation)	10.4.91 Livourne, Italie	Abordage (2 000)	Frais de nettoyage Demandeurs privés Demandeur privé Gouvernement italien Total	Lit17 893 000 000 24 500 000 65 335 000 1 333 300 000 Lit19 316 135 000	versé versé demandé demandé	Lit16 568 500 000 versés par le Club P & I. La procédure en limitation n'a pas encore commencé.
HAVEN (Chypre)	109 977 tjb Lit23 950 220 000	11.4.91 Gênes, Italie	Incendie et explosion (chiffre non connu)	Gouvernement italien Autorités locales italiennes et demandeurs privés Total	Lit261 028 552 187 927 649 025 300 Lit1 188 677 577 487	demandé demandé	Montants pas encore indiqués pour quelques demandes; d'autres demandes pourraient être présentées
				Gouvernement français Autorités locales françaises Total	FF16 284 592 78 410 591 FF94 695 183	demandé demandé	
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 Prise en charge financière Total	¥93 067 813 ¥3 665 120 ¥96 732 933	versé 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	
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	
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	¥4 243 997	versé	
				Prise en charge financière	549 600	versé	
				Total	¥4 793 597		
AEGEAN SEA (Grèce)	57 801 tjb Pts1 121 219 450	3.12.92 La Corogne, Espagne	Echouement (chiffre non connu)	Dommages causés aux biens } Frais de nettoyage } Dommages causés aux pêcheries } Autres demandes }	Pts 191 303 514	versé	D'autres demandes portant sur des montants considérables sont en suspens
BRAER (Libéria)	44 989 tjb £5 500 000 (évaluation)	5.1.93 Iles Shetland, Royaume-Uni	Echouement (84 000)	Dommages causés aux biens } Frais de nettoyage } Dommages causés aux pêcheries } Autres demandes }	£21 167 125	agréé	D'autres demandes portant sur des montants considérables sont en suspens
SAMBO N°11 (République de Corée)	520 tjb Won 77 786 224 (évaluation)	12.4.93 Séoul, République de Corée	Echouement (4)	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	Won 176 866 632	versé	
				Dommages causés aux pêcheries	42 848 123	versé	
				Total	Won 219 714 755		

TAIKO MARU (Japon)	699 tjb ¥29 205 120 (évaluation)	31.5.93 Shioyazaki, Japon	Abordage (520)	Frais de nettoyage Dommages causés aux pêcheries Total	¥225 061 065 versé  1 086 019 949 demandé ¥1 311 081 014	Demandes portant sur des montants considérables sont en suspens
RYOYO MARU (Japon)	699 tjb ¥28 105 920 (évaluation)	23.7.93 Péninsule d'Izu, Japon	Abordage (500)			Aucune demande n'a encore été soumise
KEUMDONG N°5 (République de Corée)	481 tjb Won 72 000 000 (évaluation)	27.9.93 Baie de Yosu, République de Corée	Abordage (1 280)	Frais de nettoyage	Won 4 954 043 411 versé	D'autres demandes portant sur des montants considérables seront présentées
ILIAD (Grèce)	33 837 tjb US\$5,8 millions (évaluation)	9.10.93 Pylos, Grèce	Echouement (300)	Frais de nettoyage } Dommages causés aux pêcheries } Autres demandes }	Drs 3 690 000 000 demandé	D'autres demandes pourraient être présentées

#### Notes

1 Les montants indiqués sont donnés en monnaie nationale; les taux de change appropriés étaient les suivants au 31 décembre 1993:

£ = Din	35,2365	£ = Dh	5,4245	£ = FF	8,7357	£ = Won	1194,18
DM	2,5692	Pts	211,458	Drs	368,914	Rbls	0,86580
\$Can	1,9588	US\$	1,4795	Lit	2532,90	SKr	12,3320
DKr	10,0531	FM	8,5681	¥	165,120		

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).

