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

RAPPORT ANNUEL DE 1996

RAPPORT SUR LES ACTIVITES DES FONDS INTERNATIONAUX D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES AU COURS DE 1996

Aucune photographie figurant dans le présent rapport annuel ne peut être reproduite sans l'autorisation écrite préalable des FIPOL.

Photographie en couverture:
Sinistre du *Sea Empress* - Royaume-Uni
(Source: les FIPOL)

Imprimé en Grande-Bretagne par:
Repro Workshop Ltd, Caker Stream Road, Alton, Hampshire
Téléphone: (01420) 89449

AVANT-PROPOS

L'Administrateur des Fonds internationaux d'indemnisation de 1971 et de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (les FIPOL) présente ci-joint le rapport sur les activités de ces organisations en 1996. Il s'agit de la dix-huitième année d'existence du Fonds de 1971 et de la première année de fonctionnement du Fonds de 1992.

Le Fonds de 1971 a été créé en 1978 pour administrer le système d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures établi par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds.

En 1992, des protocoles ont été adoptés en vue de modifier la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds. Ces protocoles, qui prévoient un relèvement des plafonds d'indemnisation et un élargissement du champ d'application des Conventions par rapport aux textes initiaux, sont entrés en vigueur le 30 mai 1996. A cette date, une nouvelle organisation, le "Fonds de 1992", a été créée. L'entrée en vigueur des Protocoles a garanti la viabilité future du système international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. A ce jour, 19 Etats ont ratifié le Protocole à la Convention portant création du Fonds et l'on s'attend à ce qu'un grand nombre d'autres Etats se joignent à eux dans un proche avenir.

Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 sont administrés par un Secrétariat commun, dirigé par un seul Administrateur.

En 1996, le nombre des Membres du Fonds de 1971 s'est notablement accru. Au 31 décembre 1996, cette organisation comptait en effet 70 Etats Membres.

Le Fonds de 1971 a, en 1996, traité des demandes d'indemnisation découlant d'un certain nombre d'événements de pollution par les hydrocarbures, notamment de cinq sinistres survenus pendant l'année (voir la section 8). Les organes directeurs du Fonds de 1971 ont pris d'importantes décisions de principe au sujet de la recevabilité des demandes d'indemnisation. Au cours de l'année, le Fonds de 1971 a versé des sommes considérables à titre d'indemnités aux victimes d'une pollution par les hydrocarbures.

Le Fonds de 1992, quant à lui, s'est appliqué à mettre en place le cadre administratif de ses activités.

L'Administrateur espère que les renseignements donnés dans le présent rapport intéresseront la communauté internationale et contribueront à une meilleure compréhension des questions complexes que les Fonds de 1971 et de 1992 ont à traiter.

L'Administrateur
Måns Jacobsson

TABLE DES MATIERES

Avant-propos de l'Administrateur			Page 3
Table des matières			5
Préface du Président des Assemblées			9
1	Introduction		11
2	Comparaison entre le régime "précédent" et le "nouveau" régime		12
3	Membres des FIPOL et relations extérieures		15
	3.1	Etats Membres du Fonds de 1971	15
	3.2	Etats Membres du Fonds de 1992	16
	3.3	Dénonciation obligatoire de la Convention de 1971 portant création du Fonds	17
	3.4	Relations avec les Etats non Membres	17
	3.5	Relations avec les organisations internationales et les milieux intéressés	18
4	Assemblées du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 et Comité exécutif du Fonds de 1971		20
	4.1	Sessions des Assemblées en juin 1996	20
	4.2	Sessions des Assemblées en octobre 1996	21
	4.3	Comité exécutif du Fonds de 1971	24
5	Administration des FIPOL		25
	5.1	Secrétariat	25
	5.2	Etats financiers	25
	5.3	Placement des fonds	27
6	Contributions		29
	6.1	Le système de contributions	29
	6.2	Fonds de 1971: contributions annuelles de 1995	30
	6.3	Fonds de 1971: contributions annuelles de 1996	31
	6.4	Fonds de 1971: variation des contributions annuelles d'une année sur l'autre	33
	6.5	Fonds de 1992: contributions annuelles de 1996	33
7	Systèmes volontaires de l'industrie		35
8	Règlement des demandes d'indemnisation		36
	8.1	Aperçu général	36
	8.2	Sinistres dont le Fonds de 1971 a traité en 1996	41
		Vistabella	41

8.2 Sinistres dont le Fonds de 1971 a traité en 1996 (suite)
Haven Page 42
Aegean Sea 52
Braer 65
Kihnu 70
Ryoyo Maru 71
Keumdong N°5 71
Iliad 75
Seki 76
Toyotaka Maru 79
Sung Il N°1 80
Déversement de source inconnue au Maroc 81
Dae Woong 82
Sea Prince 84
Yeo Myung 88
Shinryu Maru N°8 90
Senyo Maru 92
Yuil N°1 93
Honam Sapphire 97
Toko Maru 99
Sea Empress 100
Kugenuma Maru 109
Kriti Sea 110
N°1 Yung Jung 110
8.3 Sinistre dont le Fonds de 1992 a traité en 1996 112
Sinistre en Allemagne 112

9 L'avenir 114

Annexes
I Structure des FIPOL 115
II Note sur les états financiers publiés du Fonds de 1971 116
III Fonds de 1971: compte des recettes et des dépenses - fonds général 117
IV Fonds de 1971: compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Kasuga Maru N°1* 118
V Fonds de 1971: compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Rio Orinoco* 119
VI Fonds de 1971: compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Haven* 120
VII Fonds de 1971: compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Aegean Sea* 121
VIII Fonds de 1971: compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Braer* 122
IX Fonds de 1971: compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Taiko Maru* 123

X	Fonds de 1971: compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Keumdong N°5*	Page 124
XI	Fonds de 1971: compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Toyotaka Maru*	125
XII	Fonds de 1971: bilan	126
XIII	Fonds de 1971: état de la trésorerie	127
XIV	Rapport du Commissaire aux comptes	128
XV	Opinion du Commissaire aux comptes	134
XVI	Fonds de 1971: quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des Etats Membres pendant l'année civile 1995	135
XVII	Fonds de 1992: quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des Etats Membres pendant l'année civile 1995	136
XVIII	Résumé des sinistres: Fonds de 1971	137

PREFACE

Comme l'a souligné l'Administrateur dans son avant-propos, l'année 1996 a été marquée par l'entrée en vigueur des Protocoles de 1992 et la première Assemblée du Fonds de 1992. Cette situation est à la fois encourageante car elle prouve que le système international d'indemnisation conçu à la fin des années soixante a su s'adapter aux besoins de la société. Elle ne manque pas toutefois de poser des questions pour l'avenir.

La nécessité de gérer deux Fonds au cours d'une période transitoire va, pendant quelque temps, rendre plus complexe l'administration du système d'indemnisation, même si les Assemblées des deux Fonds ont pris des dispositions pour assurer une étroite coordination entre les deux Organisations.

La disparition, le 20 février 1997, des accords professionnels volontaires TOVALOP et CRISTAL, qui avaient été maintenus en attendant l'entrée en vigueur des Protocoles de 1992, va certainement susciter de nouvelles adhésions au Fonds de 1992, comme en témoignent les multiples demandes de renseignements dont fait l'objet le Secrétariat des Fonds.

Enfin, la conférence diplomatique qui a adopté en 1996 la Convention sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD) a demandé au Fonds de 1992 de préparer l'entrée en vigueur de ce nouvel instrument international. Ces préparatifs vont alourdir considérablement la charge de travail du Secrétariat du Fonds.

Les Fonds de 1971 et de 1992 vont devoir s'adapter pour gérer cette évolution dans les meilleures conditions, à savoir assurer l'indemnisation rapide des victimes tout en maintenant une gestion rigoureuse.

Dans cette nécessaire évolution, les Etats Membres savent qu'ils peuvent compter sur la grande compétence et l'extrême dévouement d'un Secrétariat dirigé par un Administrateur qui bénéficie de leur entière confiance. C'est là un gage de succès.

Le Président des Assemblées
Charles Coppolani

1 INTRODUCTION

Les Fonds internationaux d'indemnisation de 1971 et de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (les FIPOL) sont deux organisations intergouvernementales qui fournissent une indemnisation pour les dommages dus à une pollution résultant du déversement d'hydrocarbures persistants par des navires-citernes.

Le Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1971), créé en octobre 1978, oeuvre dans le cadre de deux conventions internationales, à savoir la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1969 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 de 1971 portant création du Fonds). Cet "ancien" régime a été modifié en 1992 par deux protocoles. Les conventions ainsi modifiées, désignées sous les noms de Convention de 1992 sur la responsabilité civile et Convention de 1992 portant création du Fonds, sont entrées en vigueur le 30 mai 1996. A la suite de l'entrée en vigueur de la Convention de 1992 portant création du Fonds, le Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992) a été créé.

Les Conventions de 1969 et de 1992 sur la responsabilité civile régissent la responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Elles posent le principe de leur responsabilité objective et instaurent un système d'assurance obligatoire de la responsabilité. 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.

Les Conventions de 1971 et de 1992 portant création des Fonds complètent les Conventions de 1969 et de 1992 sur la responsabilité civile, respectivement.

Les FIPOL ont pour principale fonction d'offrir une indemnisation supplémentaire aux victimes d'une pollution par les hydrocarbures dans les Etats Membres lorsque celles-ci ne peuvent être pleinement indemnisées aux termes de la Convention sur la responsabilité civile applicable. L'indemnisation payable par le Fonds de 1971 pour un événement déterminé est limitée à 60 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (soit approximativement £51 millions ou US$86 millions), y compris le montant effectivement versé par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le montant maximal payable par le Fonds de 1992 pour un événement déterminé s'élève à 135 millions de DTS (soit approximativement £114 millions ou US$194 millions), y compris la somme effectivement versée par le propriétaire du navire ou son assureur et la somme versée par le Fonds de 1971.

Chaque Fonds est doté d'une Assemblée composée de représentants de tous les Etats Membres de l'Organisation respective. Le Fonds de 1971 a également un Comité exécutif qui réunit 15 Etats Membres élus par son Assemblée et dont la principale fonction est d'approuver le règlement des demandes d'indemnisation formées contre cette organisation, pour autant que l'Administrateur du Fonds de 1971 ne soit pas habilité à y procéder. L'Assemblée du Fonds de 1992 établira un organe correspondant dans un proche avenir.

2 COMPARAISON ENTRE LE REGIME "PRECEDENT" ET LE "NOUVEAU" REGIME

Les principales différences qui existent entre le régime "précédent" prévu par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et le "nouveau" régime instauré par les Conventions de 1992 sont indiquées ci-dessous.

Les Conventions de 1969 et de 1971 s'appliquent aux dommages par pollution subis sur le territoire (y compris la mer territoriale) d'un Etat Partie à la Convention respective. Or, les Conventions de 1992 prévoient un élargissement du champ géographique et incluent les dommages par pollution survenus dans la zone économique exclusive ou la zone équivalente d'un Etat Partie.

La définition du dommage par pollution qui figure dans les Conventions de 1992 est fondamentalement identique à celle qui se trouve dans les Conventions d'origine, à l'exception d'une phrase qui a été ajoutée pour bien préciser que, s'agissant de dommages à l'environnement (autres que le manque à gagner résultant de l'altération de l'environnement), les indemnités se limitent aux coûts des mesures raisonnables prises pour remettre en état l'environnement contaminé.

La Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds ne s'appliquent qu'aux dommages causés ou mesures prises après une fuite ou un rejet d'hydrocarbures. Elles ne s'appliquent pas aux mesures visant à éliminer une simple menace, c'est-à-dire aux mesures de sauvegarde qui ont été prises avec tant de succès qu'il n'y a, en fait, pas eu de déversement d'hydrocarbures du navire-citerne en cause. En revanche, en vertu des Conventions de 1992, les dépenses encourues au titre de mesures de sauvegarde ouvrent droit à un remboursement même s'il ne s'est pas produit de déversement d'hydrocarbures, sous réserve qu'il y ait eu une menace grave et imminente de dommages par pollution.

Les Conventions de 1969 et de 1971 ne s'appliquent qu'aux navires qui transportent effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, c'est-à-dire généralement les navires-citernes en charge. Elles ne couvrent donc pas les déversements qui proviennent de navires-citernes lèges, ni les déversements d'hydrocarbures de soute émanant de navires autres que des navires-citernes. Les Conventions de 1992 s'appliquent aux déversements provenant de navires océaniques construits ou adaptés pour le transport d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à savoir des navires-citernes en charge et lèges, y compris les déversements de combustible de soute émanant de ces navires.

En vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire est habilité à limiter sa responsabilité jusqu'à concurrence d'un montant de 133 droits de tirage spéciaux (DTS) (£113 ou US$191) par tonneau de jauge du navire ou 14 millions de DTS (£11,9 millions ou US$20,1 millions) si ce dernier montant est inférieur. En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les limites sont de:

a) 3 millions de DTS (£2,5 millions ou US$4,3 millions) pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités;

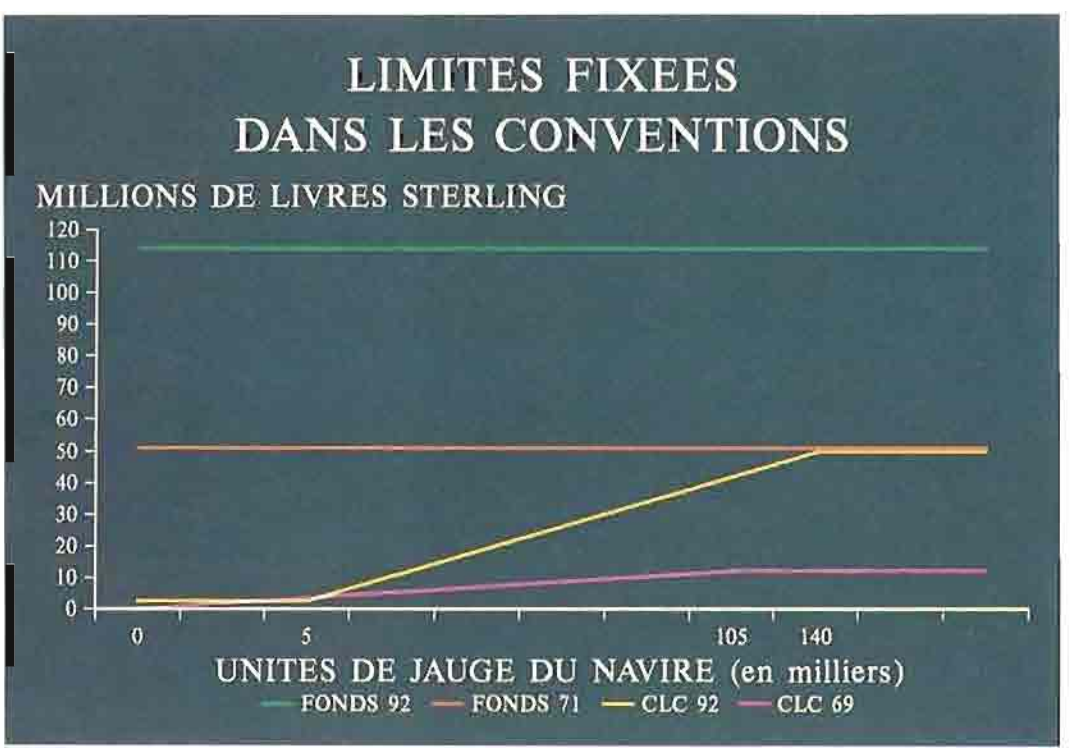
b) 3 millions de DTS (£2,5 millions ou US$4,3 millions) plus 420 DTS (£356 ou US$604) pour chaque unité de jauge supplémentaire, pour un navire dont la jauge est comprise entre 5 000 et 140 000 unités de compte; et

c) 59,7 millions de DTS (£50,6 millions ou US$85,8 millions) pour un navire dont la jauge est égale ou supérieure à 140 000 unités de compte.

La Convention de 1992 sur la responsabilité civile prévoit une procédure simplifiée pour accroître ces limites.

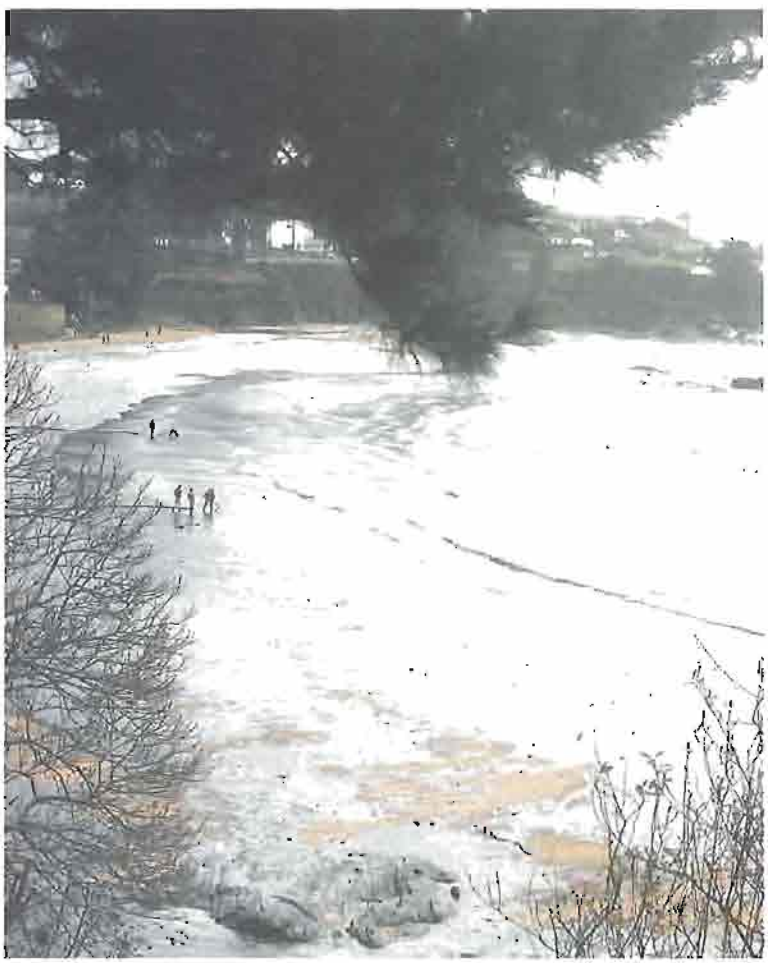
En vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire est déchu du droit de limiter sa responsabilité si un demandeur prouve que l'événement résulte de la faute personnelle du propriétaire. Conformément à la Convention de 1992, toutefois, le propriétaire du navire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Aux termes des Conventions sur la responsabilité civile, les demandes au titre des dommages par pollution ne peuvent être formées qu'à l'encontre du propriétaire officiel du navire-citerne en cause. Cela n'empêche pas les victimes de demander réparation en dehors du cadre des Conventions auprès de personnes autres que le propriétaire. Toutefois, la Convention de 1969 sur la responsabilité civile interdit l'introduction de demandes contre les préposés ou mandataires du propriétaire. La Convention de 1992 sur la responsabilité civile interdit non seulement l'introduction de demandes contre les préposés ou mandataires du propriétaire, mais aussi contre le pilote, l'affréteur (y compris un affréteur coque nue), l'exploitant ou l'opérateur du navire, ou bien contre toute personne qui est intervenue dans des opérations d'assistance ou qui a pris des mesures de sauvegarde.



Les indemnités payables par le Fonds de 1971 pour un événement donné sont limitées à un montant global de 60 millions de DTS (£51 millions ou US$86,3 millions), y compris la somme effectivement versée par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le montant maximal payable par le Fonds de 1992 pour un événement donné est de 135 millions de DTS (£114 millions ou US$194 millions), y compris la somme effectivement versée par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention sur la responsabilité civile applicable ainsi que la somme versée par le Fonds de 1971. La Convention de 1992 portant création du Fonds prévoit une procédure simplifiée pour accroître le montant maximal payable par le Fonds de 1992.

En vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds, le Fonds de 1971 prend financièrement en charge le propriétaire du navire, dans certaines conditions, pour une partie de la responsabilité que lui impose la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. La Convention de 1992 portant création du Fonds ne contient pas de dispositions correspondantes.



Sinistre de l'*Aegean Sea* - une plage fortement souillée
(source: Foto Blanco)

3 MEMBRES DES FIPOL ET RELATIONS EXTERIEURES

3.1 Etats Membres du Fonds de 1971

Lors de son entrée en vigueur en octobre 1978, la Convention de 1971 portant création du Fonds comptait 14 Etats Parties, devenus de ce fait Membres du Fonds de 1971. Depuis, leur nombre n'a cessé d'augmenter. Ils étaient 66 à la fin de 1995.

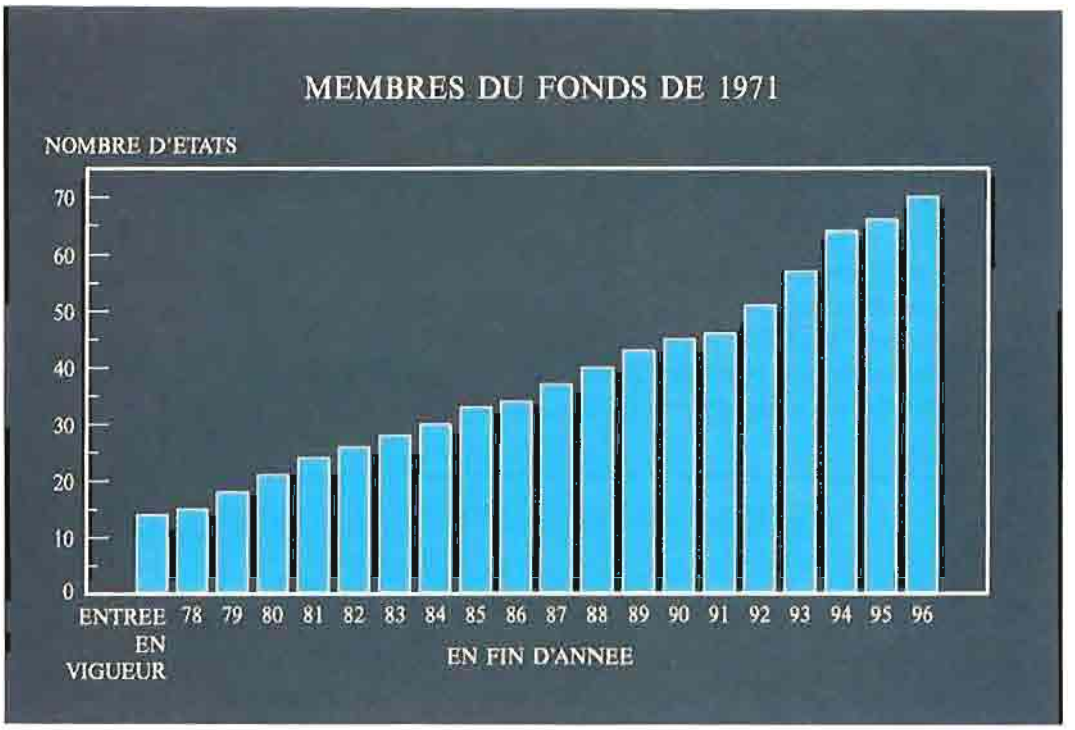
En 1996, six Etats ont adhéré à la Convention de 1971 portant création du Fonds. Celle-ci est en effet entrée en vigueur pour la Mauritanie le 15 février 1996, pour les Tonga le 1er mai 1996, pour Bahreïn le 1er août 1996 et pour la Suisse le 2 octobre 1996. Elle entrera en outre en vigueur pour la Nouvelle-Zélande et le Mozambique au début de 1997, ce qui portera à 72 le nombre des Etats Membres du Fonds de 1971, comme suit:

Etats Membres du Fonds de 1971 au 31 décembre 1996

Albanie	Gabon	Oman
Algérie	Gambie	Papouasie-Nouvelle
Allemagne	Ghana	Guinée
Australie	Grèce	Pays-Bas
Bahamas	Iles Marshall	Pologne
Bahreïn	Inde	Portugal
Barbade	Indonésie	Qatar
Belgique	Irlande	République arabe
Bénin	Islande	syrienne
Brunéi Darussalam	Italie	République de Corée
Cameroun	Japon	Royaume-Uni
Canada	Kenya	Saint-Kitts-et-Nevis
Chypre	Koweït	Seychelles
Côte d'Ivoire	Libéria	Sierra Leone
Croatie	Malaisie	Slovénie
Danemark	Maldives	Sri Lanka
Djibouti	Malte	Suède
Emirats arabes unis	Maroc	Suisse
Espagne	Maurice	Tonga
Estonie	Mauritanie	Tunisie
Fédération de Russie	Mexique	Tuvalu
Fidji	Monaco	Vanuatu
Finlande	Nigéria	Venezuela
France	Norvège	Yougoslavie

Etats qui ont déposé des instruments d'adhésion, mais pour lesquels la Convention de 1971 portant création du Fonds n'entrera en vigueur qu'à la date indiquée

Nouvelle-Zélande	20 février 1997
Mozambique	23 mars 1997



Du fait de l'entrée en vigueur de la Convention de 1992 portant création du Fonds, seuls quelques Etats devraient encore devenir Membres du Fonds de 1971. Au lieu d'élaborer une législation visant à mettre en oeuvre la Convention de 1971 portant création du Fonds, il semble que de nombreux Etats vont plutôt adopter une législation portant application de la Convention de 1992 portant création du Fonds et devenir ainsi Membres du Fonds de 1992.

Si le système d'indemnisation instauré par les Conventions de 1969 et de 1971 fonctionne aussi bien, c'est essentiellement parce que le Fonds de 1971 et son Secrétariat bénéficient du ferme appui des gouvernements des Etats Membres. Pour établir et maintenir des contacts personnels entre le Secrétariat et les fonctionnaires chargés des questions touchant le Fonds au sein des administrations nationales, l'Administrateur s'est rendu, chaque année, dans certains Etats Membres. En 1996, il est allé dans cinq Etats Membres du Fonds de 1971 pour y avoir des entretiens avec des responsables gouvernementaux au sujet des Conventions portant création des Fonds et du fonctionnement des FIPOL.

3.2 Etats Membres du Fonds de 1992

La Convention de 1992 portant création du Fonds est entrée en vigueur le 30 mai 1996 à l'égard de neuf Etats. A la fin de 1996, 14 Etats étaient devenus Membres du Fonds de 1992. Cinq autres Etats ont adhéré au Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds.

L'on s'attend à ce qu'un certain nombre d'Etats Membres du Fonds de 1971 ratifient prochainement la Convention de 1992 portant création du Fonds, à savoir la Belgique, le Canada,

le Ghana, le Maroc, la Pologne, la République de Corée et la Tunisie. Il est probable qu'un certain nombre d'autres Etats deviendront également Membres du Fonds de 1992 dans un proche avenir.

Etats Membres du Fonds de 1992 au 31 décembre 1996

Allemagne	Grèce	Norvège
Australie	Iles Marshall	Oman
Danemark	Japon	Royaume-Uni
Finlande	Libéria	Suède
France	Mexique	

Etats qui ont déposé des instruments d'adhésion, mais pour lesquels le Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds n'entrera en vigueur qu'à la date indiquée

Bahreïn	3 mai 1997
Suisse	4 juillet 1997
Monaco	8 novembre 1997
Pays-Bas	15 novembre 1997
Espagne	16 mai 1998

3.3 Dénonciation obligatoire de la Convention de 1971 portant création du Fonds

La Convention de 1992 portant création du Fonds prévoit un mécanisme pour la dénonciation obligatoire de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, une fois que la quantité totale des hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus dans les Etats qui sont Parties au Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds ou qui ont déposé des instruments de ratification de ce protocole aura atteint 750 millions de tonnes.

Lorsque, le 15 novembre 1996, les Pays-Bas ont déposé un instrument d'adhésion au Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds, les conditions prévues pour la dénonciation obligatoire se sont trouvées remplies. De ce fait, les Etats qui ont déposé des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à l'égard du Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds (que le Protocole soit ou non en vigueur à l'égard de l'Etat intéressé) sont tenus de déposer des instruments de dénonciation de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds d'ici au 15 mai 1997. Ces dénonciations prendront effet 12 mois après cette date. A l'heure actuelle, ces Etats appartiennent à la fois au régime "précédent" prévu par les Conventions de 1969 et de 1971 et au "nouveau" régime instauré par les Conventions de 1992. Toutefois, à compter du 16 mai 1998, les Etats ne pourront plus appartenir aux deux régimes.

3.4 Relations avec les Etats non Membres

L'Assemblée du Fonds de 1971 a, au fil des années, accordé le statut d'observateur à un certain nombre d'Etats non Membres. En juin 1996, l'Assemblée du Fonds de 1992 a accordé le statut d'observateur aux mêmes Etats de façon à les encourager à devenir Membres

du Fonds de 1992. A la fin de 1996, les Etats ci-après bénéficiaient du statut d'observateur auprès des deux Organisations:

Arabie saoudite	Equateur	Panama
Argentine	Etats-Unis	Pérou
Brésil	Iran (République islamique d')	Philippines
Chili	Jamaïque	République populaire démocratique de Corée
Chine	Lettonie	
Colombie		
Egypte		

Le Secrétariat a poursuivi ses efforts pour accroître le nombre des Etats Membres. A cet effet, il a participé à des séminaires régionaux tenus en Afrique du Sud, en Grèce, au Panama, aux Philippines et en Thaïlande sur des questions maritimes. L'Administrateur et d'autres fonctionnaires ont également participé à d'autres séminaires, conférences et ateliers sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et sur le fonctionnement des FIPOL.

Le Secrétariat a, sur leur demande, aidé plusieurs Etats non Membres à élaborer la législation nationale nécessaire en vue de la mise en oeuvre des Conventions.

3.5 Relations avec les organisations internationales et les milieux intéressés

Les FIPOL bénéficient d'une étroite collaboration avec de nombreuses organisations intergouvernementales et internationales non gouvernementales, ainsi qu'avec des organismes créés par des intérêts privés intervenant dans le transport maritime des hydrocarbures.

Les organisations intergouvernementales ci-après se sont vu accorder le statut d'observateur auprès du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992:

Organisation des Nations Unies
Organisation maritime internationale (OMI)
Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE)
Commission de la protection de l'environnement de la mer Baltique (Commission d'Helsinki)
Communauté européenne
Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT)
Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)

Les FIPOL collaborent de manière particulièrement étroite avec l'Organisation maritime internationale (OMI) et chaque Fonds a conclu avec elle des accords de coopération. En 1996, le Secrétariat a représenté le Fonds de 1971 aux réunions du Conseil et de divers comités de l'OMI. Il a également représenté le Fonds de 1971 à la Conférence internationale qui, en avril 1996, a adopté la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD).

Les organisations internationales non gouvernementales ci-après sont dotées du statut d'observateur auprès des Fonds de 1971 et de 1992:

Advisory Committee on Protection of the Sea (ACOPS)
Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)
Chambre internationale de la marine marchande (ICS)
Comité maritime international (CMI)
Conseil maritime international et baltique (BIMCO)
Cristal Limited
Federation of European Tank Storage Associations (FETSA)
International Group of P & I Clubs
International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF)
Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

Union internationale de sauvetage (ISU)
Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources (UICN)

Dans la majorité des affaires dont le Fonds de 1971 a eu à connaître, il a suivi les opérations de nettoyage et évalué les demandes d'indemnisation en étroite coopération avec l'assureur de la responsabilité du propriétaire du navire qui, dans la quasi-totalité des cas, est l'une des mutuelles de protection et d'indemnisation appelées 'Clubs P & I'. Lorsqu'il a besoin d'une assistance technique pour des cas de pollution par les hydrocarbures, le Fonds de 1971 a, en général, recours à l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF). Il est prévu que les mêmes dispositions s'appliqueront en ce qui concerne le Fonds de 1992.

Les FIPOL entretiennent également une collaboration étroite avec l'Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) et Cristal Limited, qui représentent l'industrie pétrolière.

Session de l'Assemblée présidée par M. Charles Coppolani
(source: John Ross)

4 ASSEMBLEES DU FONDS DE 1971 ET DU FONDS DE 1992 ET COMITE EXECUTIF DU FONDS DE 1971

4.1 Sessions des Assemblées en juin 1996

Assemblée du Fonds de 1992: 1ère session

A la suite de l'entrée en vigueur, le 30 mai 1996, de la Convention de 1992 portant création du Fonds, le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI) a convoqué la 1ère session de l'Assemblée du Fonds de 1992, laquelle s'est tenue du 24 au 28 juin 1996.

M. Charles Coppolani (France), Président de l'Assemblée du Fonds de 1971, a été également élu Président de l'Assemblée du Fonds de 1992. M. H Tanikawa (Japon) et M. P Gómez-Flores (Mexique) ont été élus Vice-présidents.

L'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé que le Fonds de 1992 aurait son siège au Royaume-Uni et elle a approuvé le texte de l'Accord de Siège conclu entre le Fonds de 1992 et le Gouvernement du Royaume-Uni.

Il a été décidé que le Fonds de 1992 devrait être doté d'un organe subsidiaire chargé de traiter les demandes d'indemnisation et d'examiner les nouvelles questions de principe et les questions de politique générale au fur et à mesure qu'elles se présenteraient (et non pas dans l'abstrait). Il a également été convenu que l'organe devrait être constitué à la 1ère session de l'Assemblée qui suivrait la date à laquelle le nombre des Etats Membres du Fonds de 1992 aurait atteint 25.

Le Contrôleur et vérificateur général des comptes du Royaume-Uni, qui occupe les fonctions de Commissaire aux comptes du Fonds de 1971 depuis sa création, a été nommé aux fonctions de Commissaire aux comptes du Fonds de 1992.

Les crédits budgétaires du Fonds de 1992 établis pour la période allant du 30 mai au 31 décembre 1996 ont été adoptés, les dépenses administratives s'élevant au total à £338 508.

L'Assemblée a noté que la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD) avait été adoptée le 3 mai 1996 par une conférence internationale convoquée sous les auspices de l'OMI. La Convention prévoit l'instauration d'un système d'indemnisation semblable à celui qui a été établi en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds: un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus aux substances nocives et potentiellement dangereuses (Fonds SNPD) sera donc créé pour verser des indemnités. La Conférence SNDP ayant invité l'Assemblée du Fonds de 1992 à donner mission à l'Administrateur du Fonds de 1992 d'assumer les tâches administratives nécessaires à la mise en place du Fonds SNPD, celle-ci a donné pour instruction à l'Administrateur de s'acquitter des tâches prévues par la Conférence.

Assemblée du Fonds de 1971: 2ème session extraordinaire

L'Assemblée du Fonds de 1971 a tenu une session extraordinaire du 24 au 28 juin 1996, laquelle a coïncidé avec la session de l'Assemblée du Fonds de 1992.

A la demande de l'Assemblée du Fonds de 1992, l'Assemblée du Fonds de 1971 a autorisé l'Administrateur à mettre à la disposition du Fonds de 1992 les fonds dont ce dernier aurait besoin pour couvrir ses dépenses administratives et assurer le versement des indemnités jusqu'à ce qu'il reçoive les contributions en février 1997.

Décisions des Assemblées qui intéressent le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992

Les Assemblées du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 ont pris les grandes décisions suivantes qui intéressent les deux Organisations.

- Les Assemblées ont décidé que le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 devraient avoir un Secrétariat commun et que le Secrétariat du Fonds de 1971 devrait, à ce stade, administrer également le Fonds de 1992.

- Les Assemblées ont décidé que l'Administrateur du Fonds de 1971 devrait aussi exercer les fonctions d'Administrateur du Fonds de 1992.

- Les Assemblées ont été d'avis qu'il était essentiel de veiller à ce qu'il n'y ait pas de divergences entre les décisions du Fonds de 1971 et celles du Fonds de 1992 concernant la recevabilité des demandes d'indemnisation, et cela d'autant plus que l'un et l'autre pourraient être mis en cause à l'occasion d'un même événement. L'Assemblée du Fonds de 1992 a adopté une résolution par laquelle elle a décidé que le rapport du 7ème Groupe de travail intersessions du Fonds de 1971 devrait servir de base à la politique suivie par le Fonds de 1992 en ce qui concerne les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation, que les critères jusqu'ici énoncés par le Comité exécutif du Fonds de 1971 devraient être appliqués également par le Fonds de 1992 et que le Fonds de 1992 devrait s'efforcer, dans la mesure du possible, de veiller à harmoniser les décisions du Fonds de 1992 et celles du Fonds de 1971 relatives à la recevabilité des demandes. Pour sa part, l'Assemblée du Fonds de 1971 a adopté une résolution par laquelle elle a décidé que le Fonds de 1971 devrait s'efforcer de veiller à harmoniser, dans la mesure du possible, les décisions du Fonds de 1971 et celles du Fonds de 1992 relatives à la recevabilité des demandes. Pour ce qui est des situations qui ne seraient pas couvertes par les critères adoptés jusqu'à présent au sein du Fonds de 1971, les Assemblées ont estimé qu'il serait possible de garantir l'harmonisation des décisions des deux Fonds par le biais de consultations entre les organes compétents des deux Fonds.

- Un système de facturation différée des contributions a été introduit pour les deux Organisations (voir section 6.1).

4.2 Sessions des Assemblées en octobre 1996

Assemblée du Fonds de 1971: 19ème session

A sa 19ème session, tenue du 22 au 25 octobre 1996, l'Assemblée du Fonds de 1971 a pris les grandes décisions suivantes.

- Les Etats ci-après ont été élus au Comité exécutif du Fonds de 1971 pour un mandat courant jusqu'à la fin de la prochaine session ordinaire de l'Assemblée du Fonds de 1971:

Allemagne	Grèce
Australie	Malaisie
Belgique	Maroc
Canada	Nigéria
Danemark	Pays-Bas
Espagne	République de Corée
Fédération de Russie	Royaume-Uni
Finlande	

- L'Assemblée a pris note du rapport du Commissaire aux comptes et de son opinion sur les états financiers du Fonds de 1971 et a approuvé les comptes pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1995 (voir section 5.2).

- Les ouvertures de crédits pour 1997, qui prévoient des dépenses administratives totales de £1 821 720 pour le Secrétariat commun, ont été adoptées.

- L'Assemblée a décidé de ramener le fonds de roulement du Fonds de 1971 de £15 millions à £10 millions et de porter les sommes voulues au crédit des contributaires. Elle a, en outre, décidé de mettre en recouvrement les contributions annuelles pour 1996 à raison d'un montant total de £85 millions, dont £23 millions seraient exigibles au 1er février 1997. L'Assemblée a décidé que la levée du solde devrait être différée et facturée, pour autant que cela soit nécessaire, au cours du deuxième semestre de 1997 (voir section 6.3).

- L'Assemblée a décidé, conformément à l'article 5.4 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, d'inclure, avec effet à compter du 1er mai 1997, les amendements de mai 1995 à la Convention SOLAS de 1974 visés par la résolution MSC.46(65) adoptée par le Comité de sécurité maritime de l'OMI dans la liste des instruments figurant à l'article 5.3a) de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

- Compte tenu des faits nouveaux survenus dans l'affaire du *Haven*, l'Assemblée a autorisé le Comité exécutif du Fonds de 1971 à approuver un règlement global de toutes les questions en suspens dans certaines limites (voir section 8.2).

- L'Assemblée du Fonds de 1971 a décidé de créer un groupe de travail informel chargé d'examiner la question de savoir comment le Fonds de 1971 pourrait effectuer des paiements d'urgence en faveur des victimes ayant des difficultés financières.

- L'Assemblée a examiné la demande présentée par la délégation d'observateurs de l'Egypte qui souhaitait que le Fonds de 1971 examine à nouveau la question de savoir si les hydrocarbures passant par l'oléoduc de SUMED seraient soumis à contribution en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Il a été rappelé que l'Assemblée avait en 1993 conclu qu'aucune majorité ne s'était dégagée en faveur de la demande formulée par le Gouvernement égyptien selon laquelle les hydrocarbures passant par l'oléoduc de SUMED ne devraient pas être considérés comme ayant été "reçus" aux fins de l'article 10.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds et, par conséquent, ne devraient pas être soumis à contribution. L'Assemblée, après avoir constaté qu'aucun élément nouveau n'avait été présenté, a décidé que la question ne devrait pas être examinée plus avant.

Assemblée du Fonds de 1992: 1ère session extraordinaire

L'Assemblée du Fonds de 1992 a tenu une session extraordinaire du 23 au 25 octobre 1996, laquelle a coïncidé avec la 19ème session du Fonds de 1971. L'Assemblée du Fonds de 1992 a pris les grandes décisions suivantes.

- L'Assemblée a décidé que l'organe subsidiaire du Fonds de 1992 qui serait chargé des demandes d'indemnisation devrait porter le nom de Comité exécutif. Elle a également décidé que le Comité devrait être composé de 15 membres élus pour un an et qu'aucun Etat ne devrait siéger au Comité pour plus de deux mandats consécutifs.

- Les ouvertures de crédits pour 1997, qui prévoient des dépenses administratives totales de £922 224 pour le Fonds de 1992, ont été adoptées.

- L'Assemblée a fixé le fonds de roulement du Fonds de 1992 à £7 millions.

- L'Assemblée a décidé de mettre en recouvrement pour 1996 des contributions annuelles au fonds général d'un montant total de £7 millions, dont £4 millions seraient exigibles au 1er février 1997. Elle a décidé que la levée du solde devrait être différée et facturée, pour autant que cela soit nécessaire, au cours du deuxième semestre de 1997 (voir section 6.3).

- L'Assemblée a créé un groupe de travail qui a été chargé d'étudier la possibilité d'introduire d'autres procédures de règlement des différends (autres que les procès devant les tribunaux nationaux) dans le système d'indemnisation instauré en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds pour les cas où il ne serait pas possible de parvenir à des règlements extrajudiciaires.

Décisions des Assemblées qui intéressent le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992

Les Assemblées du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 ont pris les grandes décisions suivantes qui intéressent les deux Organisations.

- Les Assemblées ont décidé que le Fonds de 1992 devrait établir son propre secrétariat à la date d'expiration de la période de transition (soit le 16 mai 1998), c'est-à-dire la date à laquelle les dénonciations obligatoires de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds prendraient effet (voir section 3.3). Les Assemblées ont décidé que, par la suite, le Secrétariat du Fonds de 1992 administrerait également le Fonds de 1971.

- Les Assemblées ont examiné le projet de Manuel révisé sur les demandes d'indemnisation qui serait publié conjointement par le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992. Elles ont autorisé l'Administrateur à publier le Manuel révisé sur les demandes d'indemnisation.

- Les Assemblées ont convenu qu'il serait opportun d'étendre la portée du Mémorandum d'accord régissant la coopération entre le Fonds de 1971 et les Clubs P & I en matière de traitement des sinistres, lequel avait été signé en 1980 par l'International Group of P & I Clubs et le Fonds de 1971, afin de couvrir également la coopération entre les Clubs et le Fonds de 1992.

4.3 Comité exécutif du Fonds de 1971

Le Comité exécutif du Fonds de 1971 a tenu cinq sessions en 1996, toutes sous la présidence de M. Willem Oosterveen (Pays-Bas). La 47ème session s'est tenue les 26 et 27 février, la 48ème session le 16 avril, la 49ème session du 26 au 28 juin, la 50ème session du 21 au 23 octobre et la 51ème session le 25 octobre 1996.

M. Willem Oosterveen

Il est rendu compte des principales décisions prises par le Comité exécutif du Fonds de 1971 lors de ces cinq sessions de 1996 dans la section 8.2 qui traite des divers sinistres.

47ème session

Les débats de la 47ème session du Comité exécutif se sont axés sur certaines questions relatives aux sinistres du *Haven* (Italie, 1991), de l'*Aegean Sea* (Espagne, 1992), du *Braer* (Royaume-Uni, 1993), du *Keumdong N°5* (République de Corée, 1993), du *Yuil N°1* (République de Corée, 1995) et du *Sea Empress* (Royaume-Uni, 1996).

48ème session

La 48ème session du Comité exécutif a été convoquée afin d'examiner des questions relatives au sinistre du *Sea Empress*. Le Comité a, en outre, poursuivi son examen du sinistre du *Haven* et il s'est également penché sur le sinistre du *Seki* (Emirats arabes unis, 1994).

49ème session

A sa 49ème session, le Comité exécutif a poursuivi l'examen des sinistres du *Haven*, de l'*Aegean Sea*, du *Braer*, du *Seki* et du *Sea Empress*. Le Comité s'est également penché sur un certain nombre d'aspects du sinistre du *Kihnu* (Estonie, 1993).

50ème session

A sa 50ème session, le Comité exécutif a poursuivi l'examen des sinistres du *Haven*, de l'*Aegean Sea*, du *Braer*, du *Keumdong N°5*, du *Seki*, du *Yuil N°1* et du *Sea Empress*. Il s'est également penché sur les sinistres du *Sea Prince* et du *Yeo Myung* (survenus tous deux en République de Corée en 1995). Il a été informé de l'état des demandes découlant d'autres sinistres qui mettaient en cause le Fonds de 1971 et il a pris note des règlements auxquels l'Administrateur avait procédé.

51ème session

A sa 51ème session, le Comité exécutif a examiné et fait sienne la politique suivie par le Fonds de 1971 pour ce qui est de l'emploi d'experts.

5 ADMINISTRATION DES FIPOL

5.1 Secrétariat

Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont un Secrétariat commun. Jusqu'au 15 mai 1998, le Secrétariat du Fonds de 1971 administrera également le Fonds de 1992. Le 16 mai 1998, le Fonds de 1992 créera son propre Secrétariat, lequel administrera par la suite le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992.

A la fin de 1996, le Secrétariat commun des FIPOL comptait 15 fonctionnaires, dont l'Administrateur.

Les FIPOL ont recours à des consultants auxquels ils demandent de leur fournir des conseils d'ordre juridique ou technique. Dans trois affaires (celles de l'*Aegean Sea*, du *Braer* et du *Sea Empress*), le Fonds de 1971 et l'assureur P & I en cause ont, ensemble, ouvert des bureaux locaux des demandes d'indemnisation. Le bureau du *Braer* a été fermé en juillet 1995, mais les bureaux de *l'Aegean Sea* et du *Sea Empress* sont toujours en service. Ceux-ci ont permis de traiter plus efficacement le grand nombre des demandes soumises.

Vu l'évolution du travail du Secrétariat, la nécessité d'administrer deux Fonds et la charge de travail imposée aux fonctionnaires, l'Assemblée du Fonds de 1971 a, en octobre 1996, chargé l'Administrateur de passer en revue les méthodes de travail du Secrétariat, avec l'aide d'un consultant extérieur, afin de garantir que les FIPOL seraient gérés de la façon la plus efficace et la plus rentable possible.

5.2 Etats financiers

Fonds de 1971

Les états financiers du Fonds de 1971 pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1995 ont été approuvés par l'Assemblée du Fonds de 1971 en octobre 1996. Des tableaux récapitulant les renseignements donnés dans les états financiers du Fonds de 1971 certifiés pour cet exercice figurent aux annexes II à XIII du présent rapport.

Comme les années précédentes, les comptes du Fonds de 1971 ont été vérifiés par le Contrôleur et vérificateur général des comptes du Royaume-Uni. Son rapport et son opinion sur les états financiers pour 1995 sont reproduits intégralement aux annexes XIV et XV.

Par le passé, lorsque le Commissaire aux comptes analysait le règlement des demandes, il se bornait à vérifier que le Fonds de 1971 avait suivi des procédures satisfaisantes pour examiner les demandes reçues et qu'il avait établi pour chaque sinistre des comptes correctement arrêtés. Pour l'exercice financier de 1995, le Commissaire aux comptes ne s'est pas limité à cette démarche car il a examiné dans le détail les procédures de traitement des demandes d'indemnisation employées par le Fonds de 1971, son recours à des experts et ses politiques comptables eu égard aux dépenses relatives aux demandes d'indemnisation.

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

Fonds de 1971 dépasse un million de droits de tirage spéciaux (DTS), ce qui représente actuellement environ £850 000.

Le fonds général (annexe III) a enregistré en 1995 des recettes d'un montant total de £7 496 524, dont une partie (£1 038 619) provenait des intérêts perçus sur les placements des avoirs du Fonds de 1971 (voir section 5.3). Des contributions initiales d'un montant total de £125 660 ont été versées par les contributaires de quatre Etats Membres. Les contributions annuelles de £5 935 049 ont représenté la majeure part des recettes du fonds général. Les dépenses administratives se sont élevées à £1 024 802 en 1995, tandis que les dépenses au titre des petites demandes d'indemnisation se chiffraient, au total, à £2 938 803. Un excédent de £3 563 333 s'est dégagé à la fin de 1995.

Aucune opération notable n'a été faite en 1995 sur le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Kasuga Maru N°1* ni sur le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Rio Orinoco* (annexes IV et V). Au 31 décembre 1995, ces fonds enregistraient des soldes de £389 734 et £1 363 008, respectivement.

Le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Haven* (annexe VI) a obtenu un rendement de £1 618 858 sur le placement de ses avoirs. Les paiements au titre d'honoraires et d'autres frais se sont élevés au total à £777 986. Le solde enregistré au 31 décembre 1995 se chiffrait à £29 156 430.

Les fonds de l'*Aegean Sea*, du *Keumdong N°5* et du *Toyotaka Maru* (annexes VII, X et XI) ont encaissé pendant l'année des contributions d'un montant total de £14 971 787, £9 926 332 et £8 907 469, respectivement. Des indemnités ont été versées en provenance des fonds de *l'Aegean Sea* et du *Toyotaka Maru* à raison de £2 028 253 et £4 280 631, respectivement. En revanche, il n'y a pas eu de versement d'indemnités à partir du fonds du *Keumdong N°5*. En 1995, les fonds du *Braer* et du *Taiko Maru* n'ont reçu aucune contribution (annexes VIII et IX), mais ont, par contre, enregistré des versements d'indemnités d'un montant total de £6 461 809 et £46 713, respectivement. Au 31 décembre 1995, les fonds de l'*Aegean Sea*, du *Taiko Maru*, du *Keumdong N°5* et du *Toyotaka Maru* dégageaient un solde de £33 842 451, £3 395 410, £11 957 808 et £4 651 365, respectivement. A la fin de l'année, le fonds du *Braer* enregistrait un déficit de £7 794 155.

Le bilan du Fonds de 1971 au 31 décembre 1995 qui figure à l'annexe XII indique des avoirs nets de £15 388 781. Un état détaillé du passif éventuel du Fonds de 1971 figure dans un tableau joint aux états financiers. Au 31 décembre 1995, le passif éventuel était évalué à £368 097 764 au titre de demandes d'indemnisation nées de 20 sinistres.

En ce qui concerne le sinistre du *Haven* (Italie, avril 1991), des demandes d'indemnisation d'un montant total d'environ £670 millions avaient été soumises au 31 décembre 1995. On évaluait le passif éventuel à £37 385 610 en partant de l'hypothèse que le montant maximal de 900 millions de francs-or payable par le Fonds de 1971 en vertu de l'article 4.4 de la Convention de 1971 portant création du Fonds (y compris tout montant versé par le propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile) serait converti en monnaie nationale à raison de 15 francs-or pour un DTS. En mars 1996, la cour d'appel a confirmé un jugement rendu par le tribunal de première instance de Gênes qui était chargé de la procédure en limitation, selon lequel il fallait calculer le montant maximal payable par le Fonds de 1971 en appliquant le cours de l'or sur le marché libre, ce qui donnait un montant de Lit 771 398 millions (£296 millions), au lieu de Lit 102 644 millions (£39 millions)

comme le soutenait le Fonds de 1971 sur la base de ses calculs fondés sur le DTS. Le Fonds de 1971 fera appel de la décision de la cour d'appel devant la cour suprême de cassation. On trouvera de plus amples détails à cet égard à la section 8.2.

Les états financiers du Fonds de 1971 pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1996 seront soumis au printemps de 1997 au Commissaire aux comptes, puis ils seront présentés à l'Assemblée du Fonds de 1971 pour approbation à sa session d'octobre 1997. Ces états seront ensuite reproduits dans le Rapport annuel des FIPOL pour 1997.

Fonds de 1992

Les états financiers du Fonds de 1992 pour l'exercice financier allant du 30 mai au 31 décembre 1996 seront soumis au printemps de 1997 au Commissaire aux comptes, puis ils seront présentés à l'Assemblée du Fonds de 1992 pour approbation à sa session d'octobre 1997. Ces états seront ensuite reproduits dans le Rapport annuel des FIPOL pour 1997.

5.3 Placement des fonds

Fonds de 1971

Conformément au Règlement financier du Fonds de 1971, l'Administrateur est chargé du placement de toute somme dont il n'a pas besoin pour les opérations à court terme du Fonds de 1971. Lorsqu'il effectue de tels placements, il prend, selon les termes du Règlement financier, toutes les mesures nécessaires afin de conserver suffisamment d'avoirs liquides pour les opérations du Fonds, d'éviter les risques inutiles de fluctuations monétaires et, d'une façon générale, d'obtenir un rendement raisonnable sur les placements du Fonds. Les placements sont effectués principalement en livres sterling. Les avoirs sont placés dans des dépôts à terme. Ces placements peuvent être effectués auprès de banques, de maisons d'escompte et de sociétés de crédit immobilier qui remplissent certains critères quant à leur situation financière.

En 1996, le Fonds de 1971 a effectué des placements auprès de plusieurs banques, maisons d'escompte et sociétés de crédit immobilier du Royaume-Uni. Au 31 décembre 1996, le portefeuille des placements du Fonds de 1971 s'élevait au total à £115 millions. Ce montant se compose des avoirs du Fonds de 1971, du Fonds de prévoyance du personnel et d'un solde créditeur de £539 000 au titre du compte des contributaires.

Le taux de base en vigueur à Londres qui s'élevait à 6½ % à la fin de 1995 a été porté successivement à 5¾ % le 6 juin 1996 et à 6% le 30 octobre 1996. Les intérêts perçus en 1996 sur les placements se sont élevés à £6,5 millions, sur un capital de £114 millions en moyenne.

En octobre 1994, l'Assemblée du Fonds de 1971 a créé un organe consultatif sur les placements composé d'experts ayant des connaissances spécialisées en matière de placement et chargé de donner à l'Administrateur des conseils de caractère général à cet égard. En 1996, l'Organe a, entre autres, passé en revue l'utilisation par le Fonds de 1971 de contrats et options à terme ainsi que ses procédures internes de contrôle des placements et de gestion de sa trésorerie, et il a aidé l'Administrateur à établir des directives internes sur les transactions en devises.

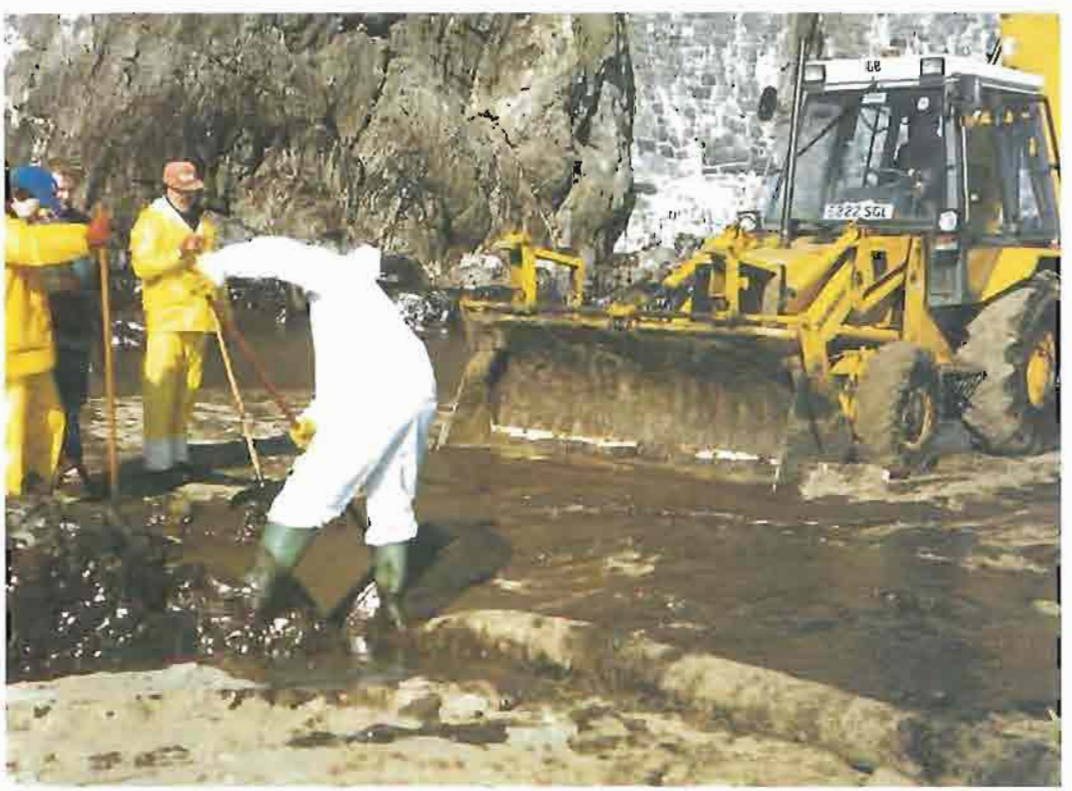
Fonds de 1992

En 1996, le Fonds de 1992 a été alimenté grâce à des fonds qui avaient été mis à sa disposition par le Fonds de 1971 et qu'il devrait rembourser le 1er février 1997, une fois qu'il aurait encaissé des contributions. Le Fonds de 1992 n'a donc effectué aucun placement en 1996.

En octobre 1996, un organe consultatif sur les placements a été créé pour le Fonds de 1992. L'Assemblée du Fonds de 1992 a nommé les membres de l'Organe consultatif sur les placements du Fonds de 1971 également membres de son propre Organe.

Limites des placements

L'Assemblée du Fonds de 1971 avait antérieurement décidé que les placements du Fonds de 1971 auprès d'une quelconque institution ne devraient normalement pas dépasser 25% de ses avoirs, sous réserve d'un montant maximal de £8 millions pour chaque institution. En juin 1996, les Assemblées du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 ont décidé de porter à £10 millions le montant maximal placé auprès d'une quelconque institution, à condition que cette limite s'applique au montant global des placements réalisés par les deux Fonds auprès de l'institution considérée, tandis que la limite de 25% devrait continuer à s'appliquer aux avoirs de chaque Organisation.



Sinistre du *Sea Empress* - opérations de nettoyage
(source: les FIPOL)

6 CONTRIBUTIONS

6.1 Le système de contributions

Assiette des contributions

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

A sa session d'octobre 1996, l'Assemblée du Fonds de 1971 a noté une nouvelle fois les inquiétudes exprimées par l'Administrateur et le Commissaire aux comptes devant le fait que certains Etats Membres continuaient de ne pas soumettre leurs rapports sur les hydrocarbures reçus donnant lieu à contribution. Elle a partagé l'avis de l'Administrateur selon lequel la non-soumission de ces rapports posait un grave problème. Elle a appelé l'attention des Etats Membres sur la résolution N°7 du Fonds de 1971, adoptée en 1988, par laquelle les Etats Membres étaient instamment priés de prendre les mesures nécessaires pour veiller à ce que les rapports sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus sur leur territoire soient soumis à temps et de la manière prescrite dans le Règlement intérieur du Fonds.

Compte tenu des problèmes auxquels se heurte le Fonds de 1971 en raison de la non-soumission des rapports sur les hydrocarbures, l'Assemblée du Fonds de 1992 a chargé l'Administrateur de préparer une étude des mécanismes qui seraient susceptibles d'être adoptés pour imposer des sanctions aux Etats en pareils cas. Il a été chargé d'étudier en particulier si, à l'égard des contributaires se trouvant dans des Etats qui n'avaient pas soumis leurs rapports sur les hydrocarbures, il serait possible d'évaluer les contributions en se fondant sur des quantités estimatives.

Contributions initiales et contributions annuelles

Le Fonds de 1971 perçoit des contributions initiales et des contributions annuelles. Le Fonds de 1992 ne perçoit que des contributions annuelles.

Les contributions initiales sont exigibles lorsqu'un Etat devient Membre du Fonds de 1971. La somme demandée aux contributaires est calculée sur la base d'un montant fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçus pendant l'année précédant celle au cours de laquelle la Convention de 1971 portant création du Fonds est entrée en vigueur à l'égard de l'Etat considéré. L'Assemblée a fixé ce montant à 0,04718 franc-or par tonne d'hydrocarbures (soit 0,003145 DTS), ce qui, au 31 décembre 1996, correspondait à £0,0026633.

Les contributions annuelles permettent à chaque Organisation de faire face aux versements d'indemnités escomptés et aux frais administratifs estimés pour l'année à venir; dans le cas du Fonds de 1971, elles servent également à financer la prise en charge financière.

Plafonnement des contributions au Fonds de 1992

La Convention de 1992 portant création du Fonds a introduit un système de plafonnement des contributions, lequel sera en vigueur pendant un certain temps. Si le montant total des contributions dues par tous les contributaires dans un Etat Membre du Fonds de 1992 au titre d'une mise en recouvrement pour le fonds général ou un fonds des grosses demandes d'indemnisation dépasse 27,5% du total mis en recouvrement pour ce fonds, les contributions dues par les contributaires dans cet Etat seront alors réduites proportionnellement, de manière à ce que, ensemble, elles soient égales à 27,5% du total mis en recouvrement pour ce fonds. Le montant total qui est déduit des contributions dues par les contributaires dans l'Etat bénéficiant du plafonnement sera pris en charge par tous les autres contributaires au fonds en question.

Le plafonnement des contributions au Fonds de 1992 cessera de s'appliquer pour les contributions que l'Assemblée du Fonds de 1992 aura décidé de mettre en recouvrement une fois que les rapports sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution soumis par les Etats Membres indiqueront que la quantité totale reçue par les Etats Membres dépasse 750 millions de tonnes. Cette quantité sera probablement atteinte en novembre 1997. La procédure de plafonnement a été appliquée aux contributions annuelles de 1996 mises en recouvrement par l'Assemblée en octobre 1996 et s'appliquera aussi aux contributions annuelles de 1997 que l'Assemblée prélèvera en octobre 1997.

Système de facturation différée

En juin 1996, les Assemblées ont introduit un système de facturation différée pour les deux Organisations en vertu duquel elle fixerait le montant total des contributions à mettre en recouvrement pour une année civile donnée, mais pourrait décider que seul un montant total inférieur qui serait spécifié devrait être facturé pour paiement au 1er février de l'année suivante, le solde ou une partie de ce solde étant facturé plus tard dans l'année, au cas où cela s'avérerait nécessaire. Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont tous deux appliqué ce système pour leurs contributions annuelles de 1996 (voir sections 6.3 et 6.5).

6.2 Fonds de 1971: contributions annuelles de 1995

En octobre 1995, l'Assemblée a décidé de percevoir pour 1995 des contributions annuelles au fonds général et à trois fonds des grosses demandes d'indemnisation qui s'élevaient à un montant total de £43 millions, comme cela est indiqué ci-après.

Fonds	Date du sinistre	Hydrocarbures reçus: année pertinente	Montant à percevoir £	Montant à percevoir par tonne £
Fonds général	-	1994	6 millions	0,0051345
Fonds du *Braer*	05.01.93	1992	14 millions	0,0143352
Fonds du *Sea Prince*	23.07.95			
Fonds du *Yeo Myung*	03.08.95	1994	20 millions	0,0170880
Fonds du *Yuil N°1*	21.09.95			
Fonds du *Senyo Maru*	03.09.95	1994	3 millions	0,0025632

Au 31 décembre 1996, 99,4% des contributions annuelles de 1995, qui étaient dues le 1er février 1996, avaient été versés.

Estimant que le solde du fonds du *Kasagu Maru N°1* et du *Rio Orinoco* était important, l'Assemblée a décidé, en octobre 1995, en application du Règlement intérieur, de rembourser les contributaires à chacun de ces fonds des grosses demandes d'indemnisation au 1er février 1996, comme cela est indiqué ci-après, et de virer le solde au fonds général. Ces remboursements ont été dûment effectués le 1er février 1996.

Fonds	Date du sinistre	Hydrocarbures reçus: année pertinente	Montant à rembourser £	Montant à rembourser par tonne £
Fonds du *Kasuga Maru N°1*	10.12.88	1987	360 000	0,0004509
Fonds du *Rio Orinoco*	16.10.90	1989	1 280 000	0,0014116

6.3 Fonds de 1971: contributions annuelles de 1996

En octobre 1996, l'Assemblée a décidé de ne pas percevoir de contributions annuelles pour 1996 au fonds général. Elle a également décidé de ramener le fonds de roulement du Fonds de 1971 de £15 millions à £10 millions et de porter la somme de £5 millions au crédit des contributaires.

L'Assemblée a, en outre, décidé de fixer à £85 millions le montant total des contributions annuelles à mettre en recouvrement en 1996 à trois fonds des grosses demandes d'indemnisation.

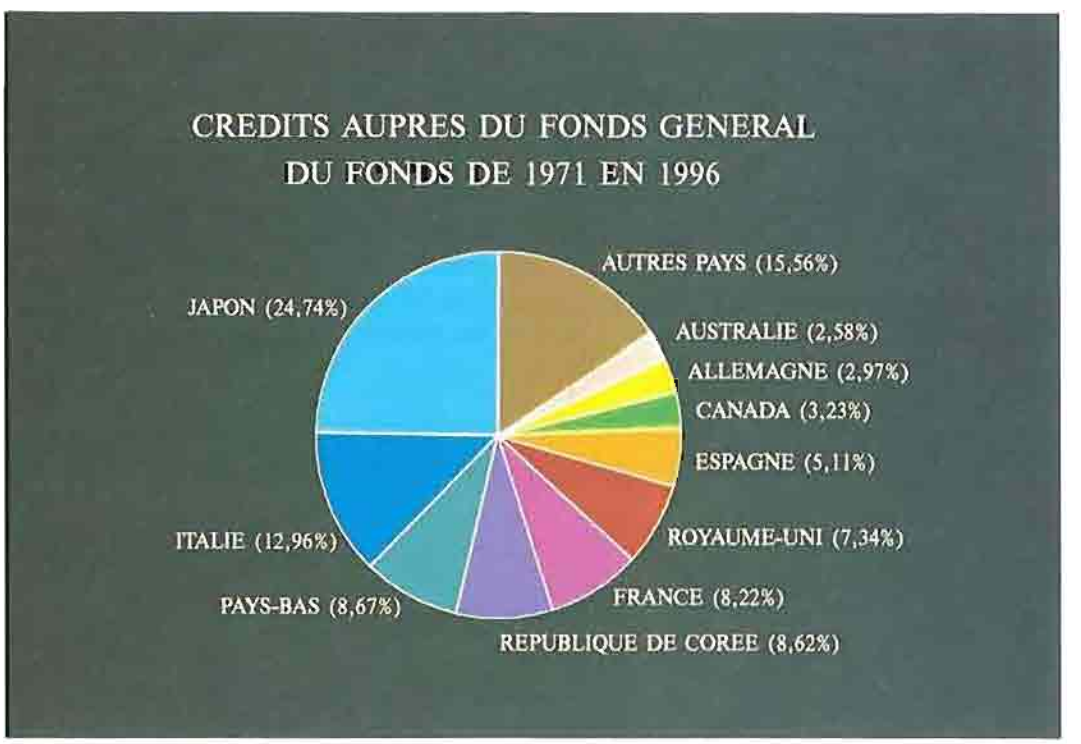
L'Assemblée a décidé qu'une partie des contributions à percevoir pour les fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour le *Sea Prince/Yeo Myung/Yuil N°1* et pour le *Sea Empress* seraient exigibles au 1er février 1997, et que la levée du solde de ces contributions et du montant total à percevoir pour le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Keumdong N°5* devrait être différée. L'Administrateur a été autorisé à décider s'il conviendrait ou non de facturer la totalité ou une partie des montants des contributions différés pour paiement au cours du deuxième semestre de 1997.

Estimant que le solde du fonds du *Taiko Maru* et du *Toyotaka Maru* était important, l'Assemblée a décidé, en application du Règlement financier, de rembourser les contributaires à chacun de ces fonds des grosses demandes d'indemnisation, comme cela est indiqué ci-après, et de virer le solde au fonds général. Elle a, en outre, décidé que ces remboursements devraient être effectués à la date du paiement des contributions différées, si et dans la mesure où ces contributions étaient perçues plus tard en 1997.

Les décisions de l'Assemblée sont récapitulées dans le tableau ci-après, lequel indique aussi le montant à payer (ou à rembourser) par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution.

Fonds	Année de réception des hydrocar-bures	Montant total à percevoir £	Paiement au 1er février 1997		Montant maximal de la levée différée	
			Montant à percevoir £	Montant à percevoir par tonne £	Montant à percevoir £	Montant estimatif à percevoir par tonne £
Keumdong N°5	1992	5 000 000	0	0,0000000	5 000 000	0,0046421
Sea Prince/Yeo Myung/Yuil N°1	1994	50 000 000	13 000 000	0,0108112	37 000 000	0,0307703
Sea Empress	1995	30 000 000	10 000 000	0,0084346	20 000 000	0,0168692
Total		85 000 000	23 000 000		62 000 000	
Fonds	Année de réception des hydrocar-bures	Montant total à rembourser £	Crédit au 1er février 1997		Remboursement différé	
			Montant à rembourser £	Montant à rembourser par tonne £	Montant à rembourser £	Montant estimatif à rembourser par tonne £
Fonds général	1995	5 000 000	5 000 000	0,0042173	0	0,0000000
Taiko Maru	1992	3 500 000	0	0,0000000	3 500 000	0,0032494
Toyotaka Maru	1993	4 700 000	0	0,0000000	4 700 000	0,0042646
Total		13 200 000	5 000 000		8 200 000	
Total général		71 800 000	18 000 000		53 800 000	

Au 31 décembre 1996, un montant de £142 097 avait été reçu au titre des contributions annuelles de 1996.



Le crédit qui se dégage en 1996 au fonds général se fonde sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues en 1995 dans les Etats Membres du Fonds de 1971 (annexe XVI). Le diagramme indique, par Etats Membres, la répartition des remboursements dus en 1996 par le fonds général.

6.4 Fonds de 1971: variation des contributions annuelles d'une année sur l'autre

Les versements effectués par le Fonds de 1971 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 annuelles à verser au Fonds a varié aussi d'une année à l'autre, comme le montre le tableau ci-après.

Pour ce qui est de l'encaissement des contributions d'années antérieures au Fonds de 1971, un total de £1,1 million n'avait pas été acquitté au 31 décembre 1996; 36% de cet arriéré étaient dus par des contributaires de l'ancienne Union des Républiques socialistes soviétiques et de l'ex-Yougoslavie.

En octobre 1996, l'Assemblée s'est déclarée satisfaite de la situation concernant le paiement des contributions.

Année	Fonds général £	Fonds des grosses demandes d'indemnisation £	Montant à percevoir £
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
1994	6 000 000	34 000 000	40 000 000
1995	6 000 000	37 000 000	43 000 000

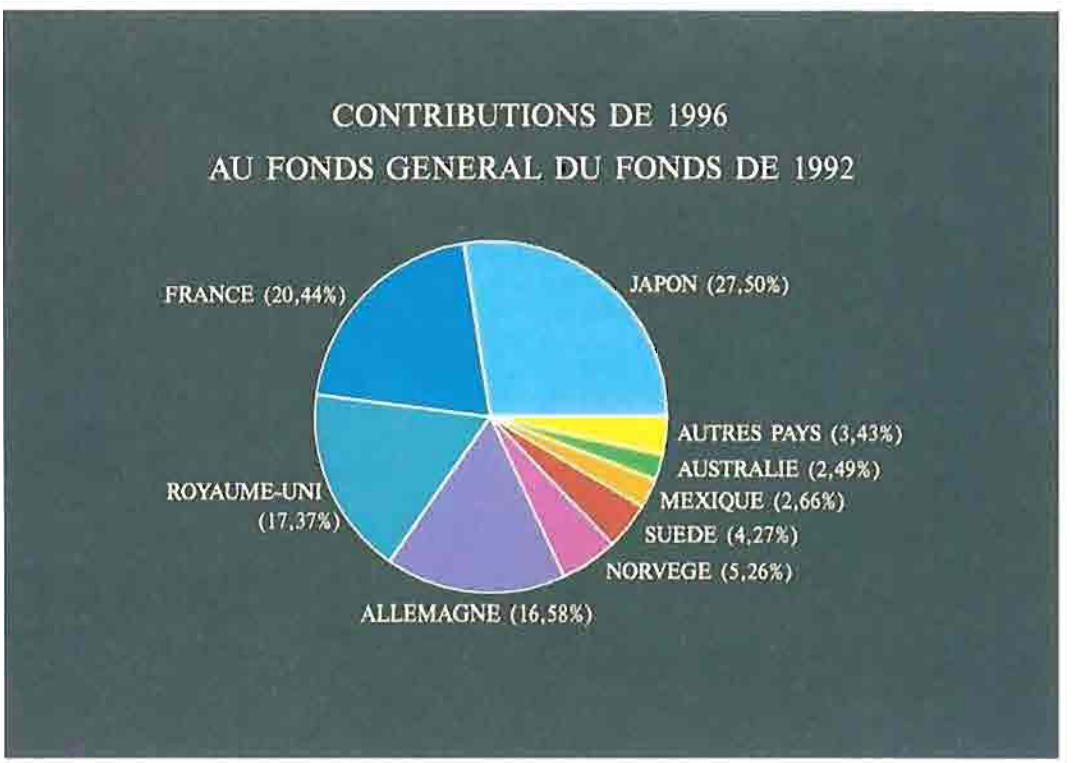
6.5 Fonds de 1992: contributions annuelles de 1996

En octobre 1996, l'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé de mettre en recouvrement, pour le fonds général, des contributions annuelles de 1996 d'un montant total de £7 millions, sur lequel un montant de £4 millions serait exigible au 1er février 1997. Elle a également décidé que la mise en recouvrement du solde serait différée. L'Administrateur a été autorisé à décider s'il conviendrait ou non de facturer la totalité ou une partie des contributions différées pour paiement au cours du deuxième semestre de 1997. Le montant de £4 millions correspondait à £0,0110440

par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution. Il n'a été levé de contributions à aucun fonds des grosses demandes d'indemnisation.

Si l'on utilise la contribution de base par tonne indiquée ci-dessus, le montant total des contributions dues par les contributaires au Japon aurait dépassé 27,5% du montant total de £4 millions mis en recouvrement (£1 100 000). Il a donc été nécessaire de réduire proportionnellement les contributions dues par les contributaires dans cet Etat de manière à ce que, ensemble, elles soient égales à 27,5% du total mis en recouvrement (voir section 6.1). Le montant total qui est déduit des contributions dues par les contributaires au Japon a dû être pris en charge par tous les autres contributaires au fonds général.

Les contributions de 1996 au fonds général se fondent sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues en 1995 dans les Etats Membres du Fonds de 1992 (annexe XVII). Le diagramme ci-après indique, par Etats Membres du Fonds de 1992, la répartition des contributions annuelles de 1996 au fonds général.



7 SYSTEMES VOLONTAIRES DE L'INDUSTRIE

Au moment même où la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds étaient négociées, deux systèmes volontaires correspondants étaient adoptés dans l'industrie, à savoir l'accord TOVALOP (Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution), accord volontaire des propriétaires de navires-citernes concernant la responsabilité en matière de pollution par les hydrocarbures, et l'accord CRISTAL (Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution), accord destiné à compléter la responsabilité des navires-citernes en matière de pollution par les hydrocarbures. Ces deux systèmes prévus par l'industrie avaient pour objet de fournir une indemnisation comparable à celle qui était disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds dans les Etats qui n'avaient pas ratifié ces conventions. Les accords TOVALOP et CRISTAL étaient destinés à servir de solutions intérimaires et ne devaient opérer que jusqu'à la mise en application des deux Conventions internationales au niveau mondial.

En novembre 1995, les industries intéressées ont décidé que les accords volontaires ne seraient pas renouvelés lorsqu'ils viendraient à expiration le 20 février 1997. De l'avis de ces industries, l'utilité des accords intérimaires TOVALOP et CRISTAL s'était émoussée au fil des ans, au fur et à mesure que de plus en plus d'Etats devenaient Parties à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds. Leur décision de mettre fin à TOVALOP et à CRISTAL reflétait l'augmentation rapide du nombre des Etats maritimes qui avaient accepté ces deux conventions et les Protocoles de 1992 y relatifs, lesquels offraient aux victimes de dommages dus à des déversements d'hydrocarbures d'importants avantages par rapport aux accords volontaires. Les industries ont estimé que le maintien des accords volontaires pourrait être un facteur de ralentissement, faute d'inciter les Etats qui ne l'avaient pas encore fait à devenir Parties aux protocoles.

En conséquence, les victimes de dommages par pollution ne pourront plus être indemnisées par les systèmes volontaires de l'industrie au titre de sinistres survenus après le 20 février 1997.

8 REGLEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

8.1 Aperçu général

Règlement des demandes d'indemnisation par le Fonds de 1971 entre 1978 et 1996

Entre la date de sa création en octobre 1978 et le 31 décembre 1996, le Fonds de 1971 est intervenu dans le règlement de demandes d'indemnisation nées de 77 événements. Le total des indemnités versées par le Fonds de 1971 s'élève, à ce jour, à quelque £132 millions.

Le Fonds de 1971 a effectué des versements de plus de £1 million à titre d'indemnisation ou de prise en charge financière à la suite des sinistres ci-après pour lesquels toutes les demandes d'indemnisation de tiers ont été réglées.

Navire	Lieu du sinistre	Année	Paiements effectués par le Fonds de 1971
Antonio Gramsci	Suède	1979	£9 247 068
Tanio	France	1980	£18 704 316
Ondina	République fédérale d'Allemagne	1982	£3 004 900
Brady Maria	République fédérale d'Allemagne	1986	£1 106 289
Thuntank 5	Suède	1986	£2 369 345
Kasuga Maru N°1	Japon	1988	£1 904 632
Volgoneft 263	Suède	1990	£1 601 109
Rio Orinoco	Canada	1990	£6 151 887
Vistabella	Caraïbes	1991	£1 002 512
Taiko Maru	Japon	1993	£7 183 928
Toyotaka Maru	Japon	1994	£5 081 754

En outre, le Fonds de 1971 et le propriétaire du navire ont versé des indemnités de plus de £1 million au titre des sinistres suivants pour lesquels des demandes d'indemnisation de tiers sont toujours en suspens. Pour les sinistres du *Honam Sapphire* et du *Sea Empress*, des paiements n'ont à ce jour été versés que par le propriétaire du navire ou son assureur.

Navire	Lieu du sinistre	Année	Paiements
Haven	Italie	1991	£12 667 000
Aegean Sea	Espagne	1992	£8 231 700
Braer	Royaume-Uni	1993	£46 228 584
Keumdong N°5	République de Corée	1993	£4 529 645
Sea Prince	République de Corée	1995	£11 588 788
Yuil N°1	République de Corée	1995	£1 354 805
Honam Sapphire	République de Corée	1995	£4 222 000
Sea Empress	Royaume-Uni	1996	£5 080 200

L'annexe XVIII du présent rapport contient un résumé de tous les sinistres pour lesquels le Fonds de 1971 a effectué au fil des années des versements à titre d'indemnisation ou de prise en charge financière, ou pourrait être appelé à le faire. Elle énumère également d'autres

sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître mais pour lesquels il n'a finalement pas dû faire de versements.

Au fil des ans, les indemnités réclamées au Fonds de 1971 à la suite de déversements d'hydrocarbures ont considérablement augmenté. Dans plusieurs affaires récentes, le montant total des demandes soumises dépasse largement le montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Des demandes ont également été présentées qui, de l'avis du Fonds de 1971, ne relèvent pas du champ des dommages par pollution, tels qu'ils sont définis dans les Conventions. Des demandes ont, en outre, été présentées qui, tout en étant recevables en principe, portent sur des montants que le Fonds estime fortement exagérés. De ce fait, le Fonds de 1971 et des demandeurs sont devenus parties à de longues procédures judiciaires. Dans ces conditions, le Fonds de 1971 a de plus en plus de mal à remplir son objectif, qui est d'honorer rapidement les demandes recevables.

Sinistres survenus en 1996 qui mettent en cause le Fonds de 1971

En 1996, il s'est produit cinq sinistres qui ont entraîné ou entraîneront des demandes d'indemnisation contre le Fonds de 1971, à savoir ceux du *Toko Maru* et du *Kugenuma Maru* au Japon, celui du *Sea Empress* au Royaume-Uni, celui du *N°1 Yung Jung* en République de Corée, et enfin celui du *Kriti Sea* en Grèce.

Le 23 janvier 1996, alors que le *Toko Maru* était au mouillage au Japon, un transporteur de gravier a heurté sur bâbord ce pétrolier qui transportait 2 000 tonnes de fuel-oil lourd. Une des citernes du *Toko Maru* a été endommagée et quatre tonnes d'hydrocarbures se sont déversées dans la mer. L'assureur du propriétaire du navire a honoré des demandes au titre du coût des opérations de nettoyage et des dommages à la pêche, à raison d'un montant total inférieur au montant de limitation applicable au navire. Le Fonds de 1971 ne sera vraisemblablement pas appelé à payer d'indemnités dans cette affaire.

Le 15 février 1996, le *Sea Empress* s'est échoué au Royaume-Uni alors qu'il était chargé d'environ 130 000 tonnes de pétrole brut. A la suite de l'échouement, plusieurs citernes du navire ont été gravement endommagées et environ 6 000 tonnes de sa cargaison se sont déversées immédiatement. Alors que l'on essayait, sans succès, de renflouer le navire, d'importantes quantités d'hydrocarbures se sont à nouveau déversées. Le 21 février, le *Sea Empress* a finalement été remis à flot et le reste de la cargaison a été transbordée. Selon les estimations, quelque 72 000 tonnes d'hydrocarbures se seraient au total déversées. Des demandes importantes ont déjà été soumises et des indemnités d'un montant supérieur à £5 millions ont été versées. On s'attend à recevoir d'autres demandes de montants notables.

Le 6 mars 1996, alors que le *Kugenuma Maru* était en train de charger du fuel-oil lourd dans un terminal pétrolier au Japon, une faible quantité d'hydrocarbures a débordé de la citerne à cargaison et s'est déversée dans la mer à la suite d'une erreur de manipulation de la soupape utilisée pour le chargement. Les opérations de nettoyage se sont achevées le même jour. Les demandes au titre de ces opérations ont été réglées.

Le 9 août 1996, alors qu'il procédait au déchargement d'hydrocarbures dans un terminal pétrolier en Grèce, le *Kriti Sea* a déversé entre 20 et 50 tonnes de brut léger. Des demandes d'un montant total de Drs 2 milliards (£4,7 millions) ont été présentées au titre du coût des opérations de nettoyage, des dommages aux apparaux de pêche et du manque à gagner subi par les pêcheurs et le secteur du tourisme.

Le 15 août 1996, alors qu'il se mettait à l'abri à l'approche d'un typhon, le *N°1 Yung Jung* s'est échoué en République de Corée sur un rocher submergé qui n'était pas indiqué sur la carte marine, laissant s'échapper 28 tonnes de fuel-oil moyen. Les demandes présentées au titre du coût des opérations de nettoyage et du nettoyage des embarcations avoisinantes sont en cours d'examen. Des demandes seront probablement présentées pour les dommages causés à la pêche.

Sinistres d'années antérieures non encore réglés par le Fonds de 1971

Au 31 décembre 1996, des demandes d'indemnisation de tiers demeuraient en suspens pour douze sinistres intéressant le Fonds de 1971 qui étaient intervenus avant 1996, à savoir ceux du *Haven*, de l'*Aegean Sea*, du *Braer*, du *Kihnu*, du *Keumdong N°5*, de l'*Iliad*, du *Dae Woong*, du *Sea Prince*, du *Yeo Myung*, du *Shinryu Maru N°8*, du *Yuil N°1* et du *Honam Sapphire*. Les demandes soumises à la suite d'une pollution de source inconnue au Maroc n'avaient pas non plus été réglées. La situation à l'égard de ces sinistres est résumée ci-dessous.

Le sinistre du *Haven* (Italie, avril 1991) a entraîné une grave pollution par les hydrocarbures en Italie et a aussi touché la France et Monaco. Quelque 1 350 demandes d'indemnisation ont été soumises au tribunal de première instance de Gênes. Le juge de ce tribunal, qui est chargé de la procédure en limitation dans l'affaire du *Haven*, a déterminé les demandes d'indemnisation recevables ("stato passivo"). Les demandes admises par le juge s'élevaient au total à environ £78 millions (en sus des intérêts et d'un montant compensatoire au titre de la dévaluation monétaire) et comprenaient une demande du Gouvernement italien de £16,8 millions pour les dommages à l'environnement. Le Fonds de 1971 a fait opposition en ce qui concerne un certain nombre de demandes.

Le montant global des demandes dépasse de beaucoup le montant total de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, qui est de 900 millions de francs-or, ce qui, de l'avis du Fonds de 1971, correspond à 60 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) ou à Lit 102,644 milliards (£39 millions). Toutefois, le tribunal de première instance de Gênes a fixé le montant maximal payable par le Fonds de 1971 à Lit 771,398 milliards (£296 millions) sur la base de la valeur de l'or sur le marché libre. Dans un jugement rendu en mars 1996, la Cour d'appel a confirmé la décision du tribunal de première instance. Le Fonds de 1971 fera appel devant la Cour suprême de cassation du jugement de la Cour d'appel.

Le Fonds de 1971 a soutenu dans la procédure judiciaire entamée en Italie que la majorité des demandes nées du sinistre du *Haven* avaient été frappées de prescription vis-à-vis du Fonds de 1971 le 11 avril 1994 ou peu de temps après cette date.

En juin 1995, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de poursuivre les négociations avec les demandeurs dans l'affaire du *Haven* et il l'a autorisé à convenir, au nom du Fonds de 1971, d'un règlement global qui s'inscrive dans le cadre d'un montant total de Lit 137 643 800 000 (£53 millions) et soit subordonné à certaines modalités et conditions. Ce montant comprendrait une somme (Lit 25 milliards ou £9,6 millions) versée à titre gracieux par l'assureur du propriétaire du navire. Le propriétaire du navire, son assureur et la grande majorité des demandeurs italiens s'étant mis d'accord sur le quantum recevable des demandes respectives, l'assureur a acquitté la plupart d'entre elles dans leur intégralité. Des accords sont également intervenus avec tous les demandeurs français et la Principauté de Monaco. Il n'a pas encore été conclu d'accord avec le Gouvernement italien et quelques entreprises italiennes de nettoyage.

A la suite de l'engagement pris par le Gouvernement français d'offrir comme gage la créance approuvée de l'Etat français, le Fonds de 1971 a indemnisé 33 organismes publics français (autres que l'Etat français) à raison d'un montant total de £1,4 million. Le Fonds de 1971 a également payé deux demandeurs italiens dont les demandes n'étaient pas frappées de prescription vis-à-vis du Fonds de 1971, à la suite de la présentation d'une caution bancaire qui offrait au Fonds une protection adéquate contre tout surpaiement.

S'agissant du sinistre de l'*Aegean Sea* (Espagne, décembre 1992), des demandes représentant au total quelque £111 millions ont été présentées. Le Fonds de 1971 a versé environ £4,2 millions à titre d'indemnisation tandis que l'assureur P & I du propriétaire du navire payait quelque £4,0 millions. En avril 1996, le tribunal criminel de La Corogne a rendu un jugement portant à la fois sur la responsabilité criminelle du capitaine et du pilote de l'*Aegean Sea* et sur un certain nombre de demandes d'indemnisation. Le tribunal a admis des demandes s'élevant au total à £3,8 millions. Il a estimé, au sujet de la plupart des demandes, ne pas avoir suffisamment de preuves pour pouvoir évaluer le quantum des dommages subis et, c'est pourquoi, il a renvoyé ces demandes à la procédure d'exécution du jugement. Le Fonds de 1971 a fait appel de ce jugement en ce qui concerne un certain nombre de demandes, en particulier parce que, à son avis, elles ne relevaient pas des notions de *dommages par pollution* et de *mesures de sauvegarde*. Un certain nombre d'autres parties ont également fait appel de ce jugement.

En ce qui concerne le sinistre du *Braer* (Royaume-Uni, janvier 1993), le Fonds de 1971 a versé environ £41 millions à titre d'indemnisation, tandis que l'assureur P & I du propriétaire du navire payait quelque £4,8 millions. D'autres demandes s'élevant à £1,9 million ont été convenues. En outre, des demandes s'élevant à £80 millions ont été présentées devant le tribunal de session d'Edimbourg. Le montant total des demandes présentées dépasse le maximum disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, à savoir 60 millions de droits de tirages spéciaux (DTS). Compte tenu de l'incertitude planant sur les demandes en suspens, le Comité exécutif a décidé, en octobre 1995, de suspendre tous autres paiements d'indemnités. La procédure judiciaire a très peu avancé.

Le sinistre du *Keumdong N°5* (République de Corée, septembre 1993) a également donné lieu à un grand nombre de demandes dont le montant total s'élevait à l'origine à quelque £127 millions. Toutes les demandes relatives aux opérations de nettoyage ont été réglées et acquittées à raison d'un montant total de £4,6 millions. Un certain nombre de demandes soumises par des pêcheurs ont été approuvées à raison de £4,8 millions environ. D'autres demandes de cette catégorie, s'élevant à £15,9 millions, sont en instance devant le tribunal.

En ce qui concerne le sinistre du *Sea Prince* (République de Corée, juillet 1995), les demandes acceptées à ce jour représentent un montant total d'environ £13,6 millions. D'autres demandes qui pourraient s'élever à environ £15,7 millions sont actuellement examinées et la plupart d'entre elles ont été déposées devant le tribunal.

S'agissant du sinistre du *Yeo Myung* (République de Corée, août 1995), les demandes acceptées à ce jour s'élèvent à £456 000, tandis que d'autres demandes d'un montant total de £22 millions sont en instance devant le tribunal.

Pour ce qui est du sinistre du *Yuil N°1* (République de Corée, septembre 1995), des demandes ont été acceptées au titre du nettoyage et des dommages à la pêche à raison d'un montant total d'environ £10,7 millions. D'autres demandes relatives au nettoyage et aux

dommages à la pêche et s'élevant au total à quelque £42 millions sont en cours d'examen et ont été déposées devant le tribunal.

En ce qui concerne le sinistre du *Honam Sapphire* (République de Corée, novembre 1995), les demandes acceptées à ce jour s'élèvent au total à £4,2 millions. Des demandes d'un montant total de £37 millions sont actuellement examinées.

Sinistres survenus en 1996 qui mettent en cause le Fonds de 1992

En juin 1996, il a été constaté que du pétrole brut avait pollué un certain nombre d'îles allemandes situées à proximité de la frontière danoise en mer du Nord. Les autorités allemandes ont procédé à des opérations de nettoyage en mer et sur le rivage. L'analyse chimique des échantillons de pétrole rejeté sur le rivage correspondait aux résultats de l'analyse des échantillons provenant d'un pétrolier russe, le *Kuzbass*. Il n'a pas encore été prouvé que les hydrocarbures provenaient du *Kuzbass*.

Les autorités allemandes ont l'intention de présenter une demande d'indemnisation auprès du propriétaire du *Kuzbass*. Elles ont toutefois précisé que si ces tentatives échouaient, elles demanderaient réparation au Fonds de 1992. Afin d'obtenir réparation auprès du Fonds de 1992, les autorités allemandes devraient alors prouver que le dommage était dû à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires, conformément aux dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Critères de recevabilité des demandes appliqués par les Fonds de 1971 et de 1992

Les Fonds de 1971 et de 1992 ne peuvent faire droit qu'aux demandes d'indemnisation qui relèvent des définitions du *dommage par pollution* et des *mesures de sauvegarde* énoncées dans les Conventions applicables. Au fil des années, le Fonds de 1971 a mis au point certains principes pour déterminer la recevabilité des demandes. L'Assemblée et le Comité exécutif du Fonds de 1971 ont pris un certain nombre de décisions importantes à cet égard. L'Administrateur a également formé des principes lors de ses négociations avec les demandeurs. Les règlements conclus par l'Administrateur et les principes qui les sous-tendaient ont été entérinés ou expressément approuvés par le Comité exécutif.

En 1994, un groupe de travail intersessions créé par le Fonds de 1971 a examiné les critères de recevabilité des demandes. En octobre 1994, l'Assemblée du Fonds de 1971 a entériné le rapport de ce groupe.

En juin 1996, l'Assemblée du Fonds de 1992 a adopté une résolution par laquelle elle a décidé que le rapport du Groupe de travail du Fonds de 1971 susmentionné devrait servir de base à la politique suivie par le Fonds de 1992 en ce qui concerne les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation, que le Fonds de 1992 devrait aussi appliquer les critères énoncés jusqu'ici par le Comité exécutif du Fonds de 1971 et que le Fonds de 1992 devrait s'efforcer de veiller à harmoniser, dans la mesure du possible, les décisions du Fonds de 1992 et celles du Fonds de 1971 relatives à la recevabilité des demandes; une déclaration correspondante a été faite dans une résolution adoptée par l'Assemblée du Fonds de 1971. Pour ce qui est des situations qui ne seraient pas couvertes par les critères adoptés avant le mois de juin 1996 au sein du Fonds de 1971, les Assemblées ont estimé qu'il serait possible de garantir l'harmonisation des décisions des deux Organisations par le biais de consultations entre les organes compétents des deux Fonds.

8.2 Sinistres dont le Fonds de 1971 a traité en 1996

Le présent rapport donne, ci-après, des détails sur les sinistres dont le Fonds de 1971 s'est occupé en 1996. Il retrace l'évolution des diverses affaires au cours de l'année et indique la position adoptée par le Fonds de 1971 à l'égard des demandes d'indemnisation. Il ne vise pas à rendre pleinement compte des débats du Comité exécutif.

Les montants des demandes ont été arrondis dans le présent rapport. Les montants en devises ont été convertis en livres sterling au taux de change en vigueur au 31 décembre 1996, sauf dans le cas des demandes d'indemnisation acquittées par le Fonds de 1971 pour lesquelles le taux de change utilisé est celui applicable à la date du paiement.

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 par plus de 600 mètres de fond 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.

La barge *Vistabella* n'était couverte par aucun Club P & I. Elle avait souscrit une assurance au tiers auprès d'une compagnie d'assurances de la Trinité mais cette dernière a soutenu que l'assurance ne couvrait pas ce sinistre. Le montant de limitation applicable au navire est estimé à FF2 354 000 (£265 000). Il n'a pas été constitué de fonds de limitation. Le propriétaire du navire ne sera vraisemblablement pas en mesure de satisfaire à ses obligations au titre de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile sans être assuré de manière appropriée. Le propriétaire du navire et son assureur n'ont pas répondu à l'invitation qui leur avait été faite de coopérer dans le cadre de la procédure de règlement des demandes.

Le Fonds de 1971 a versé des indemnités de FF8,1 millions (£986 500) au Gouvernement français au titre des opérations de nettoyage. Des montants de FF110 000 (£11 040), US$6 100 (£3 200) et US$2 000 (£1 000) ont été versés, respectivement, à des demandeurs privés de Saint-Barthélemy et des îles Vierges britanniques et aux autorités des îles Vierges britanniques. Toute nouvelle demande formée contre le Fonds de 1971 sera frappée de prescription.

Le Gouvernement français a intenté une action en justice contre le propriétaire de la barge *Vistabella* et son assureur devant le tribunal de première instance de Basse-Terre (Guadeloupe), afin de se faire indemniser pour les opérations de nettoyage effectuées par la Marine française. Le Fonds de 1971 est intervenu dans la procédure et s'est subrogé au Gouvernement français. Ce dernier s'est désisté.

Lors d'un jugement rendu en 1996, le tribunal de première instance a déclaré que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile n'était pas applicable, étant donné que le *Vistabella* battait le pavillon d'un Etat (Trinité-et-Tobago) qui n'était pas Partie à cette convention, et a donc appliqué la législation française. Le tribunal a accepté que, au titre de la subrogation, le Fonds de 1971 était en droit d'intenter des poursuites contre le propriétaire du navire et d'intenter des poursuites directement contre l'assureur de celui-ci. En outre, le tribunal

a déclaré qu'il n'avait pas compétence pour examiner la demande récursoire du Fonds de 1971 pour les dommages causés dans les îles Vierges britanniques et lui a accordé le droit de recouvrer la totalité du montant qu'il avait versé pour les dommages causés dans les territoires français.

En octobre 1996, le Comité exécutif du Fonds de 1971 a estimé que le jugement était erroné sur deux points: premièrement, la Convention de 1969 sur la responsabilité civile qui faisait partie de la législation française s'appliquait en cas de dommages causés dans un Etat Partie à cette convention, quel que soit l'Etat d'immatriculation du navire; deuxièmement, les tribunaux français avaient compétence, en vertu de cette convention, pour examiner des demandes pour dommages causés dans un Etat Partie quelconque.

Le Comité exécutif a décidé, toutefois, que le Fonds de 1971 ne devrait pas faire appel de ce jugement à propos de l'applicabilité de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, étant donné que ce jugement n'aurait guère valeur de précédent pour d'autres affaires et que le tribunal avait accordé au Fonds de 1971 le remboursement de la totalité du montant versé par celui-ci pour les dommages causés dans les territoires français; par ailleurs, le Fonds de 1971 n'avait versé qu'un montant infime pour les dommages survenus à l'extérieur de ces territoires.

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 transportait quelque 144 000 tonnes de pétrole brut s'est brisé en trois parties. Une vaste section du pont qui s'était détachée de la structure principale a coulé à une profondeur d'environ 80 mètres. 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 de la côte.

Opérations de nettoyage

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. Une quantité notable d'hydrocarbures a touché la côte entre Gênes et Savone. Des hydrocarbures ont dérivé vers l'ouest jusqu'à Hyères, près de Toulon (France), touchant les côtes de quatre départements français et la Principauté de Monaco.

Un contrat de nettoyage et de surveillance de la pollution a été signé entre le Gouvernement italien et un consortium d'entrepreneurs désigné sous le sigle ATI. Les activités de nettoyage de la plage 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. En France, les opérations de nettoyage ont été menées en mer par le Gouvernement français et à terre par les autorités locales.

Enquête sur la cause du sinistre

Une Commission d'enquête pour la Ligurie a procédé à une enquête officielle sur la cause du sinistre du *Haven*. Dans son rapport, la Commission d'enquête a envisagé trois

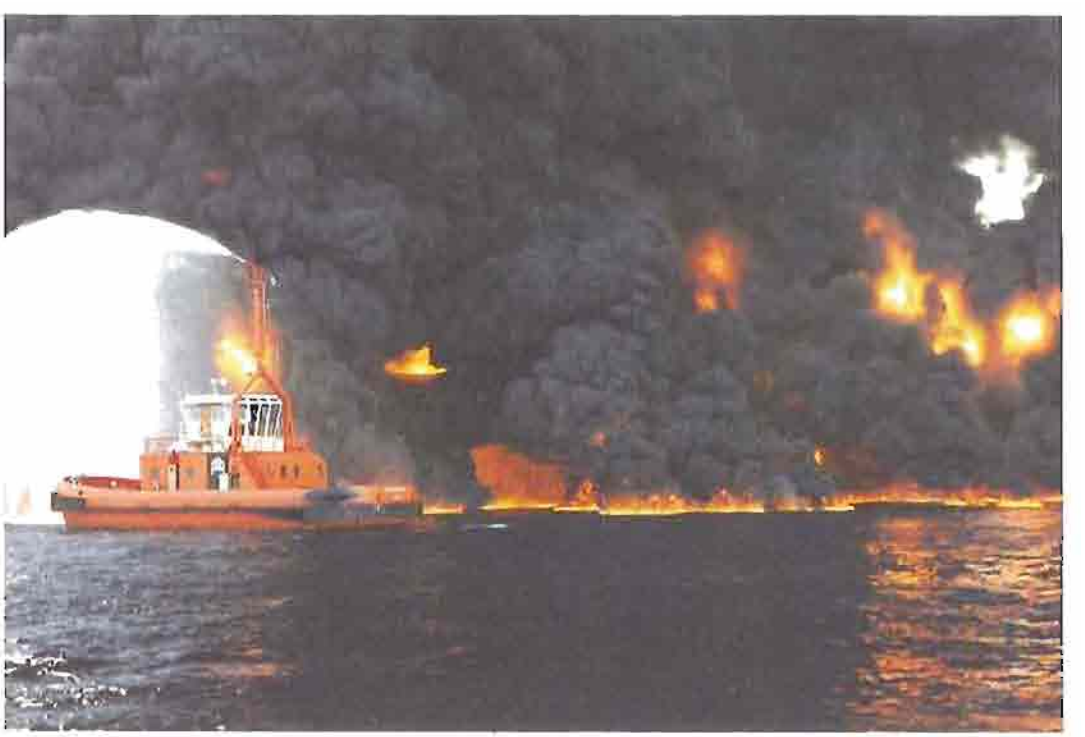
hypothèses concernant l'origine du sinistre mais elle a conclu qu'elle ne pouvait pas en établir la cause. Toutefois, elle a estimé que le capitaine, le second, le chef mécanicien et le propriétaire du navire s'étaient rendus coupables d'une faute ou d'une faute lourde. Elle a également estimé que le 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.

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 (£9,2 millions), ce qui correspondait à 14 millions de DTS. Le fonds de limitation a été constitué au moyen d'une garantie bancaire par l'assureur P & I du propriétaire du navire, à savoir la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited, appelée le UK Club. Le Fonds de 1971 est intervenu dans la procédure en limitation conformément à l'article 7.4 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Le Fonds de 1971 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.

Un grand nombre de demandes ont été déposées contre le propriétaire du navire lors de la procédure en limitation.



Sinistre du *Haven* - le pétrolier en flammes
(source: Murray Fenton & Associates)

Prescription

La question s'est posée de savoir si la majorité des demandes nées du sinistre du *Haven* étaient ou non frappées de prescription vis-à-vis du Fonds de 1971. Selon l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, les demandes d'indemnisation formées contre le Fonds de 1971 sont frappées de prescription trois ans suivant la date de survenance d'un dommage, à moins que les demandeurs n'aient pris certaines mesures juridiques. Dans l'affaire du *Haven*, le délai de trois ans a expiré le 11 avril 1994 ou peu de temps après cette date. Un demandeur peut éviter la prescription en ce qui concerne le Fonds de 1971 en intentant une action en justice contre le Fonds ou en lui adressant une notification conformément à l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Seuls quelques demandeurs ont satisfait aux dispositions de l'article 6.1 en adressant une notification au Fonds de 1971 en vertu de l'article 7.6, à savoir l'Etat français, les communes françaises, la Principauté de Monaco, quelques demandeurs italiens, le propriétaire du navire et le UK Club.

Le Comité exécutif a estimé que les demandes qui n'avaient pas fait l'objet d'une notification formelle au Fonds de 1971 étaient frappées de prescription, conformément aux dispositions de l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le Fonds de 1971 a, par conséquent, pris les mesures nécessaires pour préserver son droit d'invoquer la prescription pour se défendre, bien que les demandeurs n'aient pas intenté d'action contre celui-ci.

Demandes d'indemnisation

Quelque 1 350 demandeurs italiens ont soumis des demandes au titre de préjudices autres que des dommages à l'environnement, à raison d'un montant total d'environ Lit 765 milliards (£294 millions), y compris la demande du Gouvernement italien qui s'élève à Lit 261 milliards (£100 millions). La demande du Gouvernement italien porte notamment sur les frais liés à l'exécution du contrat de nettoyage et de surveillance conclu entre le Gouvernement italien et le consortium d'entrepreneurs ATI. Un certain nombre d'autres entreprises de nettoyage ont également présenté des demandes.

Le Gouvernement italien a également présenté une demande relative aux dommages au milieu marin. Les rubriques de cette demande qui ont été quantifiées par le demandeur s'élèvent au total à Lit 883,435 milliards (£340 millions) et portent sur la remise en état des phanérogames et l'enlèvement de l'épave, ainsi que sur des dommages réparés grâce à la régénération naturelle des ressources (mer et atmosphère). La demande comporte en outre plusieurs rubriques importantes dont la quantification a été laissée au soin du tribunal pour que celui-ci se prononce sur la base de l'équité: ces rubriques portent sur les conséquences de l'érosion des plages due aux dommages aux phanérogames et sur les dommages irréparables causés à la mer et à l'atmosphère.

En outre, la région de la Ligurie, deux provinces et 14 municipalités ont inclus des rubriques relatives aux dommages à l'environnement dans leurs demandes respectives. La Région a soutenu que l'indemnisation devrait être répartie entre les diverses entités territoriales qui avaient directement subi ou subissaient un dommage écologique. Certaines des municipalités ont également demandé réparation pour atteinte à leur image de marque touristique.

Un certain nombre de propriétaires de yachts et de pêcheurs ont demandé à être indemnisés parce que leurs biens avaient été contaminés. Plus de 1 000 particuliers et petites entreprises (pêcheurs, hôteliers, commerçants et restaurateurs) ont réclamé des indemnités au titre du manque à gagner. De nombreuses demandes dans cette catégorie n'ont été étayées par aucun document, ou ne l'ont été que par des pièces justificatives insuffisantes.

En 1995 et 1996, des accords sur le quantum des demandes ont été conclus entre le propriétaire du navire/UK Club et la plupart des demandeurs italiens, à raison d'un montant total de Lit 21,5 milliards (£8,3 millions). Il n'a pas été possible de parvenir à des accords avec le Gouvernement italien, certaines des autorités locales et quatre entreprises de nettoyage.

Le Gouvernement français, 31 communes françaises et deux autres organismes publics français ont présenté des demandes pour les frais de nettoyage d'un montant total de FF79 550 576 (£10,3 millions). Il a été convenu du quantum de ces demandes à raison de FF23 240 193 (£3,0 millions). La Principauté de Monaco a présenté, au titre des opérations de nettoyage, une demande de FF321 735 (£36 150) dont le quantum a fait l'objet d'un accord à raison de FF270 035 (£30 300).

Liste des demandes établies ("stato passivo")

En avril 1996, le juge chargé de la procédure en limitation au tribunal de première instance de Gênes s'est prononcé sur les demandes d'indemnisation recevables ("stato passivo"). La liste des demandes recevables a été dressée dans le contexte de la procédure en limitation engagée par le propriétaire du navire et le UK Club.

Dans sa décision, le juge a fait valoir que la position du Fonds de 1971 concernant la prescription était manifestement infondée car, à son avis, l'intervention du Fonds de 1971 en vertu de l'article 7.4 de la Convention de 1971 portant création du Fonds avait le même effet qu'une notification en vertu de l'article 7.6.

Les demandes dont le quantum avait fait l'objet d'un accord entre les demandeurs et le propriétaire du navire/UK Club ont été admises à raison des montants convenus, ces montants n'ayant pas été contestés.

Le juge a déclaré que les nombreuses demandes qui n'avaient pas été étayées ne pouvaient être admises.

Le juge a estimé que les municipalités n'avaient pas droit à réparation au titre de "l'atteinte à leur image touristique". A son avis, seuls les agents individuels du secteur touristique pouvaient réclamer une indemnisation pour un tel préjudice, pour autant qu'il en ait résulté une perte d'activité économique pour le demandeur. Le juge a déclaré que les municipalités pouvaient avoir droit à réparation au titre de leurs frais de promotion du tourisme pour autant qu'elles prouvent que, en conséquence du sinistre, les dépenses consacrées à cette fin n'avaient pas été efficaces ou que des dépenses avaient été encourues après le sinistre pour promouvoir l'image touristique.

Le Fonds de 1971 n'a cessé de soutenir que les demandes portant sur des éléments non quantifiables des dommages à l'environnement n'étaient pas recevables. Dans son interprétation de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, l'Assemblée du Fonds de 1971 a 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 a également estimé que des indemnités ne pouvaient être versées que si le demandeur avait subi un préjudice économique quantifiable.

Le juge a déclaré que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds n'excluaient pas les demandes pour dommages à l'environnement. Il a soutenu que seul l'Etat italien était habilité à se faire indemniser au titre

des dommages à l'environnement et que, par conséquent, les autorités locales n'avaient pas droit à une telle indemnisation. Il a estimé que les dommages à l'environnement ne pouvaient pas être quantifiés sur la base d'une évaluation commerciale ou économique. Il les a calculés à raison d'une proportion (d'un tiers environ) (à savoir Lit 40 milliards ou £15,4 millions) du coût des opérations de nettoyage. Le montant obtenu grâce à cette formule correspondrait, à son avis, aux dommages auxquels ces opérations n'avaient pas remédié.

La liste des demandes recevables admises par le juge est récapitulée dans le tableau ci-après.

	Récapitulation	Lit	£
A	Pêcheurs	8 933 580 000	3 400 000
B	Yachts	71 740 000	27 600
C	Tourisme et activités liées au tourisme	4 705 136 915	1 800 000
D	Sous-traitants (autres qu'ATI)	16 409 580 800	6 300 000
E	Etat italien	145 260 722 046	58 000 000
F	Régions, provinces et municipalités	1 457 371 664	560 000
G	Demandeurs en France et à Monaco	7 345 324 036	2 800 000
H	Propriétaire du navire/UK Club	2 271 977 367	873 000
	Total	186 455 432 828	73 760 600

Le juge a rendu sa décision à l'issue d'une procédure sommaire. Il a fait remarquer que les montants inclus dans le stato passivo dont les parties n'avaient pas convenu devraient être considérés par celles-ci comme allant dans le sens d'une solution équilibrée qui pourrait constituer la base d'un accord permettant d'éviter une longue et coûteuse procédure.

Oppositions au stato passivo

Le Fonds de 1971, le Gouvernement italien, un entrepreneur italien, le propriétaire du navire et le UK Club ont fait opposition à la décision du juge. Les oppositions seront examinées par le tribunal de première instance qui compte trois juges. Plusieurs années pourront s'écouler avant que le tribunal ne rende son jugement.

Dans son opposition, le Fonds de 1971 a évoqué la question de la prescription. Il a soutenu que le juge avait tort de rejeter la prescription comme moyen de défense. Le Fonds a souligné qu'il n'avait pas invoqué la prescription à titre de défense dans la procédure en limitation parce qu'aucune action n'était ou ne pouvait être engagée contre lui dans cette procédure. Il a indiqué que l'action intentée contre lui devait être distincte des actions formées contre le propriétaire du navire et le UK Club, ainsi qu'il ressortait de l'article 8 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, lequel faisait référence uniquement aux articles 7.1 et 7.3 et non aux articles 7.4 et 7.6. C'est pourquoi le Fonds de 1971, lequel était intervenu dans la procédure en limitation conformément à l'article 7.4, a réaffirmé dans son opposition que son intervention dans la procédure en limitation ne préjugeait pas de l'argument de la prescription qu'il se proposait d'invoquer en temps opportun, c'est-à-dire lorsqu'une action serait formée contre lui.

Le Fonds de 1971 a fait opposition en ce qui concerne, entre autres, les questions suivantes.

Le Fonds de 1971 a demandé que l'action du Gouvernement italien en réparation de dommages à l'environnement soit déclarée non recevable. Le juge a motivé sa décision en s'appuyant sur certaines dispositions de la Loi de 1986 qui portait création du Ministère de l'environnement. Le Fonds de 1971 a soutenu que la responsabilité au titre de dommages à l'environnement qui était prévue dans cet article ne s'appliquait pas au Fonds étant donné qu'elle se fondait sur la négligence et que, aux termes de ces dispositions, le juge devait calculer l'indemnisation sur la base du degré de la faute de l'auteur de l'acte dommageable, des gains qu'il en avait retirés et des coûts nécessaires à la remise en état de l'environnement. Le Fonds a indiqué que, conformément à la jurisprudence et à la doctrine juridique italiennes, l'indemnisation allouée en vertu de cette loi s'apparentait à une sanction et que le dommage ainsi calculé était d'ordre punitif. De l'avis du Fonds, ces critères de calcul étaient en contradiction avec le principe de la responsabilité objective du propriétaire et du Club en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile ainsi qu'avec la position du Fonds en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Selon le Fonds, le juge était ainsi parvenu à la conclusion absurde selon laquelle l'indemnisation des dommages à l'environnement s'accroissait à mesure qu'augmentait le coût des opérations de nettoyage.

La majeure partie des opérations de nettoyage a été effectuée par un consortium de sociétés (ATI) sous contrat avec le Gouvernement italien. Sans préjudice de l'argument de la prescription, le Fonds de 1971 a contesté le bien-fondé de la demande de l'Etat relative aux paiements effectués en vertu du contrat d'ATI au motif que ce contrat était nul et non avenu. En tout état de cause, le Fonds a estimé que les tarifs prévus dans le contrat d'ATI étaient trop élevés et que, en outre, certaines des mesures prises n'étaient pas raisonnables.

Le juge a déclaré que les montants qu'il avait déterminés devraient être accrus des intérêts au taux légal (soit 10% par an) pour la période allant de la date de la survenance du dommage considéré à la date du paiement. Il a également déclaré que ces montants devraient être accrus pour tenir compte de la dévaluation, cela sur la base d'un indice officiel du coût de la vie qui, pour la période allant d'avril 1991 à février 1996 (dernière date pour laquelle on dispose de ces chiffres), correspondrait à un accroissement d'environ 25% soit, en moyenne, de 5% par an. Le Fonds de 1971 a soutenu qu'une majoration totale de 15% par an était trop élevée. De l'avis du Fonds, les taux d'intérêt sur les bons du trésor italiens, actuellement fixés à 8% par an, constitueraient une majoration raisonnable au titre des intérêts et de la dévaluation.

Le Fonds de 1971 a fait opposition en ce qui concerne des demandes soumises par un certain nombre d'autorités locales au titre de frais de promotion du tourisme. Il a demandé que ces demandes soient rejetées, étant donné que les frais visés par ces demandes n'étaient pas des coûts relatifs à des mesures de sauvegarde telles que définies à l'article I.7 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

L'Etat italien a fait opposition en ce qui concerne un certain nombre de demandes qui n'avaient pas été acceptées dans leur intégralité par le juge. L'Etat a notamment souhaité que l'indemnisation au titre des dommages à l'environnement soit portée de Lit 40 milliards (£15,4 millions) à Lit 883,435 milliards (£340 millions).

Méthode de conversion des francs-or

Les montants indiqués dans le texte initial de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 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 propriétaire du navire a constitué le fonds de limitation 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 de 1969 sur la responsabilité civile est entré en vigueur en 1981, tandis que le Protocole de 1976 à la Convention de 1971 portant création du Fonds a pris effet en 1994, soit après le sinistre du *Haven*.

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 Fonds de 1971 (soit 900 millions de francs-or). Le Fonds de 1971 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 Fonds de 1971 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 d'exclure l'emploi du cours de l'or sur le marché libre. Le Fonds 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 de 1971 portant création du Fonds était définie par le biais d'un renvoi à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et, de l'avis du Fonds de 1971, 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 Fonds de 1971 a souligné que l'utilisation d'unités de compte différentes lors de l'application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 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 Fonds de 1971, respectivement, sur la base de l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds.

Le juge chargé de la procédure en limitation a conclu qu'il fallait calculer le montant maximal payable par le Fonds de 1971 en se fondant sur la valeur de l'or sur le marché libre, ce qui donnait une somme de Lit 771 397 947 400 (£296 millions) (y compris le montant payé par le propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile), au lieu de la somme de Lit 102 643 800 000 (£39 millions) que l'on obtiendrait en utilisant le DTS comme le Fonds de 1971 le préconisait. Le Fonds de 1971 ayant fait opposition, le tribunal de première instance, qui comptait trois juges, a confirmé cette décision.

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 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 Fonds de 1971 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 Fonds de 1971 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 Fonds de 1971 a fait appel de ce jugement. Dans un jugement rendu en avril 1996, la cour d'appel de Gênes a confirmé que le montant maximal payable en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds devrait être calculé sur la base de la valeur de l'or sur le marché libre. Les principales raisons invoquées par la cour d'appel sont les suivantes:

> Le Fonds de 1971 avait soutenu que, puisque la plupart des demandes étaient prescrites vis-à-vis du Fonds, le montant total des demandes contre le Fonds ne dépassait pas 60 millions de DTS et que, pour cette raison, il n'était pas nécessaire que la cour se prononce sur la méthode de conversion. L'argument de la prescription a été rejeté par la cour qui a estimé que l'intervention du Fonds de 1971 en vertu de l'article 7.4 de la Convention portant création du Fonds avait le même effet qu'une notification en vertu de l'article 7.6.
>
> La cour d'appel a estimé que la disparition de la valeur officielle de l'or n'autorisait pas les tribunaux nationaux qui procédaient au calcul du montant maximal payable en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds à substituer le DTS au franc-or avant l'entrée en vigueur du Protocole de 1976 à cette convention. La cour a également soutenu que l'entrée en vigueur de ce protocole ne s'appliquait pas rétroactivement. Pour cette raison, elle a déclaré que l'unité-or ne pouvait être convertie qu'en fonction de sa valeur sur le marché.

Le Fonds de 1971 est en droit de faire appel devant la cour suprême de cassation du jugement de la cour d'appel dans les 60 jours suivant la date à laquelle le jugement lui aura été formellement notifié par une partie à la procédure ou dans l'année qui suit la date du jugement. A ce jour, aucune notification ne lui a été adressée. En avril 1996, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de faire le nécessaire pour se pourvoir devant la cour suprême de cassation. Le Fonds fera appel au début de 1997.

Recherche d'une solution

Convaincu de la validité juridique de la position du Fonds de 1971 à l'égard de la prescription, le Comité exécutif a néanmoins reconnu, en octobre 1994, que les poursuites en cours en Italie faisaient planer quelque incertitude quant à l'issue finale de l'affaire. Motivé par cette raison et conscient qu'il était souhaitable d'indemniser les victimes de dommages par pollution, le Comité a chargé l'Administrateur d'engager des négociations avec toutes les parties intéressées afin de parvenir à une solution globale pour toutes les demandes et questions en suspens. Le Comité a souligné qu'une telle solution devait notamment respecter les conditions suivantes:

- la couverture maximale prévue par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds était de 60 millions de DTS;

- les demandes ne pouvaient être recevables que si le demandeur avait subi un préjudice économique quantifiable et les demandes pour un dommage au milieu marin en soi n'étaient pas recevables.

Proposition de règlement

En juin 1995, le propriétaire du navire et le UK Club ont offert de fournir un montant additionnel de Lit 25 milliards (£9,6 millions) à titre de versement gracieux dans le but de faciliter la recherche d'un règlement global.

Ayant examiné toutes les questions en cause à sa session de juin 1995, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de poursuivre les négociations avec les demandeurs et il l'a autorisé à convenir, au nom du Fonds de 1971, d'offrir aux victimes un règlement global qui s'inscrive dans le cadre d'un montant de Lit 137 milliards (£52 millions) qui serait calculé comme suit:

	Lit
60 millions de DTS	102 643 800 000
Intérêts sur le fonds de limitation du propriétaire du navire, soit environ	10 000 000 000
Total partiel	112 643 800 000
Montant additionnel offert par le propriétaire du navire et le UK Club à titre gracieux	25 000 000 000
Total	137 643 800 000

Le Comité a décidé que le règlement global proposé serait subordonné entre autres aux conditions suivantes:

- Sauf en ce qui concerne le versement gracieux de Lit 25 milliards par le propriétaire du navire et le UK Club, des paiements ne seraient versés aux demandeurs que dans la mesure où ces derniers avaient subi un préjudice économique quantifiable et aucun versement ne serait fait au titre de dommages au milieu marin en soi.

- Toutes les parties à la procédure en justice en cours en Italie se désisteraient de leurs actions en réparation, quels qu'en soient les motifs et quelle que soit l'identité du défendeur.

- Le Fonds de 1971, l'Etat italien et d'autres demandeurs mettraient fin à toutes les poursuites.

Le UK Club a informé le Comité exécutif qu'il souscrivait à la proposition de règlement global, sous réserve des conditions exposées ci-dessus. Il a souligné que l'offre du propriétaire du navire et du UK Club de verser Lit 25 milliards à titre gracieux ne préjugeait en rien de la position de l'une quelconque des parties à la procédure, ni ne constituait une reconnaissance de la responsabilité d'aucune d'entre elles et qu'elle était subordonnée au respect de certaines conditions, ce qui permettrait de mettre un terme à toutes les poursuites dans cette affaire.

Le Fonds de 1971 avait suggéré que, dans le cadre du règlement global proposé, le propriétaire du navire et le UK Club renoncent à tout droit à une prise en charge financière en vertu de l'article 5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le Club a déclaré que le propriétaire du navire et le UK Club renonceraient à leur droit d'être pris financièrement en charge, sous réserve que toutes les conditions du règlement proposé soient réunies.

Débats de l'Assemblée en octobre 1995

A sa session tenue en octobre 1995, l'Assemblée a regretté l'absence de toute nouvelle réaction du Gouvernement italien face à l'offre de règlement global du propriétaire du navire, du UK Club et du Fonds de 1971. L'Assemblée a déclaré qu'elle était donc fondée à croire que cette absence de réaction équivalait à la non-acceptation de l'offre par le Gouvernement italien. Elle a, en conséquence, été d'avis que toute initiative future visant un règlement global devrait être prise par les demandeurs, y compris par le Gouvernement italien.

Règlements effectués par le propriétaire du navire et le UK Club

A la suite de la publication du stato passivo en avril 1996, le UK Club a accepté de verser directement à la région de la Ligurie, aux provinces de Gênes et de Savone et aux 20 municipalités l'intégralité du paiement offert à titre gracieux, à savoir Lit 25 milliards (£9,6 millions). Par voie de conséquence, le UK Club a retiré l'offre de paiement gracieux qu'il avait préalablement faite à l'Etat italien. Le UK Club a, en outre, proposé d'honorer les demandes des pêcheurs, des propriétaires de yachts et des petits entrepreneurs du secteur du tourisme à raison des montants consentis dans le cadre du stato passivo. Le Club a indiqué que si le Fonds de 1971 voulait bien coopérer en ce qui concerne les demandes soumises par les entreprises de nettoyage qui, de l'avis du Fonds, n'étaient pas frappées de prescription, le Club serait prêt à honorer toutes ces demandes, à raison des montants prévus dans le stato passivo, à l'exception de la demande de l'Etat italien.

A la fin de 1996, le UK Club avait réglé et acquitté la quasi totalité des demandes présentées par des particuliers et de petites entreprises, ainsi que la plupart des demandes soumises par les entreprises de nettoyage, la principale demande restée en suspens étant celle de l'Etat italien.

Paiements versés par le Fonds de 1971 à certains demandeurs

Le Gouvernement français a demandé que les organismes publics français, autres que l'Etat français, soient payés intégralement. Il s'est engagé à ce que le montant payable par le Fonds de 1971 à l'Etat français au titre de la demande de l'Etat qui avait été approuvée à raison de FF12 580 724 (£1 623 000) serve de garantie contre les surpaiements que le Fonds pourrait verser à ces demandeurs français dont les demandes avaient été acceptées à raison d'un montant de FF10 659 469 (£1 375 200).

Lors de l'examen par le Comité exécutif de la demande du Gouvernement français, un certain nombre de délégations ont déclaré que le Fonds de 1971 devrait témoigner d'une grande prudence s'agissant d'accepter d'effectuer des versements contre des garanties de toute nature et qu'il ne devrait le faire que dans des cas très particuliers et sous réserve que les garanties offertes fournissent au Fonds de 1971 une garantie contre les surpaiements. Compte tenu de la situation très spéciale résultant du sinistre du *Haven* et de la protection contre tout surpaiement que l'engagement pris par le Gouvernement français offrait au Fonds de 1971, le Comité exécutif a décidé, en février 1996, de charger l'Administrateur de payer l'intégralité des créances des organismes publics français, à l'exception de celle de l'Etat français, à raison des montants convenus. Elles ont été acquittées en avril 1996.

Deux demandeurs italiens dont les demandes ne sont pas frappées de prescription ont indiqué que si leurs demandes étaient acquittées, ils seraient disposés à fournir une caution bancaire offrant une protection au Fonds de 1971 contre tout surpaiement. Le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à payer l'intégralité de ces deux demandes à condition que les demandeurs fournissent une caution bancaire offrant au Fonds de 1971 une protection contre tout surpaiement au cas où ces demandes seraient ultérieurement réduites au prorata. Une garantie

bancaire ayant été fournie, ces demandes d'un montant total de Lit 1,582 milliard (£666 000) ont été acquittées dans leur intégralité en octobre 1996.

Débats de l'Assemblée en octobre 1996

A la session de l'Assemblée tenue en octobre 1996, la délégation italienne a souligné combien il importait de trouver dans l'affaire du *Haven* une solution équilibrée qui puisse être bénéfique pour tous les intéressés. La délégation a souligné que, au cours de la procédure judiciaire engagée devant le tribunal en Italie, le Gouvernement n'avait pas soumis de demandes dépassant les limites fixées dans le Protocole de 1976. Elle a également indiqué que, dans ce contexte, le Protocole demeurait la référence pour la conclusion de l'affaire du *Haven* dans le cadre d'un règlement global.

Compte tenu de la déclaration de la délégation italienne, l'Assemblée a chargé l'Administrateur d'étudier, avec le Gouvernement italien et le UK Club, la possibilité de parvenir à un règlement global qui, pour ce qui est du Fonds de 1971, s'inscrive dans le cadre du montant maximal d'indemnisation disponible, c'est-à-dire la différence entre 60 millions de DTS et 14 millions de DTS, moins les montants que le Fonds de 1971 avait versés ou pourrait devoir verser à d'autres demandeurs. L'Assemblée a souligné que ces discussions se feraient sans préjudice de la position du Fonds de 1971 sur la question de la prescription.

L'Assemblée a autorisé le Comité exécutif à approuver tout règlement global dans les limites susmentionnées.

L'Administrateur, en concertation avec le UK Club, a poursuivi ses efforts visant à parvenir à un règlement global. Il n'est, à ce jour, parvenu à aucune solution globale étant donné qu'aucun accord n'a été conclu avec le Gouvernement italien.

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. Le navire qui transportait environ 80 000 tonnes de brut s'est brisé en deux et a brûlé furieusement pendant quelque 24 heures. La section avant a coulé à une cinquantaine de mètres de la côte, tandis que la section arrière restait pratiquement intacte. Environ 6 500 tonnes de brut et 1 700 tonnes de fuel-oil lourd sont restées dans la section arrière. Les hydrocarbures ont été récupérés par des assistants travaillant à partir du littoral. On ne sait pas quelle quantité s'est déversée mais il semble que la plupart de la cargaison ait été consumée par l'incendie ou se soit dispersée en mer.

Opérations de nettoyage

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. 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. On a essayé de récupérer les hydrocarbures flottants en utilisant des camions aspirateurs, des écrémeurs et des pompes.

Les côtes s'étendant à l'est et au nord-est de La Corogne ont été contaminées en divers endroits. L'estuaire abrité de la Ría de Ferrol où se trouvent des bancs de vase et des marais salants a été pollué. Les travaux dans l'estuaire ont consisté à enlever à la main les sédiments et les débris pollués des plages et à laver les rochers et les ouvrages artificiels.

Traitement des demandes d'indemnisation

Les autorités espagnoles ont ouvert, à La Corogne, un bureau public qui donne aux demandeurs potentiels des renseignements sur la procédure à suivre pour présenter leurs réclamations et qui leur distribue les formulaires de demande d'indemnisation fournis par le Fonds de 1971. Le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et l'assureur P & I du propriétaire du navire (la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited, dénommée le UK Club) ont ouvert à La Corogne un bureau conjoint qui reçoit les demandes d'indemnisation et les soumet à une évaluation technique préliminaire. Ce bureau conjoint des demandes d'indemnisation a collaboré étroitement avec les autorités espagnoles et les demandeurs afin de faciliter le traitement des demandes.

Niveau des paiements provisoires

Du fait de l'incertitude planant sur le montant total des demandes nées du sinistre de l'*Aegean Sea*, l'Administrateur avait décidé en 1993 de limiter les paiements à 25% des dommages avérés subis par chaque demandeur. Compte tenu de certains renseignements fournis par les autorités espagnoles en octobre 1994, l'Administrateur a décidé de porter les paiements partiels à 40% des préjudices subis par chaque demandeur, tels que le Fonds de 1971 les évaluerait sur l'avis de ses experts au moment où il devrait effectuer un paiement partiel ou un paiement partiel additionnel. Le Comité exécutif a appuyé la décision de l'Administrateur. En décembre 1995, le Comité a confirmé sa position sur ce point.

Demandes d'indemnisation

Bilan général

Au 31 décembre 1996, 1 277 demandes représentant au total Pts 24,809 milliards (£111 millions) avaient été reçues par le Bureau conjoint des demandes d'indemnisation. Des indemnités avaient été versées au titre de 835 demandes, à raison d'un montant total de Pts 1,617 milliard (£8,2 millions), dont Pts 782 millions (£4,0 millions) avaient été payées par le UK Club et Pts 835 millions (£4,2 millions) par le Fonds de 1971. Il conviendrait de noter qu'un grand nombre de demandes présentées au Bureau conjoint des demandes d'indemnisation qui n'ont pas été réglées ont, de l'avis du Fonds de 1971, été frappées de prescription.

Des demandes d'un montant total de quelque Pts 24,730 milliards (£110 millions) ont aussi été présentées au tribunal criminel de La Corogne. Ces demandes correspondent dans une large mesure à celles soumises au Bureau conjoint des demandes d'indemnisation.

Certains demandeurs ont indiqué qu'ils présenteraient ultérieurement leurs demandes, d'un montant total de Pts 26,855 milliards (£120 millions), dans le cadre de la procédure civile engagée contre le propriétaire du navire, son assureur et le Fonds de 1971.

Frais de nettoyage

Le Gouvernement espagnol, le Gouvernement de la région de la Galice et certaines autorités locales ont encouru des frais au titre d'opérations de nettoyage et de mesures de sauvegarde dont ils ont demandé réparation.

Dommages à des biens

Un certain nombre de maisons ont été souillées par la fumée des hydrocarbures embrasés et ont dû être nettoyées. Des yachts et d'autres bateaux ont également été contaminés. La quasi-totalité des demandes présentées au titre du nettoyage des maisons et des bateaux ont été réglées.

Demandes liées à la pêche

Le Conseil des pêches de la région de la Galice a complètement interdit la pêche dans la zone sinistrée qui comprenait les eaux proches de la côte ainsi que le littoral. La situation s'améliorant, ces restrictions ont été levées et les activités de pêche ont repris leur cours normal en août 1993. Ces restrictions ont touché les pêcheurs et les ramasseurs de coquillages.

Quelque 4 100 pêcheurs et ramasseurs de coquillages ont soumis des demandes d'un montant total de Pts 10,364 milliards (£46 millions). Sur la base de l'évaluation provisoire faite par les experts engagés par le Fonds de 1971 et le UK Club, des paiements partiels d'un montant total de Pts 793 millions (£4,2 millions) ont été versés à ces demandeurs.

La zone touchée par le déversement d'hydrocarbures abrite d'importants élevages aquacoles de moules, de saumons, d'huîtres et de coquilles Saint-Jacques. La mytiliculture est la plus importante de ces activités car les moules représentent plus de 80% de la valeur totale des récoltes. Des parcs d'élevage du turbot et du saumon ainsi que des installations de dépuration des palourdes et des moules dans la zone ont été touchées par les hydrocarbures, les installations de dépuration ayant dû fermer pendant plusieurs mois.

Des demandes d'un montant total de Pts 4,584 milliards (£21 millions) ont été soumises au titre des préjudices subis par des élevages d'huîtres, de coquilles Saint-Jacques, de moules et de saumons. Les renseignements donnés à l'appui de ces demandes étaient très restreints. Sur la base de ces renseignements et après avoir examiné les statistiques officielles publiées par le Conseil des pêches, le Fonds de 1971 et le UK Club ont procédé à une évaluation provisoire des préjudices subis, à la suite de laquelle des paiements partiels ont été effectués au titre de ces demandes, pour un total de Pts 381 millions (£2 millions).

Des demandes d'un montant total de Pts 139 millions (£623 000) ont été soumises par trois fermes intertidales se consacrant à l'élevage de plusieurs espèces de palourdes et de clovisses. Sur la base des renseignements disponibles, les experts du Fonds de 1971 et du UK Club ont procédé à une évaluation provisoire des préjudices subis, à la suite de laquelle un demandeur a reçu un paiement partiel de Pts 760 000 (£4 100).

Des demandes d'un montant total de Pts 2,112 milliards (£9,5 millions) ont été soumises au titre de neuf installations de dépuration. Sur la base des renseignements limités qui leur ont été fournis, les experts du Fonds de 1971 et du UK Club ont procédé à une évaluation provisoire des préjudices subis par ces demandeurs, à l'issue de laquelle ces derniers ont reçu des paiements partiels s'élevant au total à Pts 138 millions (£697 000).

Trois fermes piscicoles situées sur le littoral de la zone atteinte ont présenté des demandes d'indemnisation d'un montant total de Pts 2,041 milliards (£9,2 millions) au titre d'une perte alléguée de leur stock due à la pollution. Des paiements partiels d'un montant de Pts 68 millions (£325 400) ont été versés à ces demandeurs.

Procédure criminelle à La Corogne

Procédure criminelle

Une procédure criminelle a été engagée devant le tribunal de La Corogne contre le capitaine de l'*Aegean Sea* et le pilote chargé de faire entrer le navire dans le port de La Corogne. L'audience s'est tenue du 9 janvier au 1er février 1996. Lors de cette audience, le tribunal a examiné non seulement les aspects criminels mais aussi les demandes d'indemnisation qui avaient été présentées au criminel contre le propriétaire du navire, le capitaine, le UK Club, le Fonds de 1971, le propriétaire de la cargaison qui se trouvait à bord de l'*Aegean Sea* et le pilote.

Le jugement

Le tribunal criminel a rendu son jugement le 30 avril 1996. Celui-ci résume les requêtes du procureur public et de toutes les autres parties à l'accusation. On y analyse les aspects techniques du sinistre, les aspects ayant trait à la navigation et les actes du capitaine et du pilote, et l'on y établit la responsabilité criminelle du capitaine et du pilote. Enfin, le jugement traite de toutes les demandes d'indemnisation soumises par les parties à l'accusation, à l'exception des demandes des parties ayant réservé leur droit de poursuivre leurs demandes au civil à un stade ultérieur, et de cinq autres demandes qui ne sont pas mentionnées dans le jugement et pour lesquelles aucun élément de preuve n'a été fourni.

Responsabilité criminelle du capitaine et du pilote

Le tribunal criminel a estimé que le capitaine avait agi avec imprudence sans la diligence requise du capitaine d'un navire tel que l'*Aegean Sea*, du fait qu'il n'avait pas effectué la manoeuvre avec assez de prudence compte tenu du moment et de l'endroit auxquels les événements s'étaient déroulés. Le capitaine a été jugé coupable de négligence criminelle et a été condamné à verser une amende de Pts 300 000 (£1 350). Le tribunal a estimé que le pilote avait lui aussi agi de manière imprudente. D'après le règlement établi par l'Autorité portuaire de La Corogne, le pilote n'aurait pas dû permettre à l'*Aegean Sea* d'entrer dans le port la nuit, sauf s'il avait fait beau temps. Il a également été noté que le pilote savait qu'il ne pouvait monter à bord de l'*Aegean Sea* dans la zone désignée étant donné que, peu de temps auparavant, on l'avait débarqué d'un navire sous son pilotage à cause du mauvais temps. Le tribunal a jugé que le pilote était coupable de négligence criminelle dans la mesure où il était tenu d'assurer des services de pilotage depuis les limites extérieures du port et qu'il avait failli à cette obligation. Le pilote a été condamné à verser une amende de Pts 300 000 (£1 350).

Le capitaine et le pilote ont fait appel de ce jugement et ont demandé l'acquittement.

L'Etat espagnol a fait appel de ce jugement en ce qui concerne le pilote et a demandé l'acquittement car, de l'avis de l'Etat, le pilote n'était coupable d'aucune négligence criminelle.

Décision du tribunal criminel en ce qui concerne la responsabilité civile

Le tribunal criminel a jugé que le capitaine de l'*Aegean Sea* et le pilote étaient tous deux directement responsables du sinistre. Il a également considéré que le UK Club et le Fonds de 1971 étaient directement responsables des dommages nés du sinistre et que cette responsabilité était conjointe et solidaire. Le tribunal a, en outre, déclaré que le propriétaire de l'*Aegean Sea* et l'Etat espagnol avaient une responsabilité subsidiaire.

Comme cela est indiqué plus haut, le capitaine et le pilote ont, à égalité, été jugés responsables au criminel. De l'avis de l'avocat espagnol du Fonds de 1971, cela signifie que le capitaine/le UK Club/le Fonds de 1971 aurait en fin de compte à payer 50% du montant de l'indemnisation et le pilote/l'Etat espagnol les autres 50%. Lors de la session du Comité exécutif en juin 1996, la délégation espagnole a estimé que, conformément au jugement, le UK Club et

le Fonds de 1971 auraient à verser le montant maximal des indemnités disponibles en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds et que l'Etat espagnol verserait uniquement les indemnités dépassant ce montant.

Dans son appel, l'Etat espagnol a affirmé qu'il n'y avait eu nulle négligence de la part du pilote et que le sinistre était donc entièrement dû à la négligence du capitaine. L'Etat a allégué qu'en tout état de cause, il n'était pas subsidiairement responsable des actes des pilotes du fait que ceux-ci n'étaient pas fonctionnaires mais rattachés à un organe distinct, la Corporation des pilotes. Qui plus est, l'Etat a affirmé que, bien que les navires soient tenus de recourir à un pilote pour entrer dans le port de La Corogne, cette disposition ne signifiait pas pour autant que l'Etat était responsable des actes du pilote.

Le Fonds de 1971 a déclaré qu'une fois établie la responsabilité criminelle du pilote, il s'ensuivait que l'Etat était subsidiairement responsable. Le Fonds a soutenu qu'en vertu de la législation espagnole, le pilotage était un service public obligatoire surveillé par l'Etat et qui ne pouvait être exercé que par ceux qui avaient été homologués par l'Etat après avoir passé un examen: autrement dit, le pilotage était le monopole de l'Etat. Le Fonds a fait observer que des sanctions pouvaient être imposées si un navire entrait dans un port sans l'aide d'un pilote.

Le Comité exécutif a estimé que le Fonds de 1971 avait pour politique d'intenter une action en recours chaque fois que cela était approprié et qu'il devait, dans chaque cas, envisager s'il serait possible de recouvrer tout montant qu'il aurait versé aux victimes auprès du propriétaire du navire ou d'autres parties, sur la base de la législation nationale applicable. Le Comité a également déclaré que la décision du Fonds de 1971 d'intenter ou non une telle action devrait être prise dans chaque cas particulier, en fonction des chances d'aboutir dans le cadre du système juridique en question. Le Comité a décidé de revenir sur la question de savoir si le Fonds de 1971 devrait poursuivre son action en recours contre l'Etat espagnol une fois que la cour d'appel aurait rendu son jugement.

Décision du tribunal criminel ayant trait aux demandes d'indemnisation

Observations générales

Selon la législation espagnole, le demandeur doit apporter des preuves du montant des préjudices subis. Cependant, si le demandeur n'a pas quantifié le préjudice, le calcul peut être renvoyé à la procédure d'exécution du jugement. Dans ce cas, le tribunal est tenu de déterminer les critères à appliquer pour l'évaluation du quantum du préjudice subi. L'exécution du jugement relève du juge qui a prononcé le jugement en première instance.

Dans l'affaire de l'*Aegean Sea,* le tribunal criminel a estimé que, pour la plupart des demandes, il n'avait pas suffisamment de preuves pour calculer le montant du préjudice subi et il les a renvoyées à la procédure d'exécution du jugement. En ce qui concerne un certain nombre d'autres demandes, il a alloué un montant qui n'était qu'une fraction du montant réclamé. Le tribunal n'a pas accepté les conclusions d'une étude réalisée par l'Université de Saint-Jacques- de-Compostelle s'agissant de la quantification globale du préjudice qu'auraient subi les pêcheurs, les ramasseurs de coquillages et les mytiliculteurs; il s'est aligné sur la position du Fonds de 1971 en ce qui concerne la nécessité pour les demandeurs de présenter des pièces justificatives pour étayer leurs préjudices.

Le montant total des demandes qui, de l'avis du tribunal, étaient étayées par des preuves acceptables, se chiffrait à environ Pts 840 millions (£3,8 millions). Lors du jugement, les demandeurs se sont vu accorder les indemnités suivantes:

	Demandeur	Montant réclamé Pts	£	Montant alloué Pts	£
1	Gouvernement espagnol	1 154 500 000	5 200 000	Exécution du jugement	
2	Xunta de Galice	246 212 672	1 100 000	245 336 962	1 100 000
3	Conseil de La Corogne	690 000 000	3 100 000	24 281 515	110 000
4	Conseil de Culleredo	50 000 000	225 000	3 000 000	13 000
5	Conseil d'Oleiros	1 303 158 734	5 800 000	30 644 784	140 000
6	Alponpor (élevage de palourdes)	81 037 735	360 000	20 000 000	90 000
7	Pêcheurs	95 400 000	430 000	Exécution du jugement	
8	Vendeurs et transporteurs de poisson	58 347 694	260 000	Exécution du jugement	
9	Elevage de moules, installations de dépuration et société de commercialisation	579 565 938	2 600 000	Exécution du jugement	
10	Elevage de moules	416 842 506	1 900 000	307 027 638	1 400 000
11	Association de pêcheurs et de ramasseurs de coquillages	9 713 398 652	43 500 000	Exécution du jugement	
12	Ramasseurs de coquillages	420 000 000	1 900 000	Exécution du jugement	
13	Association de pêcheurs et de ramasseurs de coquillages	2 492 422 000	11 200 000	Exécution du jugement	
14	Ramasseurs de coquillages	1 418 209 000	6 400 000	Exécution du jugement	
15	Pêcheurs	79 085 600	350 000	Exécution du jugement	
16	Ramasseurs de coquillages	99 057 200	450 000	Exécution du jugement	
17	Repsol Petroleo (propriétaire de la cargaison de l'*Aegean Sea*)	1 534 986 180	6 900 000	25 000 000	112 000
	Repsol Petroleo (récupération d'hydrocarbures)	249 042 393	1 100 000	Le tribunal ne s'est pas prononcé	
	Repsol Petroleo (opérations de nettoyage)	184 216 423	830 000	184 216 423	830 000
	Total	20 865 482 727	93 605 000	839 507 322	3 795 000

Appels interjetés

Le Fonds de 1971, le propriétaire du navire, le UK Club, le capitaine, le pilote, l'Etat espagnol et huit autres parties ont interjeté appel. Les parties ont soumis des réponses aux appels formés par les autres parties.

Dans l'appel qu'il a interjeté dans l'affaire de l'*Aegean Sea*, le Fonds de 1971 a déclaré qu'il ne pouvait être tenu à réparation que pour des dommages qui relevaient des définitions du *dommage par pollution* et des *mesures de sauvegarde* données dans les articles I.6 et I.7 de la Convention sur la responsabilité civile, qui faisaient partie de la législation espagnole. Le Fonds de 1971 a soutenu qu'il fallait tenir compte des décisions prises par les organes compétents du Fonds en ce qui concerne les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation. Le Fonds de 1971 a déclaré, dans l'appel, que le tribunal criminel avait admis un certain nombre de demandes qui ne pouvaient pas être considérées comme des *dommages causés par contamination* ou des *mesures de sauvegarde*. Le Fonds de 1971 a également fait appel du jugement sur certains points, lorsque, à son avis, la demande était recevable en principe mais n'avait pas été justifiée par le demandeur ou lorsque l'évaluation du préjudice qui avait été faite par le tribunal était incorrecte.

La cour d'appel devrait rendre son jugement au cours du printemps 1997.

Certains appels qui portent sur des questions de principe sont décrits ci-dessous.

Demande de l'Etat espagnol

L'Etat espagnol avait présenté une demande de Pts 1 154 500 000 (£5,2 millions). Le tribunal a jugé que le quantum des préjudices allégués n'avait pas été prouvé et, pour cette raison, il a renvoyé le calcul à la procédure d'exécution du jugement.

La majeure partie de cette demande, portant sur une somme de Pts 740 millions (£3,3 millions), avait trait à l'apport de quelque 286 000 m^3 de sable sur certaines plages d'agrément. Lors de l'audience devant le tribunal, le Fonds de 1971 a fait observer qu'un programme de restauration des plages avait été prévu par le Gouvernement avant le sinistre de l'*Aegean Sea* et que les opérations avaient commencé avant ce sinistre. Le Fonds de 1971 a souligné que seuls 1 230 m^3 de sable mazouté avaient été enlevés de ces plages après le sinistre. Pour cette raison, le Fonds de 1971 a estimé que la partie de cette demande qui avait trait à l'apport de sable n'était pas recevable, sauf s'agissant du remplacement de ces 1 230 m^3. L'Etat espagnol a également demandé une indemnité de Pts 100 millions (£450 000) au titre d'études sur les effets à long terme de la pollution. De l'avis du Fonds de 1971, les études de ce type ne sont recevables que si elles concernent les opérations de nettoyage ou les mesures de sauvegarde. Le Fonds de 1971 a fait appel du jugement en ce qui concerne ces points.

Demande du Gouvernement de la région de la Galice (Xunta)

La Xunta avait réclamé des indemnités de Pts 246 millions (£1,1 million) et s'est vu allouer Pts 245 millions. Le Fonds de 1971 a fait appel notamment sur les points suivants.

- Le coût de certaines mesures de suivi de la qualité de l'air à la suite du sinistre. Cette rubrique a été acceptée par le tribunal criminel. Or, de l'avis du Fonds de 1971, ces coûts ne concernent ni des dommages causés par contamination, ni des mesures de sauvegarde.

- Des coûts de Pts 42 millions (£188 000) pour des travaux réalisés par 70 biologistes pendant une période de 30 jours suivant immédiatement le sinistre. Aucun élément n'a

été présenté qui indiquerait ce que les biologistes ont fait pour prévenir ou réduire les dommages par pollution. De l'avis du Fonds, sur la base des preuves disponibles, ces coûts ne sont pas recevables.

- Des coûts de Pts 1,3 million (£5 800), au titre du matériel utilisé ou endommagé dans le cadre de certaines opérations de sauvetage de l'équipage de l'*Aegean Sea* par hélicoptère. Le Fonds de 1971 estime que ces opérations ne relèvent pas des définitions du *dommage par pollution* ou des *mesures de sauvegarde*.

- Des coûts de Pts 57,3 millions (£257 000) pour des études scientifiques sur la contamination des moules et des bernacles. De l'avis du Fonds de 1971, cette rubrique est irrecevable dans sa totalité, étant donné qu'une part importante de ces études scientifiques n'était pas liée à des opérations de nettoyage ou à des mesures de sauvegarde.

Le Fonds de 1971 a demandé que les rubriques susvisées soient examinées dans le cadre de la procédure d'exécution du jugement, afin de permettre au demandeur de présenter des éléments de preuve indiquant les opérations qui auraient eu trait au nettoyage ou à des mesures de sauvegarde.

En outre, le tribunal a alloué une indemnité de Pts 30 millions (£135 000) au titre d'une campagne de promotion des produits de la pêche de Galice. Le Comité exécutif avait rejeté cette demande à sa 42ème session, étant donné que ces activités de promotion étaient de caractère trop général. Le Fonds de 1971 a également fait appel sur ce point.

Demande des conseils locaux de La Corogne, de Culleredo et d'Oleiros

Les conseils n'ont pas fait appel du jugement. En revanche, le Fonds de 1971 a fait appel sur les points indiqués ci-dessous.

S'agissant du Conseil de La Corogne, le Fonds de 1971 a fait appel sur deux points. En premier lieu, le tribunal criminel a jugé recevables certains coûts relatifs à la remise en état d'une zone qui avait été complètement réaménagée, et ce pour des raisons tout autres que le sinistre de l'*Aegean Sea*. Le tribunal a admis que les travaux de remise en état n'avaient pas été effectués, mais a néanmoins alloué une indemnité correspondant à la somme demandée de Pts 12,9 millions (£58 000). En second lieu, la demande présentée par le Conseil comprend certains coûts encourus par les services de police et de sapeurs-pompiers et d'autres services publics, pour un total de Pts 11,5 millions (£52 000). De l'avis du Fonds de 1971, ces rubriques ne relèvent pas des définitions du *dommage par pollution* ou des *mesures de sauvegarde*.

En ce qui concerne le Conseil de Culleredo, le tribunal criminel a accepté, entre autres, une rubrique de la demande ayant trait au nettoyage de plages dans la Ría de El Burgo. De l'avis du Fonds de 1971, il est bien établi que la contamination provoquée par l'*Aegean Sea* n'a pas atteint cette zone; pour cette raison la demande devrait être rejetée.

La demande du Conseil d'Oleiros comprenait le coût d'un programme, d'une durée de 90 jours, ayant pour objet une évaluation de l'environnement et se chiffrant à Pts 25,3 millions (£113 000). Cette demande a été acceptée par le tribunal bien qu'aucun élément de preuve n'ait été fourni pour indiquer que ces travaux relevaient des définitions du *dommage par pollution* ou des *mesures de sauvegarde*. Le fait que les activités en cause aient été effectivement réalisées ne suffit pas, de l'avis du Fonds de 1971, pour que cette demande soit recevable en vertu des Conventions.

Demandes de pêcheurs et de ramasseurs de coquillages

La seule pièce justificative fournie à l'appui de la majorité de ces demandes a été une étude réalisée par l'Université de Saint-Jacques-de-Compostelle qui évaluait les pertes globales subies dans la zone sinistrée et portait non seulement sur les périodes durant lesquelles la pêche avait été interdite mais encore sur une période postérieure à la levée de l'interdiction. Elle ne tenait nullement compte des indemnités déjà versées ou de l'aide accordée par la Commission de l'Union européenne.

Le Fonds de 1971 a contesté la validité du rapport de l'université de Saint-Jacques-de-Compostelle et, en particulier, sa conclusion quant aux préjudices à long terme. Qui plus est, le Fonds a contesté que le rapport donne suffisamment de renseignements pour permettre une répartition équitable des indemnités entre les particuliers et les groupes présentant des demandes par l'intermédiaire et en dehors du tribunal criminel.

Le tribunal n'a pas admis les conclusions de cette étude et a estimé que chaque demandeur devait prouver qu'il avait subi un préjudice économique. Il a déclaré que s'agissant des propriétaires de navires de pêche, le préjudice devait être prouvé à l'aide de déclarations fiscales et/ou de relevés des prises. Pour les ramasseurs de coquillages, le tribunal a estimé que l'indemnisation devait être déterminée sur la base des plans d'exploitation approuvés par le Conseil des pêches de la Xunta de Galice avant le sinistre, alors que les membres des équipages des navires de pêche devaient être indemnisés sur la base des barèmes reconnus du salaire minimal. Le tribunal a également estimé que l'indemnisation n'était due que pour la période durant laquelle la pêche et le ramassage de coquillages avaient été interdits par décision de la Xunta de Galice et qu'il fallait déduire toute somme reçue de la Commission européenne. Toutes ces demandes ont été renvoyées à la procédure d'exécution du jugement, pour quantification.

A cet égard, le tribunal a déclaré que les indemnités devaient être calculées de la manière suivante:

Membres des équipages des bateaux de pêche:	nombre de jours de pêche perdus x salaire minimal fixé par la convention collective
Propriétaires de navires de pêche:	manque à gagner pour les périodes durant lesquelles il n'a pas été possible de pêcher, calculé sur la base des recettes obtenues durant la même période en 1990, 1991 et 1992, telles que ressortant des déclarations fiscales ou des relevés des prises
Ramasseurs de coquillages:	nombre de jours autorisés de ramassage qui ont été perdus durant la période d'interdiction de pêche x quota journalier de prises maximales.

En établissant ces critères, le tribunal criminel a accepté dans une grande mesure la position de principe prise par le Fonds de 1971 en ce qui concerne la nécessité de fournir des éléments de preuve ayant trait aux demandes présentées par les pêcheurs et les ramasseurs de coquillages. Cependant, le Fonds de 1971 a contesté la méthode adoptée par le tribunal pour le calcul des pertes subies par les ramasseurs de coquillages, qui se fondait sur des chiffres maximaux pour le nombre de jours et les quantités. Le Fonds de 1971 a souligné qu'il était peu probable que ces chiffres maximaux puissent être atteints et il a fait observer que les plans d'exploitation approuvés prévoyaient des prises totales bien inférieures.

Un certain nombre de demandeurs ont fait appel en ce qui concerne la question de la quantification des dommages subis, soutenant que le rapport rédigé par l'Université de Saint-Jacques-de-Compostelle prouvait le montant des préjudices. Ils ont demandé que les indemnités soient chiffrées sur la base de ce rapport. Un demandeur a réclamé un montant supplémentaire de Pts 4,5 milliards (£20,2 millions) pour les pertes subies après la période couverte par le rapport de l'Université (qui allait jusqu'à la fin de 1995) et pour le préjudice moral. Les demandeurs ont critiqué la démarche adoptée par le tribunal criminel selon laquelle les demandes devraient être quantifiées individuellement et non collectivement, et ont insisté sur le fait que le rapport de l'université de Saint-Jacques était incontestable et traitait correctement de la répartition des pertes entre les intéressés. Aucun élément de preuve n'a été apporté pour justifier le montant réclamé pour la période allant au-delà de celle considérée par le rapport de l'Université.

Détermination du montant maximal payable par le Fonds de 1971

Au cours de l'audience devant le tribunal criminel, un certain nombre de demandeurs ont soulevé la question de la méthode à appliquer pour convertir en pesetas espagnoles le montant maximal payable en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, qui était exprimé en francs-or (francs Poincaré). Ces demandeurs ont soutenu que le montant devrait être converti sur la base de la valeur de l'or sur le marché libre, et non sur la base du droit de tirage spécial (DTS), étant donné que le Protocole de 1976 à la Convention portant création du Fonds, qui avait remplacé le franc comme unité de compte par le droit de tirage spécial du Fonds monétaire international, n'était pas encore entré en vigueur à la date du sinistre de l'*Aegean Sea*. A l'appui de leur requête, les demandeurs ont présenté un avis rédigé par un professeur de droit espagnol, mais cet avis n'a pas été admis comme élément de preuve par le tribunal.

A l'audience, le Fonds de 1971 a soutenu que la conversion devrait se faire sur la base du DTS, invoquant essentiellement à cet effet les raisons mentionnées lors de la procédure en justice concernant l'affaire du *Haven* (voir la page 47 ci-dessus). Le Fonds de 1971 a appelé l'attention du tribunal criminel sur le fait que, dans le cadre des débats sur le sinistre du *Haven* tenus par le Comité exécutif, la délégation espagnole avait indiqué que le Gouvernement espagnol avait fait savoir au tribunal de Gênes qu'il appuyait la position du Fonds quant à la méthode de conversion.

Dans le jugement, le tribunal criminel a déclaré que, s'agissant du Fonds de 1971, la limite applicable était celle qui était fixée à l'article 4 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Dans leurs appels, les demandeurs susvisés ont demandé que la Cour d'appel fixe le montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds en se référant au prix de l'or sur le marché libre.

Dans sa réponse, le Fonds de 1971 a demandé que la Cour d'appel déclare que le montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds correspondait à 60 millions de DTS. Le Fonds a appelé l'attention de la Cour d'appel sur le fait que, lors de la session du Comité exécutif tenue en février 1996 (soit après l'audience devant le tribunal criminel), la délégation espagnole avait déclaré que le Gouvernement espagnol avait toujours soutenu la position du Fonds de 1971 s'agissant de la méthode à appliquer pour la conversion.

Négociations avec les demandeurs

A sa session tenue en juin 1996, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur d'étudier la possibilité de parvenir à un règlement à l'amiable avec les demandeurs visés par ce jugement, sur la base des preuves requises par le tribunal dans le jugement.

En juillet 1996, des représentants du Gouvernement espagnol et de la Xunta de Galice et l'Administrateur se sont réunis et sont convenus qu'il fallait consentir de nouveaux efforts pour parvenir à un règlement à l'amiable. A cet effet, il a également été convenu que les experts des parties devraient se réunir pour évaluer les éléments de preuve fournis par les demandeurs, tels que requis par le juge.

Cette réunion a eu lieu en octobre 1996. Or, seule la Xunta de Galice a présenté de nouveaux documents contenant des renseignements supplémentaires sur les plans d'exploitation pour le ramassage des coquillages. Les demandeurs ont indiqué que les pêcheurs ne pouvaient pas fournir les documents requis par le tribunal, à savoir les reçus pour les prises débarquées et les déclarations d'impôt. En conséquence, les experts du Fonds de 1971 et du Club n'ont pas été en mesure d'évaluer les pertes subies par les marins pêcheurs conformément au jugement.

L'avocat qui représentait certains demandeurs du secteur de la pêche et du ramassage des coquillages a déclaré à cette réunion qu'il serait prêt à recommander à ses clients (marins pêcheurs et ramasseurs de coquillages) d'accepter le règlement intégral et définitif d'un montant calculé sur la base fixée par le tribunal pour les seuls ramasseurs de coquillages. Conformément au représentant de la Xunta, cette méthode donnait pour les ramasseurs de coquillages un chiffre de l'ordre de Pts 3,2 milliards (£14,3 millions), alors que ceux-ci semblaient être parvenus à un chiffre de Pts 3,8 milliards (£17,1 millions). Le chiffre le plus élevé auquel étaient parvenus les experts engagés par le Club et le Fonds de 1971 pour calculer les préjudices effectivement subis par ces ramasseurs de coquillages à l'aide des renseignements fournis par ces derniers s'élevait à Pts 8 milliards (£3,6 millions). Dans ses calculs, la Xunta a utilisé la valeur des prises maximales autorisées par homme et par jour pour toutes les espèces nommées dans les plans d'exploitation, en les multipliant par le nombre des journées de ramassage autorisées qui avaient été perdues du fait de l'interdiction. Ces calculs supposaient que chaque ramasseur de coquillages récolte le maximum des prises autorisées à la fois sur les rives dont le Conseil des pêches permettait la seule exploitation par sa propre Cofradía et dans la zone dite de libre ramassage ouverte à tout ramasseur de coquillages titulaire d'un permis. Les demandeurs n'ont pas donné de détail sur la façon dont ils étaient parvenus au chiffre de Pts 3,8 milliards (£17,1 millions).

Le Comité exécutif a noté que, de l'avis des experts du Club/Fonds, toutefois, cette approche était tout à fait artificielle et supposait que les stocks étaient illimités, que les conditions météorologiques étaient toujours favorables et que les ramasseurs de coquillages étaient physiquement capables de récolter tout leur quota de toutes les espèces autorisées au cours de toutes les journées autorisées, en changeant d'équipement et d'emplacement si nécessaire pour y parvenir.

Comme il est indiqué ci-dessus, le Fonds de 1971 et le Club n'acceptent pas que l'on calcule les pertes des ramasseurs de coquillages en se fondant sur le nombre maximal de journées de récolte autorisées et sur les quantités maximales autorisées; le Fonds de 1971 a interjeté appel sur ce point. Le Comité exécutif a réaffirmé que, conformément à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds, une indemnisation pouvait être payée uniquement pour les préjudices réellement subis et les demandeurs devaient

étayer le montant de leurs préjudices. Pour ces raisons, le Comité a décidé que le Fonds de 1971 ne pouvait pas accepter l'offre de règlement faite par l'avocat des demandeurs.

Prescription

Les demandes formées contre le Fonds de 1971 sont frappées de prescription trois ans après la date à laquelle le dommage est survenu à moins que le demandeur n'ait pris certaines mesures judiciaires. Pour éviter que sa demande ne soit frappée de prescription, le demandeur doit intenter une action en justice contre le Fonds de 1971 avant l'expiration du délai de trois ans ou bien notifier au Fonds de 1971, avant cette date, qu'une action en réparation a été engagée à l'encontre du propriétaire du navire ou de son assureur.

Le délai de prescription de trois ans spécifié à l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds a expiré dans l'affaire de l'*Aegean Sea* à l'égard de la plupart des demandeurs le 3 décembre 1995 ou peu après cette date. A sa session de décembre 1995, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si certaines demandes étaient frappées de prescription vis-à-vis du Fonds de 1971.

Un certain nombre de demandeurs dans l'affaire de l'*Aegean Sea* avaient demandé réparation au propriétaire du navire et à l'assureur dans le cadre d'une procédure criminelle, ainsi qu'ils y étaient autorisés par les règles de procédure espagnole. Ces actions avaient été notifiées au Fonds de 1971. Ces demandeurs avaient également engagé des actions en réparation contre le Fonds de 1971 dans le cadre de cette procédure, soit par l'intermédiaire du procureur public, soit, dans certains cas, directement. Le Comité a estimé que ces demandes n'étaient pas frappées de prescription vis-à-vis du Fonds de 1971.

Un certain nombre de demandeurs des secteurs de la pêche et de l'aquaculture avaient déposé des accusations criminelles contre quatre personnes. Dans cette procédure, ils n'avaient pas soumis de demandes d'indemnisation mais s'étaient seulement réservé le droit de demander réparation lors de poursuites ultérieures (c'est-à-dire de poursuites civiles qui seraient intentées ultérieurement après l'aboutissement de la procédure criminelle) sans donner d'indication concernant les montants en cause. Le Comité exécutif a noté que ces demandeurs n'avaient pas intenté d'action en justice contre le Fonds de 1971 dans le délai prescrit, ni n'avaient notifié au Fonds de 1971 une action en réparation contre le propriétaire du navire ou le UK Club. Rappelant qu'il avait précédemment décidé que les strictes dispositions prévues en matière de prescription dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds devraient s'appliquer dans chaque cas, le Comité a estimé que ces demandes devraient être considérées comme prescrites vis-à-vis du Fonds de 1971.

Le Comité s'est penché sur le cas d'un troisième groupe de demandeurs qui avaient présenté leurs demandes au Bureau conjoint des demandes d'indemnisation de La Corogne et non pas au tribunal. Il a estimé que ces demandeurs n'avaient pas pris les mesures requises en vertu de la Convention portant création du Fonds pour empêcher que leurs demandes ne soient frappées de prescription vis-à-vis du Fonds de 1971.

Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur d'examiner plus avant la question de la prescription. Le Gouvernement espagnol et l'Administrateur sont convenus d'examiner ensemble cette question avant que l'étude réalisée par l'Administrateur ne soit soumise au Comité exécutif.

Critique formulée par la délégation espagnole à propos du traitement du sinistre de l'*Aegean Sea* par le Fonds de 1971

Aux sessions du Comité exécutif tenues en juin et en octobre 1996, la délégation espagnole a fait des déclarations qui critiquaient le traitement du sinistre de l'*Aegean Sea* par le Fonds de 1971. Elle a fait part de la déception de l'administration espagnole qui jugeait insuffisant le montant des sommes versées aux demandeurs espagnols. Elle a déclaré que les évaluations faites par les experts du Fonds de 1971 dans l'affaire de l'*Aegean Sea* avaient été excessivement faibles et que la demande de preuves à l'appui des préjudices subis par les demandeurs avait été exagérée. Elle a notamment indiqué qu'elle craignait une discrimination dans la façon dont les victimes espagnoles avaient été traitées.

Le Comité exécutif a conclu que rien ne tendait à indiquer que le Fonds de 1971, l'Administrateur, le Secrétariat ou les experts du Fonds aient fait preuve de discrimination à l'égard de l'Espagne ou des demandeurs espagnols ni qu'ils aient traité le sinistre d'une manière inéquitable ou partiale. Le Comité a déclaré que l'Administrateur avait agi en pleine conformité de la politique arrêtée par l'Assemblée et le Comité exécutif concernant les procédures à suivre et les prescriptions régissant la présentation de preuves. Le Comité a déclaré qu'il avait toute confiance dans la façon dont l'Administrateur traitait cette affaire. Il a également souligné combien il importait que les Etats veillent à ce que leur législation nationale respecte les dispositions des Conventions ainsi que les règles et critères fixés par les organes directeurs du Fonds de 1971.

Une séance de l'Assemblée
(source: John Ross)

BRAER

(Royaume-Uni, 5 janvier 1993)

Le sinistre

Le 5 janvier 1993, 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 par très mauvais temps au sud des îles Shetland (Royaume-Uni). Le navire s'est échoué à Garths Ness et du pétrole a commencé de s'en échapper presque immédiatement.

La tempête a persisté presque sans relâche jusqu'au 24 janvier 1993, si bien que le navire s'est brisé, libérant sa cargaison et ses soutes dans la mer. Sous l'action de la forte houle, la plupart des hydrocarbures déversés se sont dispersés naturellement et le rivage n'a guère été touché. Des vents forts ont cependant rabattu des embruns d'hydrocarbures sur des terres agricoles et des maisons à proximité du littoral.

Le Gouvernement du Royaume-Uni a imposé une zone d'exclusion dans un secteur situé le long de la côte occidentale des îles Shetland qui avait été touchée 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. L'interdiction a été levée par étapes pour diverses espèces, à l'exception des moules et des homards de Norvège à l'égard desquels l'interdiction est toujours en vigueur.

Règlement extrajudiciaire des demandes

Au 31 décembre 1996, quelque 2 000 demandes d'indemnisation avaient été acquittées, en tout ou en partie, pour un montant total d'environ £46 millions. Sur ce montant, le Fonds de 1971 a versé environ £41 millions et l'assureur P & I du propriétaire du navire (l'Assuranceföreningen Skuld, appelée le Skuld Club) a versé environ £4,8 millions. En outre, des demandes s'élevant à £1,9 million ont été acceptées comme étant recevables mais elles n'ont pas encore été honorées.

Procédures devant les tribunaux

Bilan général

Les demandes contre le Fonds de 1971 ont été frappées de prescription le 5 janvier 1996 ou peu de temps après, c'est-à-dire à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le dommage est survenu. Vers la fin du délai de trois ans, quelque 270 demandeurs avaient introduit une action devant le tribunal de session d'Edimbourg à l'encontre du propriétaire du navire, du Skuld Club et du Fonds de 1971. Le montant total réclamé s'élevait à £80 millions environ. En 1996, 11 demandes se chiffrant à £2 291 863 ont été retirées de la procédure judiciaire et 12 des demandes en instance devant le tribunal, qui s'élevaient au total à £3 797 129, ont été réglées à raison d'un montant total de £878 229.

Les actions en justice portent essentiellement sur les chefs de dommages suivants: dommages à des toits en amiante-ciment, baisse du prix du saumon, manque à gagner subi dans le secteur de la pêche et de la transformation du poisson, perte de quotas de pêche et lésions corporelles. La majorité des demandes ont cependant été rejetées par le Fonds de 1971 sur la base des décisions prises par le Comité exécutif, ou bien parce que les demandeurs n'avaient pas présenté suffisamment de preuves pour les étayer. Des demandes ont également été présentées en justice par le Gouvernement du Royaume-Uni et le Shetland Island Council. Certains des demandeurs, par exemple le Gouvernement du Royaume-Uni et un certain nombre de pêcheurs, ont entamé de telles actions en justice afin de préserver leur droit de pouvoir poursuivre les négociations dans le but de parvenir à un règlement extrajudiciaire.

La plupart des demandeurs n'ont pas fourni dans leur action initiale suffisamment de détails sur les pertes alléguées pour permettre au Fonds de 1971 d'évaluer la validité de leurs demandes. Au 31 décembre 1996, la plupart des demandeurs n'avaient toujours pas fourni suffisamment de documents pour étayer leurs demandes.

La procédure en justice a peu progressé en 1996.

Les principales catégories de demandes présentées dans la procédure sont exposées ci-dessous.

Dommages à des biens

Des demandes ont été soumises au titre de dommages à des tuiles en amiante-ciment et des tôles ondulées utilisées pour la toiture de maisons et de bâtiments agricoles. Les demandeurs alléguaient que ces dommages étaient dus à la pollution.

Une enquête détaillée a été effectuée par des ingénieurs-conseils engagés par le Fonds de 1971 et le Skuld Club qui ont conclu que l'analyse des caractéristiques physiques des matériaux n'avait rien révélé d'incompatible avec l'âge des toits, leur degré d'exposition et la qualité de leur construction et de leur entretien. D'après les ingénieurs-conseils, l'analyse physique et microstructurelle n'avait pas permis de déceler d'éléments tendant à prouver que les hydrocarbures provenant du *Braer* avaient contribué à la détérioration des matériaux examinés. Ils ont déclaré que l'analyse chimique et les examens pétrographiques n'avaient rien révélé qui tende à démontrer que des hydrocarbures avaient pénétré dans ces matériaux ou leur avaient fait subir une quelconque détérioration.

Compte tenu des résultats de l'enquête, le Fonds de 1971 a rejeté les demandes relatives aux toits en amiante-ciment. Quatre-vingt-quatre demandes de cette catégorie, d'un montant de £8 millions, ont toutefois donné lieu à une procédure judiciaire. Aucune preuve technique n'a été présentée à l'appui de ces demandes. Nombre d'entre elles comprennent aussi d'autres rubriques, telles que des pertes liées à l'agriculture.

Fermes salmonicoles: manque à gagner allégué par des salmoniculteurs en raison de la baisse des prix

Des salmoniculteurs des Shetland ont soutenu que le prix du saumon élevé en dehors de la zone d'exclusion avait longtemps langui au cours d'une période d'au moins 30 mois à la suite du sinistre et ils ont présenté des demandes au titre des pertes résultant de cette baisse des prix.

Les experts du Fonds de 1971 et du Skuld Club ont conclu qu'il y avait une baisse du prix relatif du saumon des Shetland au cours des mois qui avaient suivi le sinistre du *Braer* jusqu'au mois de juin 1993; sur cette base, un certain nombre de demandeurs ont reçu des indemnités d'un montant total de £311 600. Les demandeurs ont soutenu que la baisse des prix avait duré jusqu'au milieu de 1995, voire plus longtemps encore. Compte tenu de l'opinion de ses experts, le Fonds de 1971 a rejeté les demandes au titre d'une indemnisation additionnelle.

Quarante demandes de cette catégorie, d'un montant total de £11,3 millions, ont donné lieu à une procédure judiciaire. Trois demandes de cette catégorie, d'un montant total de £598 113, ont été retirées en 1996.

Pêcheurs et ramasseurs de coquillages

Des pêcheurs qui d'habitude pêchaient ou ramassaient des coquillages à l'intérieur de la zone d'exclusion ont demandé l'indemnisation de leur manque à gagner dû au fait qu'ils

avaient été empêchés d'exercer leur activité. Des paiements d'un montant total de £7 millions ont été versés à ce titre pour la période courant de janvier 1993 à octobre 1995.

Un certain nombre de pêcheurs ont réclamé une indemnisation supplémentaire au titre de la réduction des prises de poisson et de divers types de coquillages et ont, à ce titre, intenté une action en justice, arguant que les stocks ne récupéreraient pas avant l'an 2000.

Une question particulière s'est posée s'agissant de quatre petits navires de pêche au poisson blanc qui fréquentaient normalement les parages à l'ouest de l'île de Burra (connus sous le nom de Burra Haaf). Des indemnités ont été versées aux propriétaires de ces navires au titre du manque à gagner subi jusqu'à la fin du mois de juin 1995 à la suite de la réduction des prises compte tenu du fait que, en raison de leurs faibles dimensions, ces embarcations avaient des possibilités très limitées d'atténuer leurs pertes en allant pêcher sur des lieux plus éloignés ou en utilisant d'autres méthodes de pêche. Le revenu annuel normal de ces quatre navires s'élève approximativement à £350 000 au total.

Les prises d'espèces de poisson commerciales provenant de la zone du Burra Haaf demeurent moins importantes que celles provenant d'autres pêcheries des îles Shetland. Cela pourrait être dû aux fortes concentrations d'hydrocarbures subsistant dans les sédiments de surface. Sur la base des renseignements fournis par le Scottish Office, le Fonds de 1971 a reconnu que les activités de pêche risquaient de ne pas redevenir normales avant quelques années.

La question s'est posée de savoir si le Fonds de 1971 devrait être disposé à régler les demandes présentées par les propriétaires de ces quatre navires au titre des pertes futures en leur versant une somme forfaitaire. Le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1971 devrait maintenir sa politique qui était de verser une indemnité uniquement pour les pertes déjà subies. Il a aussi été décidé que les demandes au titre des pertes futures qui faisaient l'objet d'une procédure en justice devraient être rejetées par le Fonds de 1971 au motif que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds ne prévoyaient pas des demandes de ce type. Le Comité a reconnu qu'il n'était pas certain que la position du Fonds de 1971 soit acceptée par les tribunaux de tous les Etats Membres. Il a estimé que, lorsqu'ils examineraient des demandes au titre des pertes futures, les tribunaux devraient tenir compte de l'importance d'une application uniforme des Conventions.

Demandes d'entreprises de transformation du poisson

Des indemnités d'un montant total de £3,2 millions ont été versées à 17 entreprises de transformation du poisson et services associés, essentiellement au titre des préjudices subis par ces entreprises qui ne recevaient plus leurs arrivages en provenance de la zone d'exclusion.

Dix demandes d'indemnisation présentées par des entreprises de transformation du poisson, d'un montant total de £10,5 millions, sont en instance devant le tribunal. Elles concernent des préjudices que ces entreprises disent avoir subis à la suite d'une réduction des activités de transformation des oeufs de hareng, du poisson blanc en provenance de la zone du Burra Haaf, des coquilles Saint-Jacques, des vanneaux et des homards entre 1993 et 1995.

Le Fonds de 1971 n'a pas pu se prononcer sur ces demandes car les preuves fournies par les demandeurs sont insuffisantes pour lui permettre de calculer les pertes alléguées.

Fournisseur de smolt

Une demande de £2 millions a été soumise par une société qui fournissait des smolts à des salmoniculteurs des Shetland à partir de son installation située en Ecosse métropolitaine, à environ 500 kilomètres des Shetland. Estimant que les activités de la société ne faisaient pas partie intégrante de l'économie de la zone touchée par la contamination, le Fonds de 1971 a rejeté la demande.

Cette demande a été présentée devant le tribunal.

P & O Scottish Ferries Ltd

Une demande d'un montant de £902 600 a été soumise par P & O Scottish Ferries Ltd au titre du manque à gagner que cette société aurait subi sur son service de transbordeurs entre Aberdeen et les Shetland du fait de la baisse du nombre des touristes se rendant dans les îles et de la diminution du volume du fret.

Le Comité exécutif a été d'avis que le critère de proximité raisonnable tel que défini par le Fonds de 1971 n'était pas rempli. Il a estimé, en particulier, qu'il n'y avait pas suffisamment de proximité entre l'activité du demandeur et la contamination. Il a également estimé que l'activité commerciale du demandeur ne faisait pas partie intégrante de l'activité économique des Shetland. C'est pourquoi il a rejeté la demande.

La compagnie a porté cette demande devant les tribunaux.

Lésions corporelles

En octobre 1995, le Comité exécutif a noté qu'un certain nombre de demandes non quantifiées avaient été soumises au propriétaire du navire, au Skuld Club et au Fonds de 1971 au titre de lésions corporelles alléguées telles que des problèmes respiratoires résultant de l'inhalation de vapeurs d'hydrocarbures et des affections cutanées provoquées par un contact avec des hydrocarbures. Le Comité a estimé que, d'après les débats de la Conférence internationale de 1969 qui avait adopté la Convention sur la responsabilité civile, cette convention couvrait en principe les lésions corporelles causées par une contamination, tandis que les lésions corporelles résultant d'autres causes n'étaient pas recevables. Le Comité a souligné qu'il incombait au demandeur de prouver que le préjudice allégué avait été effectivement causé par une contamination par les hydrocarbures échappés du navire considéré et de justifier le montant de la perte ou du dommage subi.

Cinq demandes de cette catégorie, qui s'élèvent au total à £500 000, ont fait l'objet d'une procédure judiciaire.

Gouvernement du Royaume-Uni

Le Gouvernement du Royaume-Uni a présenté une demande d'indemnisation au titre des frais encourus pour les opérations de nettoyage en mer et à terre, l'évacuation des déchets pollués, le suivi des opérations menées en vue de sauver le navire et sa cargaison et l'analyse des eaux visant à déterminer leur teneur en hydrocarbures. Cette demande s'élève au total à £3,6 millions. Un montant de £1,3 million a été approuvé et un complément d'information a été demandé en ce qui concerne certains points de la demande restés en suspens.

Cette demande est en instance devant le tribunal.

Shetland Islands Council

Le Shetland Islands Council a soumis une demande d'un montant total de £1,5 million au titre des coûts encourus à la suite du sinistre du *Braer*. En décembre 1995, le Comité exécutif

a examiné certaines rubriques de la demande, d'un montant total de £908 200, qui avaient trait à des études d'impact sur l'environnement, à la liaison avec les médias et d'autres visiteurs et à certains honoraires juridiques.

Pour ce qui est des études d'impact sur l'environnement, le Comité a noté que les rapports de ces études étaient de caractère assez général et n'étaient pas assez détaillés pour appuyer une demande particulière, qu'ils se basaient, dans une grande mesure, sur des renseignements disponibles auprès d'autres sources et que, vu la date de leur publication, ils ne contribuaient guère à clarifier les questions liées à l'indemnisation. Le Comité a estimé que, pour ces raisons, ces études n'avaient pas contribué à la soumission de demandes d'indemnisation recevables et que les coûts liés à leur établissement devraient être rejetés. Le Comité a pensé que les rubriques relatives à la liaison avec les médias et d'autres visiteurs n'étaient pas recevables, étant donné que ces frais ne pouvaient pas être considérés comme des dommages causés par contamination. Le Comité a estimé que les honoraires juridiques au titre des conseils donnés par un cabinet américain à propos de la législation américaine n'étaient pas recevables. Il a, en outre, décidé que les honoraires encourus dans deux cabinets juridiques du Royaume-Uni n'étaient pas recevables étant donné que leurs travaux portaient essentiellement sur des questions autres que la préparation et la présentation de demandes en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds.

Les négociations se poursuivent afin de parvenir à un règlement extrajudiciaire des parties de la demande qui, de l'avis du Fonds de 1971, sont recevables en principe.

Suspension des paiements

A sa session d'octobre 1995, le Comité exécutif a pris note du montant total des demandes présentées à ce jour et il a noté qu'un certain nombre de demandeurs avaient l'intention d'entamer une action en justice contre le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971. Le Comité a décidé de suspendre tout nouveau paiement aux fins d'indemnisation jusqu'à ce que le Comité ait réexaminé la question de savoir si le montant total des demandes avérées dépasserait le montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, à savoir 60 millions de DTS. Le Comité a chargé l'Administrateur de poursuivre les négociations concernant les demandes en suspens afin de parvenir à des accords sur le quantum des préjudices subis. La suspension des paiements est toujours en vigueur.

Droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité

Le montant de limitation applicable au *Braer* s'élève à 5 790 052 DTS (environ £4 948 700).

Le propriétaire du *Braer* a présenté une requête auprès du tribunal de Session d'Edimbourg sollicitant une ordonnance l'autorisant à limiter sa responsabilité.

A l'issue d'un examen approfondi des questions juridiques et techniques en cause et compte tenu du fait qu'il n'était guère probable que le Fonds récupère des montants notables, le Comité exécutif a décidé, en décembre 1995, que le Fonds de 1971 ne devrait pas contester le droit de limitation du propriétaire du navire, ni intenter d'action en justice à son encontre, ni à l'encontre de quiconque pour recouvrer les montants versés par le Fonds de 1971 à titre d'indemnisation. Le Comité a réexaminé cette question en février 1996 et a décidé de maintenir cette position.

Le fournisseur de smolt visé à la page 68 a contesté le droit du propriétaire du navire et du Skuld Club de limiter sa responsabilité.

KIHNU

(Estonie, 16 janvier 1993)

Le navire-citerne estonien *Kihnu* (949 tjb) s'est échoué à proximité du port de Tallinn (Estonie) alors qu'il transportait environ 1 000 tonnes de fuel-oil lourd et 460 tonnes d'huile diesel. Quelque 100 tonnes de fuel-oil lourd et 40 tonnes d'huile diesel se seraient déversées à la suite de l'échouement.

Les autorités estoniennes ont procédé à certaines opérations de nettoyage. L'Agence finlandaise de l'environnement a prêté son concours à la lutte contre le déversement en dépêchant en Estonie deux navires anti-pollution et un hélicoptère.

Le propriétaire du *Kihnu* au moment du sinistre était l'autorité du port de Tallinn. Le navire avait contracté une assurance P & I auprès de l'Ocean Marine Mutual Protection and Insurance Association Ltd.

En décembre 1995, le Gouvernement finlandais a présenté au Fonds de 1971 une demande d'un montant de FM713 055 (£90 000).

Le Gouvernement finlandais a engagé une action en justice contre le Fonds de 1971 auprès du tribunal d'instance de district d'Helsinki en janvier 1996, le dernier jour de la période de prescription de trois ans prévue dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le Gouvernement a également engagé une action contre l'assureur du propriétaire du navire devant le même tribunal.

Le montant de limitation applicable au *Kihnu* calculé conformément à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est estimé à 113 000 DTS (£95 000).

La Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds sont entrées en vigueur à l'égard de l'Estonie le 1er mars 1993, c'est-à-dire après le sinistre du *Kihnu*. En juin 1996, le Comité exécutif a estimé que, bien que la demande des autorités finlandaises concerne des opérations entreprises dans les eaux territoriales d'un Etat non Membre, les mesures prises visaient à prévenir ou à limiter des dommages par pollution sur le territoire ou la mer territoriale de la Finlande, laquelle était un Etat Membre du Fonds de 1971. Le Comité a donc décidé que les mesures prises par les autorités finlandaises relevaient en principe du champ d'application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur d'examiner la question de savoir si et, dans l'affirmative, dans quelle mesure, les autorités finlandaises avaient pris les mesures nécessaires pour recouvrer le montant correspondant aux frais encourus auprès du propriétaire du navire et de son assureur ou encore auprès des autorités estoniennes, et d'étudier si le montant réclamé était raisonnable. L'Administrateur a été également chargé d'examiner le rapport entre des accords régionaux applicables sur la coopération en ce qui concerne des déversements d'hydrocarbures et le régime d'indemnisation établi par la Convention de 1969 sur la

responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds. Ces questions sont en cours d'examen.

Des négociations entre le Gouvernement finlandais et le Fonds de 1971 se dérouleront au début de 1997.

RYOYO MARU

(Japon, 23 juillet 1993)

Le caboteur-citerne japonais *Ryoyo Maru* (699 tjb), qui était chargé de 2 081 tonnes de gazole lourd, est entré en collision avec un transporteur de véhicules, le *Pacific Explorer*, au large de Shimoda, péninsule d'Izu, Shizuoka (Japon). Deux citernes du *Ryoyo Maru* ont été endommagées et environ 500 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées. Le *Ryoyo Maru* a été remorqué jusqu'à un chantier naval, après le transbordement de la quantité restante d'hydrocarbures dans un autre navire.

Une analyse chimique a permis d'établir que le gazole lourd transporté par le *Ryoyo Maru* était un 'hydrocarbure persistant' aux fins de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

Les entités qui avaient participé aux opérations de nettoyage ont présenté des demandes d'indemnisation d'un montant total de ¥68 millions (£340 000). Ces demandes ont été réglées à raison de ¥37 millions (£238 000). En septembre 1994, le Fonds de 1971 a versé ¥8,4 millions (£54 000), ce qui représentait le montant total des demandes d'indemnisation approuvées moins le montant de limitation du propriétaire du navire qui était de ¥28 millions (£180 000).

Le tribunal maritime compétent a déclaré que la collision était due à une mauvaise navigation de la part des deux navires.

Le Fonds de 1971 a procédé à une enquête, par l'intermédiaire d'un avocat japonais, afin d'établir si le sinistre était dû à une faute personnelle du propriétaire du *Ryoyo Maru*, qui priverait ce dernier de son droit de limiter sa responsabilité. Cette enquête a révélé qu'il n'y avait pas eu de faute personnelle du propriétaire. Le Fonds de 1971 a versé au propriétaire du navire ¥7 millions (£52 000) en juillet 1995 au titre de la prise en charge financière.

Le Fonds de 1971 a engagé des négociations avec le propriétaire du *Pacific Explorer* en vue de recouvrer une partie du montant versé par le Fonds. A l'issue de ces négociations, le Fonds de 1971 a récupéré la somme de ¥10 millions (£61 000) en juillet 1996.

KEUMDONG N°5

(République de Corée, 27 septembre 1993)

Le sinistre

La barge coréenne *Keumdong N°5* (481 tjb) est entrée en collision avec un autre navire 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*. Les hydrocarbures se sont rapidement répandus sur une vaste zone en raison de puissants courants de marée et ils ont principalement touché la côte nord-ouest de l'île de Namhae.

Opérations de nettoyage

La police maritime coréenne a procédé à des opérations de nettoyage en mer avec ses propres embarcations ainsi que des navires appartenant à une autorité portuaire et des navires de pêche. Pour le nettoyage du littoral, des entreprises de nettoyage ont été engagées et plus de 4 000 villageois, policiers et militaires ont participé aux opérations.

Demandes d'indemnisation

Des demandes concernant les frais de nettoyage ont été réglées à raison d'un montant global de Won 5,6 milliards (£3,9 millions) et 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) à la fin de septembre 1994. Le montant total versé par le Standard Club, soit Won 77 millions (£53 000), dépasse nettement le montant de limitation applicable au *Keumdong N°5*. Le Fonds de 1971 a avancé au Standard Club une somme totale de US$6 millions (£4 millions) au titre de ces demandes subrogées.

Le sinistre a perturbé les activités de pêche et d'aquaculture de la région. La Kwang Yang Bay Oil Pollution Accident Compensation Federation, qui représente 11 coopératives de pêcheurs regroupant quelque 6 000 membres, a soumis des demandes d'indemnisation dont le montant total se chiffrait à Won 93,132 milliards (£64 millions). La Fédération a indiqué qu'elle présenterait de nouvelles demandes de l'ordre de Won 90 milliards.

En juillet 1995, des accords sont intervenus sur le montant recevable d'un certain nombre de rubriques des demandes d'indemnisation présentées par la Kwang Yang Bay Federation. Ces rubriques qui concernent du matériel endommagé et des pertes de recettes ont été approuvées pour un montant total de Won 1,117 milliard (£771 000), par rapport à la somme réclamée de Won 6,463 milliards.

En décembre 1995, un accord est intervenu avec la coopérative de pêche de Namhae qui avait présenté le plus grand groupe de demandes (Won 17,795 milliards ou £12,3 millions). Ces demandes ont fait l'objet de règlements à raison de Won 4,360 milliards (£3 millions). Les montants convenus correspondent aux dommages subis par les installations, au manque à gagner causé par l'interruption des activités de pêche et aux dommages causés aux produits marins dans les zones intertidales. Les demandes concernant la mortalité massive qui aurait été relevée parmi les produits de l'aquaculture dans les zones subtidales (coques, abalones, huîtres et crabes) ont été rejetées car il n'y avait aucune preuve établissant que ces dommages avaient été effectivement causés par la pollution par les hydrocarbures. En février 1996, le Fonds de 1971 a versé Won 2,150 milliards (£1,5 million) et le solde (soit Won 2,180 milliards ou £1,5 million) en juillet 1996.

Les demandes présentées par deux autres coopératives de pêche, qui s'élevaient au total à Won 6,238 milliards et Won 959 millions respectivement, ont été réglées à raison de Won 2,054 milliards (£1,4 million) et Won 240 millions (£166 000) respectivement. Ces demandes étaient similaires à celles présentées par la coopérative de pêche de Namhae et ont été évaluées de la même manière. En particulier, d'importantes rubriques de ces demandes qui concernaient une mortalité présumée des stocks ont été rejetées, aucun dommage de cette nature n'ayant été établi. Les montants fixés dans les règlements ont été acquittés par le Fonds de 1971 en juillet 1996.

En septembre 1996, des accords sont intervenus avec quatre autres coopératives de pêche sur un montant total de Won 355 millions (£245 000), le montant total réclamé étant de Won 16,545 milliards. L'une de ces demandes, dont le montant total s'élevait à

Won 13,879 milliards (£9,6 millions), avait été présentée par une coopérative d'ostréiculture. Cette demande a été approuvée à raison de Won 200 millions (£138 000). La majeure partie de cette demande (Won 13,674 milliards ou £9,4 millions), qui concernait le manque à gagner dû à la perte de semences, à une mortalité accrue, au ralentissement de la croissance et à la perte de ventes en consignation, n'a pas été acceptée, les préjudices allégués n'ayant pas été justifiés. La plupart des demandes présentées par deux coopératives de pêche sous-marine ont été rejetées car elles concernaient une zone non touchée par les hydrocarbures. Une coopérative de pêche a présenté des demandes d'un montant total de Won 604 millions (£400 000). Certaines de ces demandes qui concernaient des emplacements non touchés par les hydrocarbures ont été rejetées. Les autres demandes ont été réglées à raison de Won 83 millions (£57 000). En octobre 1996, le Fonds de 1971 a acquitté les montants convenus.

La coopérative de pêche de Yosu s'est retirée de la Kwang Yang Bay Federation et a intenté une action en justice contre le Fonds de 1971 en mai 1996. Des demandes d'un montant total de Won 17,162 millions (£11,9 millions) ont été portées devant les tribunaux au titre de dommages subis par des lieux de pêche communs. Ces demandes concernaient des dommages similaires à ceux allégués par la coopérative de Namhae. En outre, des demandes ont été soumises individuellement par plus de 900 membres de cette coopérative qui sont propriétaires de bateaux de pêche ou titulaires de permis de pêche au filet fixe, ou qui exploitent des installations piscicoles. Ces demandes s'élevaient à un montant total de Won 1,643 milliard (£1,1 million).

Les experts engagés par le Fonds de 1971 et le Standard Club ont évalué à Won 810 millions (£560 000) les préjudices qui auraient été subis par l'ensemble des demandeurs de la coopérative de Yosu. Les raisons pour lesquelles les montants réclamés et les montants évalués présentent un écart aussi grand sont les suivantes. Les experts ont estimé que la productivité alléguée des lieux de pêche communs était exagérée et n'était pas compatible avec les registres officiels et les observations sur place et que la période pendant laquelle les activités avaient été interrompues était beaucoup plus courte que ne le prétendaient les demandeurs. Le manque à gagner réclamé par les exploitants de bateaux de pêche et de filets fixes a été jugé trop élevé, compte tenu d'une analyse des renseignements fournis par les demandeurs au sujet de leurs activités de pêche normales; par ailleurs, certaines demandes concernaient des préjudices subis à l'extérieur de la zone touchée par les hydrocarbures. Les propriétaires d'installations piscicoles n'ont pas fourni de preuves établissant que les préjudices allégués avaient été causés par le déversement d'hydrocarbures.

Une coopérative de pêche aux arches a intenté une action en justice contre le Fonds de 1971 au titre d'une demande de Won 4,160 milliards (£2,9 millions) concernant les dommages qui auraient été causés en 1994 aux élevages d'arches appartenant à ses membres. Elle s'est réservé le droit de relever ce montant ultérieurement pour tenir compte de dommages non encore quantifiés qui auraient été subis après 1994. Le Fonds de 1971 a rejeté cette demande car il n'y avait aucune preuve établissant que les dommages allégués avaient été causés par la pollution par les hydrocarbures.

Les demandes de deux autres coopératives qui s'élevaient à Won 6,053 milliards (£4,2 millions) et Won 411 millions (£284 000) respectivement ont été rejetées par le Fonds de 1971, étant donné qu'il n'avait pas été démontré que les préjudices allégués avaient été causés par la pollution par les hydrocarbures. Ces demandes n'ont pas été portées devant le tribunal.

Etant donné que le montant total des demandes soumises dépassait le montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de

1971 portant création du Fonds, le Fonds de 1971 a décidé en 1994 de limiter, du moins à ce stade, ses paiements à 50% des préjudices établis de chaque demandeur.

Pour que le Fonds de 1971 soit en mesure de payer en totalité les demandes approuvées, un accord de principe a été conclu pendant l'été de 1995 entre le Fonds et la Kwang Yang Bay Federation, aux termes duquel le montant recevable des demandes d'indemnisation soumises par les membres des onze coopératives de pêche faisant partie de la Fédération ne dépasserait pas un montant spécifique afin de donner au Fonds de 1971 une certaine marge de sécurité contre les surpaiements. En octobre 1995, le Comité exécutif a pensé, comme l'Administrateur, que lorsque l'accord aurait été formellement signé à la satisfaction de l'avocat coréen du Fonds de 1971, ce dernier serait en mesure d'honorer dans leur totalité les demandes établies. L'accord a été signé en juillet 1996 par les présidents de la coopérative sur la base des pouvoirs qui leur avaient été conférés par l'ensemble des membres.

Le bilan des demandes d'indemnisation est indiqué dans le tableau reproduit ci-après.

	Montant réclamé (en millions)		Montant accepté (en millions)	
	Won	£	Won	£
Demandes réglées à l'amiable	97 351	67	12 611	9
Demandes rejetées par le Fonds de 1971 et qui n'ont pas été portées devant le tribunal	6 464	5	-	-
Demandes en instance devant le tribunal	22 965	16	-	-
	126 780	88	12 611	9

Plusieurs audiences ont été tenues et les demandeurs ont soumis certains documents à l'appui de leurs demandes, notamment un rapport d'expertise concernant la demande présentée par la coopérative de Yosu. Le tribunal devrait rendre son jugement en 1997.

Procédure en limitation

Le propriétaire du navire a demandé au tribunal de district compétent l'ouverture d'une procédure en limitation. Le Standard Club a versé au tribunal le montant de limitation, assorti des intérêts, soit une somme de Won 77 millions (£53 000) en espèces, en décembre 1994. Le tribunal a préparé un tableau ventilant le fonds de limitation entre les différents demandeurs. Le fonds de limitation leur a été distribué, et la procédure en limitation s'est close en août 1995.

Le Fonds de 1971 avait l'intention d'intervenir dans la procédure intentée contre le propriétaire du navire et son assureur, conformément à l'article 7.4 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. En effet, en vertu de cet article, chaque Etat Membre est tenu de prendre toutes dispositions nécessaires pour que le Fonds de 1971 puisse se porter partie intervenante dans ce genre de procédure. En vertu de la loi coréenne portant application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, le Fonds de 1971 peut se porter partie intervenante dans une procédure en limitation conformément aux règles de la Cour suprême. Or, celle-ci n'avait alors adopté aucune règle relative au droit du Fonds d'intervenir et le Fonds n'était donc pas habilité à intervenir dans la procédure en limitation. La Cour suprême a adopté les textes pertinents en octobre 1995.

Le Fonds de 1971 n'a pas été formellement avisé de la procédure en limitation. Il n'est donc lié par aucune décision du tribunal dans cette affaire (voir l'article 7.5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds).

Enquête sur la cause du sinistre

L'Agence coréenne d'enquête sur les accidents maritimes a enquêté sur la cause du sinistre et conclu qu'il était imputable à des erreurs de navigation de la part des deux navires.

Par l'intermédiaire d'un avocat coréen, le Fonds de 1971 a examiné la question de savoir si l'on pouvait considérer qu'il y avait eu une faute personnelle du propriétaire du *Keumdong N°5* qui pourrait le priver du droit de limiter sa responsabilité. L'enquête a montré qu'il n'y avait pas eu de faute personnelle du propriétaire.

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 (Grèce). L'*Iliad* transportait une cargaison d'environ 80 000 tonnes de brut léger syrien dont quelque 300 tonnes se sont déversées. Le plan d'urgence national de la Grèce a été déclenché. 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.

Le 22 octobre 1993, il ne subsistait que des irisations et traces de résidus d'hydrocarbures sur la surface de l'eau et les opérations de récupération en mer se sont achevées. Les hydrocarbures ont fini d'être enlevés des plages de sable le 29 octobre 1993. Le nettoyage définitif des digues et de certaines parties du littoral rocheux s'est terminé à la mi-janvier 1994.

Des hydrocarbures flottants ont interrompu les activités de pêche dans la baie de Pylos et le long du littoral pendant quinze jours. Une ferme piscicole située à Pylos a perdu une petite partie de ses stocks et il semble que le rythme normal de ses ventes ait été interrompu. Les analyses faites sur les stocks n'ont pas révélé de contamination résiduelle.

Procédure en limitation et demandes d'indemnisation

En mars 1994, l'assureur P & I du propriétaire du navire, la Newcastle Protection and Indemnity Association (appelée le 'Newcastle Club') a constitué un fonds de limitation de Drs 1,497 milliard (£3,5 millions) auprès du tribunal compétent en déposant une garantie bancaire. L'exploitant de la ferme piscicole susmentionnée a contesté le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité. Le tribunal a toutefois décidé que le propriétaire du navire était effectivement en droit de limiter sa responsabilité. On ne sait pas si l'exploitant de la ferme piscicole en appellera de cette décision.

Le tribunal a décidé que les demandes devaient être déposées avant le 20 janvier 1995. A cette date, 526 demandes avaient été présentées pour un total de Drs 3,061 milliards (£7,3 millions), plus des montants au titre du 'préjudice moral'.

Le Ministère de la marine marchande a présenté une demande de Drs 17,4 millions (£41 100) au titre du coût des opérations de nettoyage, laquelle a été réglée et acquittée dans sa totalité par le Newcastle Club. Le propriétaire du navire a soumis une demande de

Drs 277 millions (£656 000) au titre des frais encourus lors des opérations de nettoyage, laquelle a été acquittée par le Newcastle Club.

Un certain nombre de demandes ont également été présentées par des particuliers et toute une gamme d'exploitants de petites entreprises (hôteliers, restaurateurs, pêcheurs, chauffeurs de taxi, commerçants, agents immobiliers et coiffeurs) qui alléguaient un manque à gagner.

Le propriétaire d'une installation piscicole a présenté une demande de Drs 993 millions (£2,4 millions) parce qu'il avait prétendument perdu sa production et ses cages à poissons à la suite du sinistre. Il a été constaté, cependant, que les cages du pisciculteur étaient toujours dans l'eau, et des preuves indirectes tendent à démontrer que l'installation avait poursuivi sa production de poisson. Le pisciculteur a également soutenu qu'il avait subi un manque à gagner dû à la baisse des prix, mais il n'a pas justifié sa réclamation par des documents.

Les experts engagés par le Newcastle Club et le Fonds de 1971 examinent actuellement les demandes.

Le tribunal a nommé un liquidateur qui examinera les demandes. Cet examen devrait débuter au début de 1997.

SEKI

(Emirats arabes unis et Oman, 30 mars 1994)

Le sinistre

Le navire-citerne *Baynunah* (34 240 tjb), immatriculé dans les Emirats arabes unis, et le navire-citerne *Seki* (153 506 tjb), battant pavillon panaméen, sont entrés en collision à quelque 9 milles du port de Fujairah (Emirats arabes unis). Le *Baynunah* était sur lest tandis que le *Seki* transportait quelque 293 000 tonnes de brut léger iranien. La citerne latérale bâbord N°1 du *Seki* a été percée, laissant échapper environ 16 000 tonnes d'hydrocarbures.

Les hydrocarbures déversés ont dérivé vers le nord sous l'effet du vent et des courants et ont atteint le rivage au nord du port de Khorfakkan. Une grande quantité de ces hydrocarbures ont été repoussés de la côte par des vents de terre et sont repartis vers le large où ils se sont dispersés naturellement. Toutefois, une certaine quantité d'hydrocarbures a dérivé plus au nord le long du littoral, polluant le littoral des Emirats de Fujairah et de Sharjah sur une trentaine de kilomètres. La côte d'Oman a également été polluée.

Le déversement a eu un effet préjudiciable sur la pêche artisanale. Les pêcheurs de la côte orientale des Emirats arabes unis ont reçu des autorités l'ordre de suspendre leurs activités. Des plages d'agrément où des touristes viennent se baigner et plonger ont également été atteintes. Une usine de dessalement située immédiatement au sud de Khorfakkan a été temporairement fermée la nuit à titre de précaution.

Le *Seki* est inscrit auprès de la Britannia Steam Ship Insurance Association Limited (appelée le Britannia P & I Club).

Demandes d'indemnisation

Le Gouvernement de Fujairah a notifié au tribunal de Fujairah 30 demandes d'indemnisation d'un montant de Dhr 163 millions (£26 millions). Toutefois, le Gouvernement n'a présenté au Britannia P & I Club que 19 demandes, pour un total de Dhr 98,3 millions (£16 millions), plus une demande au titre des dommages à l'environnement de US$15 983 610 (£9 millions). Ces demandes comprennent une demande d'un montant de Dhr 36,9 millions (£5,9 millions) soumise par le Gouvernement de Fujairah au nom de 743 pêcheurs. Le Britannia P & I Club et le Fonds de 1971 ont reçu notification de 16 autres demandes (ce qui ferait 36 demandes en tout), bien que certaines d'entre elles n'aient pas encore été chiffrées.

Le Britannia P & I Club a versé au Gouvernement de Fujairah un montant total de Dhr 36,4 millions (£5,8 millions), dont Dhr 13,7 millions (£2,2 millions) pour les demandes relatives à la pêche. La plupart des paiements ont été effectués après consultation avec le Fonds de 1971.

La demande au titre des dommages à l'environnement a été examinée par le Comité exécutif en avril 1996. Le Comité s'est reporté à la résolution N°3 du Fonds de 1971 et a rappelé la politique que l'Assemblée avait arrêtée pour le Fonds de 1971, à savoir que le dommage à l'environnement en soi n'était pas recevable tandis que les coûts raisonnables de remise en état qui avaient été effectivement encourus ou qui devaient l'être ouvraient droit à indemnisation. Le Comité a estimé que la demande pour dommages à l'environnement que le Gouvernement de Fujairah avait présentée au Britannia P & I Club n'était pas recevable en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds étant donné qu'elle avait été calculée à l'aide d'un modèle théorique.

Le Gouvernement omanais a soumis une demande s'élevant à OR100 564 (£153 000) au titre de frais de surveillance, de frais encourus pour la mise en état d'alerte d'aéronefs épandeurs de dispersants et pour la fourniture au Gouvernement de Fujairah de matériel de récupération au large. La demande comportait une rubrique chiffrée à OR27 000 (£40 000) pour les dommages causés à la pêche. Cette demande a été réglée et acquittée par le Britannia P & I Club en novembre 1994, à raison de OR92 279 (£140 000), après consultation avec le Fonds de 1971.

Procédure en limitation

Le montant de limitation applicable au *Seki* est de 14 millions de DTS (soit environ £12 millions). Le Britannia P & I Club a constitué un fonds de limitation auprès du tribunal de Fujairah au moyen d'une lettre de garantie.

Dépôt spécial effectué par le propriétaire du navire

Par l'intermédiaire de son agent (World-Wide Shipping Agency Limited), le propriétaire du *Seki* a conclu en 1994 un mémorandum d'accord avec le Gouvernement de Fujairah, en application duquel il a déposé US$19,6 millions (£11,5 millions) auprès d'une banque des Emirats arabes unis. Les demandes présentées par le Gouvernement pouvaient être acquittées par prélèvement sur ce dépôt même si elles avaient été rejetées par le Britannia P & I Club ou par le Fonds de 1971; au cas où un tel paiement serait fait au titre d'une demande rejetée, le propriétaire du navire pourrait entamer une action en justice concernant cette demande contre le Club et le Fonds de 1971 devant le tribunal compétent des Emirats arabes unis. En vertu du mémorandum, le Gouvernement de Fujairah était tenu de rembourser au propriétaire du navire le montant reçu au titre d'une quelconque partie d'une demande qui ne serait pas confirmée par le tribunal.

Ayant été informé des discussions en cours concernant la conclusion du mémorandum susmentionné, le Fonds de 1971 a fait part de son inquiétude au propriétaire du navire étant donné que le mémorandum créerait un système de paiement qui s'écarterait de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds et aboutirait en fait à la constitution de deux fonds de limitation. Le Fonds de 1971 a également fait observer que, en vertu de l'article III.4 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, aucune demande de réparation de dommage ne pouvait être formée contre le propriétaire du navire autrement que sur la base de la Convention et que l'intention du législateur international avait été de canaliser toutes les demandes vers le propriétaire du navire dans le cadre de la Convention.

Dans une lettre adressée aux autorités des Emirats arabes unis, le Fonds de 1971 a précisé que le mémorandum constituait un arrangement privé qui n'aurait pas d'incidence sur la position juridique du Fonds de 1971. Le Fonds a également déclaré dans cette lettre qu'il n'était lié par aucun accord concernant une demande qui n'avait pas été expressément approuvée par le Fonds ou admise par un tribunal compétent aux termes d'un jugement définitif rendu à l'issue d'une action en justice engagée en vertu de l'article IX de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile ou de l'article 7.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Le Fonds de 1971 a été informé en mars 1996 que le Gouvernement de Fujairah avait prélevé sur le dépôt de la World-Wide Shipping Agency Ltd un montant total de US$15 983 610 (£9,3 millions) au titre de sa demande pour dommages à l'environnement, ce qui correspondait à la somme réclamée. A la suite de cette nouvelle, le Fonds a rappelé au Gouvernement de Fujairah sa position à l'égard des demandes pour dommages à l'environnement.

Règlement conclu entre le Gouvernement de Fujairah et le propriétaire du navire

En juillet 1996, le Fonds de 1971 a été informé de la conclusion par le propriétaire du navire et le Gouvernement de Fujairah d'un règlement global couvrant toutes les demandes d'indemnisation nées du sinistre du *Seki*. Le Fonds de 1971 n'a pas connaissance des modalités du règlement ni des montants en cause, étant donné que l'accord de règlement comportait une clause de confidentialité.

A la demande du Fonds de 1971, le Gouvernement de Fujairah a confirmé la conclusion d'un accord de règlement à propos de la part de responsabilité du *Seki* dans cette affaire et son accord pour se désister de toutes les procédures judiciaires entamées contre le propriétaire du navire, son assureur et le Fonds de 1971. Le Gouvernement a ajouté qu'il n'était pas en mesure de donner de garanties pour prendre en charge le Fonds de 1971 au cas où des demandes seraient formées contre le Fonds, étant donné que ce dernier avait refusé d'être partie à un règlement global.

Le Fonds de 1971 a fait savoir au Gouvernement de Fujairah que le règlement susmentionné n'aurait pas d'effet sur la position du Fonds à l'égard de la recevabilité des diverses demandes ou de l'admissibilité du quantum de ces demandes.

En octobre 1996, le Comité exécutif a noté que, compte tenu de ce nouvel élément, l'affaire du *Seki* était close en ce qui concernait le Fonds de 1971. Pour ce qui est de la déclaration du Gouvernement de Fujairah selon laquelle le Fonds de 1971 avait refusé d'être partie à un règlement global, le Comité a souligné que le Fonds de 1971 n'avait pas pu approuver de règlement pour un certain nombre de demandes du fait que les demandeurs n'avaient pas soumis de preuves pour justifier leurs préjudices.

Sinistre du *Sea Empress* - barrage flottant devant le port de Tenby
(source: ITOPF)

TOYOTAKA MARU

(Japon, 17 octobre 1994)

Le sinistre

Le navire-citerne japonais *Teruho Maru N°5* (496 tjb) a heurté le navire-citerne japonais *Toyotaka Maru* (2 960 tjb) qui était au mouillage au large du port de Kainan, dans la préfecture de Wakayama, sur la côte sud-ouest de Honshu (Japon). Le *Toyotaka Maru* était chargé de 5 000 tonnes de pétrole brut dont 560 se sont déversées à la suite de l'abordage.

Le *Toyotaka Maru* était inscrit auprès de la Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association (JPIA).

Les opérations de nettoyage en mer ont été effectuées par l'Agence japonaise de la sécurité maritime, le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes sous contrat avec le propriétaire du navire, et divers entrepreneurs. Des coopératives de pêche ont fourni un grand nombre de bateaux.

La plupart des hydrocarbures déversés sont restés dans la baie de Wakaura et la majeure partie de cette nappe a été recueillie en mer lors de la phase initiale des opérations de nettoyage. Une traînée irisée a quitté la baie pour s'étendre le long de la côte vers le sud et des plages et promontoires rocheux de la côte sud de la baie ont été pollués. La Force d'autodéfense, des pêcheurs, des brigades de sapeurs-pompiers et des entrepreneurs ont participé au nettoyage des

plages et à la récupération des déchets mazoutés en vue de leur incinération ou de leur enfouissement.

Demandes d'indemnisation

Des demandes d'un montant total de ¥749 millions au titre des opérations de nettoyage étaient réglées et acquittées le 7 juillet 1995 à raison d'un montant total de ¥704 millions (£5,1 millions).

La zone sinistrée abrite des activités intensives de pêche et d'aquaculture et les membres de quelque 21 coopératives de pêche ont été touchés. Ces coopératives ont présenté des demandes d'un montant total de ¥75 millions (£557 000) au titre du manque à gagner qu'elles disaient avoir subi à la suite de la suspension des activités de pêche et au titre des dommages causés aux produits de la mer. Ces demandes ont été réglées à raison de ¥57 millions (£420 000) au titre du manque à gagner résultant de la suspension des activités de pêche. La partie des demandes qui avait trait aux dommages allégués aux produits de la mer a été rejetée, ces dommages n'ayant pas été prouvés.

Toutes les demandes avaient été réglées et acquittées en juillet 1995 à raison d'un montant total de ¥778 millions (£5,2 millions), soit dans les dix mois qui ont suivi le sinistre.

Procédure en limitation et enquête sur la cause du sinistre

Le montant de limitation applicable au *Toyotaka Maru* est de ¥82 millions (£411 900). La procédure en limitation s'est close en mars 1996.

Le tribunal maritime compétent a conclu que l'abordage était dû au fait que le *Teruho Maru N°5* n'avait pas pris de mesure pour l'éviter. Il n'y avait donc pas de faute personnelle du propriétaire du *Toyotaka Maru*.

La prise en charge financière du propriétaire du navire a été versée en avril 1996, à raison de ¥20 millions (£125 020).

Le Fonds de 1971 a entamé des négociations récursoires avec les armateurs du *Teruho Maru N°5* en vue de recouvrer une part du montant qu'il avait versé. En août 1996, un accord a été conclu entre les parties intéressées en vertu duquel la responsabilité incombait uniquement au *Teruho Maru N°5*. Le Fonds de 1971 et la JPIA ont recouvré auprès du propriétaire du *Tehuro Maru N°5* un montant de ¥34 millions (£199 000), sur lequel le Fonds a recueilli ¥31 millions (£177 000).

SUNG IL N°1

(République de Corée, 8 novembre 1994)

Le caboteur-citerne *Sung Il N°1* (150 tjb), immatriculé en République de Corée, s'est échoué dans le port d'Onsan (République de Corée), laissant échapper quelque 18 tonnes de sa cargaison de fuel-oil lourd.

Les opérations de nettoyage ont été effectuées par la police maritime, le propriétaire du navire et des entrepreneurs privés. Les hydrocarbures avaient atteint la côte sur quelque quatre kilomètres.

Les demandes d'indemnisation d'un montant total de Won 9,7 millions qui avaient été présentées au titre des frais de nettoyage par les pouvoirs publics en cause ont été réglées en décembre 1994, à raison d'un montant total de Won 9,2 millions (£6 300) et acquittées par le propriétaire du navire. Trois entrepreneurs ont présenté des demandes d'un montant de Won 62 millions au titre d'opérations de nettoyage et de mesures de sauvegarde. Celles-ci ont été réglées à raison de Won 23 millions (£16 000) et ont été acquittées en partie par le propriétaire du navire et en partie par le Fonds de 1971.

Le sinistre a porté atteinte aux activités de pêche et d'aquaculture dans la région. Trois associations de pêche et les propriétaires de restaurants de fruits de mer ont soumis des demandes d'un montant total de Won 476 millions (£329 000). Ces demandes ont été réglées et acquittées par le Fonds de 1971 à raison d'un montant total de Won 28 millions (£19 000).

Le montant total des règlements s'élève à Won 61 millions (£42 000).

Pour être en droit de limiter sa responsabilité, un propriétaire de navire est tenu, en vertu du droit coréen, d'entamer la procédure en limitation dans les six mois qui suivent la réception de demandes qui, conjuguées, sont supérieures au montant de limitation. Le délai prescrit pour engager la procédure en limitation a expiré au mois de mai 1995. Le propriétaire du *Sung Il N°1* n'a pas entamé de procédure et n'a donc plus le droit, en vertu de la législation coréenne, de limiter sa responsabilité. Le montant de limitation applicable au *Sung Il N°1* se serait élevé à environ Won 23 millions (£16 000).

En juin 1996, le Comité exécutif s'est demandé si le Fonds de 1971 devrait intenter une action récursoire contre le propriétaire du navire pour recouvrer le montant qu'il avait versé à titre d'indemnité, à savoir Won 37,8 millions (£29 520). Il a noté qu'une enquête menée par le juriste du Fonds de 1971 en Corée avait montré que le propriétaire du navire n'avait pas d'avoirs qui permettraient au Fonds de recouvrer le montant qu'il avait versé. Il a, en conséquence, jugé inutile que le Fonds de 1971 intente une action récursoire contre le propriétaire du navire.

Conformément à l'article 5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, le Fonds de 1971 est tenu de prendre en charge financièrement le propriétaire du navire ou son assureur à raison d'une partie de sa responsabilité, aux termes de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, soit dans le cas présent environ 25% du montant de limitation applicable au navire. La question s'est posée de savoir si le Fonds de 1971 était tenu d'assumer une prise en charge financière si le propriétaire du navire n'avait pas fait le nécessaire pour limiter sa responsabilité.

Le Comité exécutif a estimé que, même si la Convention de 1971 portant création du Fonds ne contenait pas de disposition subordonnant le droit du propriétaire du navire à une prise en charge financière au droit qu'il avait de limiter sa responsabilité, il ne serait pas approprié que le Fonds de 1971 prenne en charge financièrement le propriétaire du *Sung Il N°1* à raison d'une partie du montant qu'il avait versé à titre d'indemnisation.

DEVERSEMENT DE SOURCE INCONNUE AU MAROC

(Maroc, 30 novembre 1994)

En mars 1995, le Fonds de 1971 a été avisé d'un déversement d'hydrocarbures qui s'était produit le 30 novembre 1994 dans le port de Mohammédia (Maroc). Les autorités marocaines ont réclamé des indemnités d'un montant total de Dhr 2,6 millions (£174 000) au titre

des frais de nettoyage. Elles n'ont donné aucune indication quant à la source du déversement mais ont déclaré que les hydrocarbures n'avaient pu venir que de la mer, soit à la suite d'un rejet d'eau de ballast ou du nettoyage de citernes, soit à cause d'une pollution accidentelle.

Le Fonds de 1971 a appelé l'attention des autorités marocaines sur l'article 4.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds en vertu duquel le Fonds de 1971 est tenu d'indemniser la victime d'un dommage par pollution si celle-ci n'est pas en mesure d'obtenir réparation parce que "la Convention sur la responsabilité civile ne prévoit aucune responsabilité". L'un des cas où la Convention de 1969 sur la responsabilité civile ne prévoit pas de responsabilité se présente lorsque l'identité du navire qui a causé le dommage est inconnue, puisqu'aucun propriétaire de navire ne peut alors être tenu pour responsable en vertu de cette convention. L'article 4.2.b) de la Convention de 1971 portant création du Fonds prévoit, en pareil cas, que le Fonds de 1971 n'est pas tenu à réparation si "le demandeur ne peut pas prouver que le dommage est dû à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires".

Les autorités marocaines ont soutenu que, vu leur quantité, les hydrocarbures provenaient, selon toute probabilité, d'un navire-citerne en charge. Elles ont mentionné un rapport d'enquête selon lequel les résultats des analyses en laboratoire, ainsi que la couleur et l'odeur des hydrocarbures, avaient démontré qu'il s'agissait de pétrole brut de source inconnue.

Les experts du Fonds de 1971 ont examiné la documentation soumise par les autorités marocaines. Ils ont estimé que l'enquête effectuée pour déterminer le type d'hydrocarbures ne permettait pas d'établir si les hydrocarbures en cause étaient du pétrole brut ou du fuel-oil. Ils ont indiqué que le principal argument invoqué par les autorités marocaines pour prouver que le polluant était du pétrole brut semblait tenir à l'odeur et à l'ampleur du déversement, mais qu'aucune tentative n'avait été faite pour évaluer la quantité d'hydrocarbures déversés. Ils ont convenu que les pétroles bruts ont des odeurs bien distinctes et ils ont fait remarquer qu'une forte odeur associée au déversement avait été signalée par l'autorité portuaire et son inspecteur. Ils ont toutefois soutenu que l'odorat était très subjectif et qu'il n'était pas possible, sur la base des renseignements disponibles, de déterminer la source de la pollution alléguée.

Se fondant sur l'avis de ses experts, le Fonds de 1971 a informé les autorités marocaines, en décembre 1995, qu'il n'avait pas été établi que les hydrocarbures provenaient d'un navire tel que défini dans la Convention de 1971 portant création du Fonds (à savoir, un navire-citerne en charge) et que, pour cette raison, le Fonds de 1971 n'était pas en mesure d'accepter la demande d'indemnisation.

Le Gouvernement marocain a créé un comité chargé d'enquêter sur l'origine du déversement d'hydrocarbures. A la demande du Gouvernement, le Comité exécutif a décidé en juin 1996 de remettre à plus tard l'examen de cette affaire.

DAE WOONG

(République de Corée, 27 juin 1995)

Le navire-citerne coréen *Dae Woong* (642 tjb), qui transportait une cargaison de 1 500 tonnes de fuel-oil lourd et de 70 tonnes d'huile diesel, s'est échoué au large du port de Kojung, à quelque 150 kilomètres au sud-ouest de Séoul, sur la côte occidentale de la République de Corée. Deux citernes à cargaison ont été endommagées et environ une tonne d'hydrocarbures s'est déversée dans la mer.

Plusieurs petites îles proches du lieu du sinistre ont été contaminées par les hydrocarbures. Des opérations de nettoyage ont été menées par la police maritime et par des entrepreneurs qui ont utilisé des dispersants et des produits absorbants. Des installations aquacoles ont également été touchées par ce déversement d'hydrocarbures.

La police maritime et un entrepreneur privé ont présenté des demandes au titre des opérations de nettoyage, lesquelles s'élevaient à Won 31 millions (£21 400) et Won 14 millions (£9 700), respectivement. En mai 1996, la demande de l'entrepreneur a été réglée à raison de Won 12 millions (£8 300). La demande de la police maritime a été réglée à raison du montant réclamé. Plusieurs coopératives de pêche ont indiqué qu'elles présenteraient des demandes d'indemnisation.

Le montant de limitation applicable au *Dae Woong* est estimé à Won 95 millions (£65 000). Le navire n'adhérait pas à un Club P & I mais avait obtenu d'une banque coréenne une garantie financière qui correspondait au montant de la limitation.

Il s'est avéré que le propriétaire du navire avait révoqué la garantie bancaire en renvoyant l'original à la banque deux jours après avoir reçu le certificat d'assurance. On croit savoir que la garantie bancaire ne renfermait aucune disposition en matière d'annulation. En pareil cas, le propriétaire du navire et la banque étaient en droit, en vertu de la législation coréenne, de mettre fin à la garantie par un accord. A l'époque de l'événement, le navire n'était donc couvert par aucune assurance ou garantie.

Bien que le montant global des demandes réglées jusqu'ici soit inférieur à la limite de la responsabilité du propriétaire du navire, celui-ci n'a pas acquitté ces demandes et n'a pas entamé de procédure en limitation.

Le Fonds de 1971 a enquêté sur la situation financière du propriétaire du navire par l'intermédiaire de son avocat coréen. L'enquête a révélé que le propriétaire du navire ne détenait pas d'avoirs substantiels. Sur la base de ces conclusions, le Fonds de 1971 a payé, en juin 1996, les demandes ayant fait l'objet d'un règlement, conformément à l'article 4.1b) de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Aux termes de l'article VII.5 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux dispositions de l'article VII si elle peut cesser ses effets, pour une raison autre que l'expiration du délai de validité indiqué dans le certificat, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où préavis en a été donné à l'autorité qui a délivré le certificat, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai.

L'administration maritime et portuaire du district de Pusan a délivré un certificat, en date du 28 février 1995, dont le libellé est conforme au modèle figurant à l'annexe de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le certificat indique comme suit: "Le soussigné certifie que le présent navire est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux dispositions de l'article VII de la Convention sur la responsabilité civile". D'après le certificat, la durée de la garantie et la validité du certificat s'étendaient du 27 février 1995 au 27 février 1996.

Aux termes de l'article VII.1 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, seuls les navires transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison sont tenus de souscrire une assurance ou autre garantie financière. Or, le droit coréen portant

application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile dispose qu'un navire coréen doit avoir un certificat d'assurance lorsqu'il transporte plus de 200 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Le navire était donc tenu, en vertu de la législation coréenne, d'avoir un certificat d'assurance pour le voyage en question, alors que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile ne prévoyait pas une telle obligation.

En juin 1996, le Comité exécutif a examiné cette question et a estimé que les autorités coréennes n'avaient pas contrevenu aux dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile en ce qui concerne le voyage en question en délivrant un certificat sans s'assurer que la garantie bancaire ne pouvait pas être révoquée avant l'expiration du délai de trois mois prévu dans la Convention.

SEA PRINCE

(République de Corée, 23 juillet 1995)

Le sinistre

Le navire-citerne chypriote *Sea Prince* (144 567 tjb) s'est échoué au large de l'île de Sorido, près de Yosu (République de Corée) alors qu'il était partiellement chargé d'environ 85 000 tonnes de brut d'Arabie. Des explosions et un incendie ont endommagé la salle des machines et les locaux d'habitation.

Quelque 5 000 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées à la suite de l'échouement. Au cours des semaines suivantes, de faibles quantités d'hydrocarbures se sont échappées de la section à demi-immergée du navire-citerne. Une partie des hydrocarbures se sont propagés vers des îles situées juste au nord de Sorido mais la plupart ont été emportés vers l'est par les courants et certains ont finalement touché le rivage des côtes méridionales et orientales de la péninsule coréenne. De faibles quantités d'hydrocarbures ont également atteint les îles japonaises d'Oki.

Le *Sea Prince* était inscrit auprès de la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited (le UK Club).

Enlèvement du navire et de la cargaison restée à bord

Le propriétaire du navire a engagé une société d'assistance japonaise pour sauver le navire et la cargaison restée à bord et a passé avec celle-ci un contrat d'assistance (Accord général de sauvetage du Lloyd's de 1995).

L'assistant a fait transférer près de 80 000 tonnes d'hydrocarbures dans des barges, laissant à bord 950 tonnes environ. Les hydrocarbures restés dans les citernes à cargaison ont été additionnés de dispersants pour pouvoir se disperser rapidement dans la colonne d'eau dans l'hypothèse où ils se trouveraient libérés à la suite d'opérations d'assistance ultérieures ou par mauvais temps. De nouvelles investigations ont révélé que le navire avait subi des dommages structurels graves et les experts techniques ont convenu, sur la base des renseignements fournis par l'assistant, que le risque d'une rupture du navire au cours de la remise à flot était trop grand. De ce fait, le contrat d'assistance souscrit en vertu de l'Accord général du Lloyd's de 1995 a pris fin et un nouveau contrat a été signé avec un autre assistant aux fins de l'enlèvement du navire. Le *Sea Prince* a été renfloué avec succès et remorqué hors des eaux coréennes.

Opérations de nettoyage et impact sur l'aquaculture et la pêche

De petites zones du littoral rocheux, des digues maritimes et des plages de galets isolées ont été contaminées. A la fin d'octobre 1995, les opérations de nettoyage étaient achevées sur

l'ensemble de l'île de Sorido, à l'exception d'une zone. Les opérations de nettoyage menées dans cette zone, qui se trouve le plus près du lieu de l'échouement et où les hydrocarbures se sont infiltrés en profondeur entre les galets de la plage, se sont achevées en juillet 1996. Les hydrocarbures trouvés enfouis sur un site ont été enlevés en octobre 1996.

Outre la pêche traditionnelle, cette région abrite une aquaculture intensive, particulièrement aux environs des îles situées près de Sorido. Des viviers flottants, des élevages de moules et des filets fixes ont été souillés, à des degrés divers, par les hydrocarbures.

Des études communes visant à faire le constat de la pollution des installations aquacoles par les hydrocarbures dans la zone atteinte ont été menées avec l'aide de divers représentants locaux de la pêche, d'experts engagés par le propriétaire du navire/Club et le Fonds de 1971 et d'inspecteurs locaux. Des échantillons de poissons, de crustacés et d'algues ont été prélevés aux fins d'analyses chimiques et de tests de leur altération.

Des analyses chimiques de produits marins prélevés dans des zones polluées et non polluées ont été effectuées au Royaume-Uni. La plupart des échantillons provenant des zones polluées ont révélé de faibles niveaux d'hydrocarbures de pétrole, comparables à ceux prélevés dans les zones non polluées. Des échantillons de moules et de palourdes en provenance de la zone polluée ont révélé de hauts niveaux d'hydrocarbures de pétrole. Toutefois, l'empreinte des hydrocarbures a indiqué que le *Sea Prince* n'était pas la source de la contamination.

Les experts du UK Club et du Fonds de 1971 ont proposé que des essais gustatifs d'échantillons soient réalisés. Toutefois, les demandeurs ont refusé qu'il soit procédé à ces essais.

Sinistre du *Sea Prince* - nettoyage du littoral
(source: KOMOS)

Demandes d'indemnisation

Etant donné que le montant global des demandes présentées ou annoncées dépassait largement le montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, le Comité exécutif a décidé, en décembre 1995, que le Fonds de 1971 devrait se borner, pour le moment, à payer 25% du montant des dommages avérés subis par chaque demandeur.

Un certain nombre de demandes présentées au titre des opérations de nettoyage ont été réglées à raison de Won 19,7 milliards (£13,6 millions) et acquittées par le propriétaire du navire et le UK Club. D'autres demandes de cette catégorie, s'élevant au total à Won 1,040 milliard (£719 000), sont en cours d'examen.

L'Agence japonaise de la sécurité maritime a présenté une demande d'un montant total de ¥360 000 (£1 800) au titre des opérations de nettoyage en mer qu'elle avait menées aux alentours des îles d'Oki. Le Fonds de 1971 a approuvé cette demande à raison du montant réclamé.

En août 1996, le Fonds de 1971 a avancé au UK Club £2 millions au titre de ses demandes subrogées portant sur les opérations de nettoyage. Ce paiement représente moins de 25% des montants que le Club avait étayés par des documents justificatifs.

En ce qui concerne les zones à la fois contaminées par le sinistre du *Sea Prince* et celui du *Yeo Myung* survenu le 3 août 1995, le Fonds de 1971 et les deux Clubs P & I en cause ont convenu de partager les dépenses de nettoyage en parts égales entre les sinistres du *Sea Prince* et du *Yeo Myung*, sur la base des recommandations des experts techniques. Les opérations de nettoyage ont été menées dans ces zones par deux entreprises engagées par le propriétaire du *Yeo Myung*. Les demandes présentées par ces entreprises ont été réglées à raison de Won 715 millions (£494 000). Les montants ainsi fixés ont été payés par le propriétaire du *Yeo Myung* et son assureur (le North of England P & I Club). En août 1996, le UK Club a remboursé le montant qui était à la charge du *Sea Prince*, soit Won 358 millions (£247 000), au North of England Club.

En septembre 1995, une marée rouge est apparue dans la zone polluée par les hydrocarbures du *Sea Prince* et du *Yeo Myung*. Les coopératives de pêche ont soutenu que cette marée rouge qui avait causé des dommages considérables à la pêche résultait des mesures prises pour combattre les déversements d'hydrocarbures causés par ces deux sinistres et était, en particulier, imputable à l'emploi de grandes quantités de dispersants. De l'avis des experts du Fonds de 1971, toutefois, les marées rouges sont un phénomène courant dans les eaux coréennes en septembre et en octobre; elles s'expliquent par la présence de polluants industriels et d'effluents municipaux combinés avec les températures ambiantes de la mer enregistrées à cette époque de l'année.

Les pêcheurs appartenant à sept coopératives de pêche touchées par le déversement ont constitué un "comité des contre-mesures" destiné à coordonner la soumission de leurs demandes et à négocier avec le propriétaire du navire, le UK Club et le Fonds de 1971. Ce comité a présenté des demandes provisoires au titre des dommages présumés au poisson élevé dans des cages, aux pêcheries communes et autres pêcheries, mais sans les accompagner de documents justificatifs. Les dommages subis ont été provisoirement chiffrés à Won 75,278 milliards (£52 millions), auxquels il faut ajouter Won 145,396 milliards (£100 millions) au titre des préjudices ultérieurs anticipés.

Les experts en matière de pêche engagés par le comité des contre-mesures ont soumis un rapport dans lequel figuraient des demandes révisées relatives à la pêche qu'ils chiffraient à Won 70,6 milliards (£49 millions) au total. Le rapport n'était toutefois pas étayé par des pièces justificatives. A l'issue d'entretiens menés avec les experts engagés par le UK Club et le Fonds de 1971, le président du comité des contre-mesures a fourni des données sur les ventes en consignation pour la plupart des secteurs de la pêche qui auraient été touchés par les hydrocarbures.

La coopérative de pêche de Pusan, qui ne fait pas partie du Comité des contre-mesures, a soumis des demandes d'un montant de Won 345 millions (£238 000).

Des demandes de Won 46 millions (£32 000) ont été présentées au titre des dommages à diverses récoltes et plantations à Sorido, qui auraient été causés par des embruns d'hydrocarbures rabattus par le vent.

Des demandes d'un montant total de Won 4,772 milliards (£3,3 millions) ont été présentées par des propriétaires de pensions de famille et autres personnes se livrant à des activités de tourisme sur l'île de Namhae, l'île de Yokji et l'île de Koje et dans la province de Yeochon. Ces demandes n'ont pas encore été étayées par des documents. Il semble que les demandes relatives à l'île de Koje se recoupent avec les demandes correspondantes nées du sinistre du *Yeo Myung*.

Le UK Club et le propriétaire du *Sea Prince* ont réservé leur position en ce qui concerne les demandes de remboursement du coût des mesures prises dans le cadre des opérations menées aux termes du contrat d'enlèvement du navire et des hydrocarbures qui est mentionné ci-dessus.

Procédure en limitation et enquête sur la cause du sinistre

Le montant de limitation applicable au *Sea Prince* est de 14 millions de DTS (£12 millions).

Le tribunal de district compétent a ordonné l'ouverture de la procédure en limitation et a décidé que toutes les demandes devraient être déposées avant le 28 août 1996. A cette date, le tribunal avait été saisi de demandes au titre des opérations de nettoyage d'un montant total de Won 44,5 milliards (£31 millions), de demandes relatives à la pêche d'un montant total de Won 70,7 milliards (£49 millions) et de demandes autres que celles relatives à la pêche d'un montant total de Won 4,6 milliards (£3,1 millions).

Le propriétaire du navire et le UK Club ont déposé des demandes subrogées au titre des opérations de nettoyage, ainsi que des demandes au titre des frais de nettoyage que le propriétaire du navire avait lui-même engagés, à raison d'un montant total de Won 20,8 milliards (£14,4 millions). Le Fonds de 1971 a présenté des demandes de £2 millions qu'il avait acquises par subrogation du UK Club. Le propriétaire du navire a également déposé une demande de remboursement du coût des mesures prises dans le cadre des opérations menées aux termes du contrat d'enlèvement du navire et des hydrocarbures et des opérations connexes, à raison d'un montant de US$24,8 millions (£14,5 millions).

Plusieurs audiences ont été tenues. Le UK Club et le Fonds de 1971 ont élevé des objections contre les demandes relatives à la pêche.

Le tribunal devrait rendre sa décision préliminaire sur le quantum des demandes en mars 1997. Si les parties en cause élèvent des objections contre la décision préliminaire du

tribunal, la procédure en opposition devant le tribunal de première instance risque de durer plusieurs années.

Enquête sur la cause du sinistre

Le Fonds de 1971, par l'intermédiaire de son avocat coréen, a suivi l'enquête sur la cause du sinistre menée par l'Agence coréenne d'enquête sur les accidents maritimes. Le Fonds a également examiné le jugement rendu par le tribunal de première instance dans le cadre de la procédure criminelle engagée contre le capitaine du *Sea Prince*.

Le *Sea Prince* s'est échoué au large de l'île de Sorido, pendant un typhon, après avoir perdu le contrôle de sa manoeuvre sous l'action du vent et d'une forte houle, alors qu'ayant quitté son mouillage à Yosu Bay il faisait route pour chercher refuge en mer. Ce sinistre semble être dû à une erreur nautique de la part du capitaine du *Sea Prince* et le mouvement inhabituel du typhon y a contribué. En juin 1996, le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1971 ne devrait pas contester le droit du propriétaire de limiter sa responsabilité.

Le Fonds de 1971 a enquêté, par l'intermédiaire de son avocat coréen, sur la possibilité d'engager une action en recours contre toute personne qui aurait contribué au sinistre. Compte tenu des conclusions de l'enquête, le Comité a estimé qu'il n'y avait pas de motifs permettant au Fonds de 1971 d'intenter une action en recours contre un tiers pour recouvrer les montants versés par le Fonds dans cette affaire.

YEO MYUNG

(République de Corée, 3 août 1995)

Le sinistre

Le navire-citerne coréen *Yeo Myung* (138 tjb), chargé d'environ 440 tonnes de fuel-oil lourd, est entré en collision avec un remorqueur qui tirait une barge de sable au large de l'île de Maemul, près de l'île de Koje (République de Corée).

Deux des citernes à cargaison du navire-citerne ont été percées et environ 40 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées. Les hydrocarbures ont dérivé vers le nord-est et se sont déposés à divers endroits sur l'île de Koje du 4 au 8 août 1995. Nombre de ces lieux avaient été précédemment pollués à la suite du déversement qui avait été provoqué par le sinistre du *Sea Prince* survenu le 23 juillet 1995 et dont le nettoyage était en cours au moment du sinistre du *Yeo Myung*. Des rochers, des brise-lames et des digues ont été souillés et certaines plages polluées. Les principales plages touristiques de l'île de Koje n'ont pas été touchées par le déversement.

Le *Yeo Myung* était inscrit auprès de la North of England Protection and Indemnity Association Limited (le North of England P & I Club).

Opérations de nettoyage et impact sur l'aquaculture, la pêche et le tourisme

La police maritime a commencé le nettoyage en mer. Le nettoyage du littoral a été organisé dans un premier temps par les autorités locales et, au bout d'une semaine, par un entrepreneur spécialisé qui a continué à utiliser de la main-d'oeuvre locale en faisant appel à des habitants des villages touchés par le déversement. A la suite des opérations de nettoyage, de grandes quantités de déchets d'hydrocarbures ont été collectées et évacuées.

Outre la pêche traditionnelle, l'aquaculture est pratiquée dans la zone touchée par le sinistre du *Yeo Myung*, même si elle ne l'est pas sur la même échelle que dans la zone entourant Sorido, où le *Sea Prince* s'est échoué. A la date du sinistre du *Yeo Myung*, il n'avait pas été procédé à des enquêtes dans la zone de Koje pour établir les dommages causés à la pêche par le sinistre du *Sea Prince*. Les experts maritimes agissant au titre des deux sinistres ont donc mené des enquêtes communes dans cette zone.

Demandes d'indemnisation

Des demandes d'un montant total de Won 1,140 milliard (£788 000) ont été reçues de 12 entités au titre du coût des opérations de nettoyage et de l'évacuation des déchets.

Les demandes présentées par les deux entrepreneurs qui avaient effectué ces opérations à la suite des sinistres du *Sea Prince* et du *Yeo Myung* ont été réglées à raison d'un montant total de Won 715 millions (£494 000).

Comme il est mentionné ci-dessus à propos du sinistre du *Sea Prince*, le Fonds de 1971 et les deux Clubs P & I en cause ont convenu de partager les frais de nettoyage en parts égales entre les deux sinistres. Le North of England Club a acquitté les demandes pertinentes en décembre 1995 et en janvier 1996. En août 1996, le UK Club qui était l'assureur du *Sea Prince* a remboursé au North of England Club la moitié des dépenses qui était à la charge de ce navire.

Des demandes d'un montant total de Won 757 millions (£523 000) au titre des opérations de nettoyage ont été réglées à raison de Won 661 millions (£457 000). Elles ont été acquittées en partie par le North of England Club et en partie par le Fonds de 1971. D'autres demandes s'élevant au total à Won 3 350 000 (£2 300) sont en cours d'examen.

La coopérative de pêche de Koje a indiqué qu'elle présenterait des demandes au titre des pertes subies par le secteur de la pêche et de la mariculture à la suite du sinistre du *Yeo Myung*, à raison d'un montant provisoirement chiffré à environ Won 4,5 milliards (£3 millions). Cette coopérative a également indiqué qu'elle présenterait une demande de l'ordre de Won 15,3 milliards (£11 millions) au titre des pertes escomptées à l'avenir.

En mai 1996, les membres de la coopérative de pêche de Koje ont présenté un rapport élaboré par l'expert de la coopérative qui renfermait des demandes révisées relatives aux dommages aux installations, à l'interruption des activités et à la mortalité du poisson. Celles-ci s'élevaient à un montant total de Won 3,323 milliards (£2,3 millions) et comprenaient les pertes escomptées à l'avenir. Toutefois, ce rapport ne renferme pas suffisamment de preuves pour justifier les pertes alléguées. Les experts du Club et du Fonds examinent actuellement ces demandes.

En outre, les propriétaires de filets fixes et de fermes piscicoles ont présenté, séparément, des demandes d'un montant de Won 644 millions (£445 000) au titre des préjudices déjà subis et des demandes d'un montant additionnel de Won 1,618 milliard (£1,1 million) au titre des préjudices escomptés à l'avenir. Les montants réclamés ont été plus tard ramenés à Won 429 millions (£296 000) au titre des filets fixes et à Won 669 millions (£462 000) au titre des exploitations piscicoles, à l'exception des préjudices futurs. Les experts du Club et du Fonds de 1971 examinent actuellement ces demandes.

Des entreprises locales du secteur touristique implantées le long des plages sinistrées de l'île de Koje ont présenté des demandes de l'ordre de Won 3,080 milliards (£2,1 millions) au

titre de leur manque à gagner. Il semble qu'il y ait un chevauchement entre ces demandes et les demandes correspondantes nées du sinistre du *Sea Prince*.

En septembre 1995, une marée rouge est apparue dans la zone polluée par les hydrocarbures du *Sea Prince* et du *Yeo Myung*. Les coopératives de pêche ont soutenu que cette marée rouge qui avait causé des dommages considérables à la pêche résultait des mesures prises pour combattre les déversements d'hydrocarbures causés par ces deux sinistres et était, en particulier, imputable à l'emploi de grandes quantités de dispersants. De l'avis des experts du Fonds de 1971, toutefois, les marées rouges sont un phénomène courant dans les eaux coréennes en septembre et en octobre; elles s'expliquent par la présence de polluants industriels et d'effluents municipaux combinés avec les températures ambiantes de la mer enregistrées à cette époque de l'année.

Procédure en limitation et enquête sur la cause du sinistre

Le propriétaire du navire a entamé la procédure en limitation auprès du tribunal de district compétent. Le North of England P & I Club a constitué le fonds de limitation en versant au tribunal le montant de limitation, soit Won 21 millions (£15 000).

En août 1996, 13 groupes de demandeurs, dont le propriétaire du navire, ont déposé auprès du tribunal des demandes relatives aux opérations de nettoyage, aux activités de pêche et aux entreprises du secteur du tourisme, à raison d'un montant total de Won 6,994 milliards (£4,8 millions). La première audience aura lieu au mois de mars 1997.

L'enquête sur la cause du sinistre menée par l'Agence coréenne d'enquête sur les accidents maritimes a révélé que le sinistre était dû à une erreur de navigation des capitaines des deux navires impliqués dans l'abordage. L'enquête n'a pas indiqué que le sinistre résultait de la faute personnelle du propriétaire du *Yeo Myung*.

En octobre 1996, le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1971 ne devrait pas contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité.

Le Fonds de 1971 fait le nécessaire pour intenter une action en recours contre le propriétaire du navire abordeur en vue de recouvrer une partie des montants versés par le Fonds de 1971.

SHINRYU MARU N°8

(Japon, 4 août 1995)

Alors que le navire-citerne japonais *Shinryu Maru N°8* approvisionnait en soutes un transporteur de vrac le long du quai d'une usine de Chita, préfecture d'Aichi (Japon), la manche utilisée pour transborder les hydrocarbures du *Shinryu Maru N°8* n'a pas été correctement manipulée. De ce fait, environ une demi-tonne de fuel-oil lourd s'est déversée sur les ponts de trois navires, a contaminé les ponts et les coques et s'est écoulée dans la mer.

Huit entrepreneurs qui ont participé aux opérations de nettoyage ont soumis des demandes s'élevant à ¥9,5 millions. Ces demandes ont été réglées à raison d'un montant total de ¥8,6 millions (£51 000) et ont été acquittées en juin 1996 par l'assureur P & I du propriétaire du navire (la Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association (JPIA)). En décembre 1996, le Fonds de 1971 a remboursé à la JPIA ¥4,9 millions (£31 130).

L'affréteur du vraquier a présenté une demande de $2 560 (£1 500) pour le préjudice subi en raison de la restitution tardive du navire à son propriétaire à cause des opérations de nettoyage de la coque. Le propriétaire du vraquier a soumis une demande au titre du coût de ces opérations. L'affréteur du *Shinryu Maru N°8* a payé ces demandes dans leur intégralité et a présenté une demande subrogée d'un montant de $3 103 (£1 800). Ces demandes ont été réglées à raison des montants réclamés, mais elle n'ont pas encore été acquittées.

Le montant de limitation applicable au *Shinryu Maru N°8* s'élève à ¥4 millions (£20 000).

La JPIA a demandé au Fonds de 1971 de lever l'obligation de constituer un fonds de limitation dans cette affaire. Notant les frais juridiques relativement élevés qu'entraînerait la constitution d'un fonds de limitation par rapport au montant modique de limitation applicable en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le Comité a décidé, en octobre 1995, de lever cette obligation dans l'affaire du *Shinryu Maru N°8*, de telle sorte que le Fonds de 1971 puisse, à titre exceptionnel, payer des indemnités sans qu'un fonds de limitation ait été constitué.

La prise en charge financière du propriétaire du navire a donné lieu à un versement de ¥980 000 en décembre 1996.

Sinistre du *Senyo Maru* - nettoyage à la main
(source: Pegasus)

SENYO MARU

(Japon, 3 septembre 1995)

Le sinistre

Le navire-citerne japonais *Senyo Maru* (895 tjb), qui transportait 2 000 tonnes de fuel-oil lourd, est entré en collision avec le vraquier panaméen *Batis* (23 277 tjb) au large d'Ube, préfecture de Yamaguchi (Japon). L'une des citernes à cargaison du navire-citerne a été endommagée et quelque 94 tonnes de fuel-oil lourd se sont déversées.

Les deux navires étaient inscrits auprès de la Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association (JPIA).

Opérations de nettoyage

Les opérations de nettoyage en mer ont été effectuées par l'Agence japonaise de la sécurité maritime, le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes et divers entrepreneurs employés par le propriétaire du *Senyo Maru*. Quelque 360 navires, dont environ 250 navires de pêche, ont participé à ces opérations. Les hydrocarbures se sont répandus sur une très vaste zone, une nappe recouvrant même à un moment environ 300 kilomètres carrés d'un seul tenant. La majeure partie des hydrocarbures déversés ont pollué quelque quatre kilomètres de plages dont certaines ont été fortement contaminées. Plus de 400 villageois et pêcheurs ont participé au nettoyage du littoral. Quelque 2 500 mètres cubes de déchets d'hydrocarbures ont été récupérés et évacués.

Une coopérative de pêche, qui compte quelque 400 membres, a suspendu les activités de pêche dans la zone touchée du 4 au 12 septembre 1995.

Cette coopérative a inspecté une plage fortement polluée dont le gravier et le sable avaient été enlevés si bien qu'une pente dangereuse s'était apparemment formée, et a demandé que des mesures soient prises pour remplacer le sable. A l'issue de délibérations avec les experts du Fonds de 1971, la coopérative a admis que les activités de pêche n'avaient pas été touchées. L'expert technique des autorités locales a déclaré que la plage se reconstituerait naturellement d'ici environ un an. C'est pourquoi, la demande de remise en état de cette plage n'a pas été approuvée et la coopérative a accepté cette décision.

Demandes d'indemnisation

Des demandes d'un montant total de ¥365 millions (£1,8 million) au titre du nettoyage ont été présentées par les autorités japonaises et un certain nombre d'entreprises. Elles ont été réglées à raison de ¥340 millions (£1,7 million).

La demande d'une coopérative de pêche, d'un montant de ¥30 000 (£150), a été rejetée parce qu'il a été jugé que son activité n'avait pas contribué au nettoyage de la pollution par les hydrocarbures.

Quatre coopératives de pêche ont soumis des demandes au titre du remplacement partiel des apparaux de pêche contaminés, du manque à gagner subi individuellement par les pêcheurs et des pertes de commission sur les ventes des coopératives de pêche à la suite de la suspension de la pêche durant les opérations de nettoyage. Ces demandes, d'un montant total de ¥48 millions, ont été réglées à raison de ¥47 millions (£294 000) et le Fonds de 1971 les a acquittées en mars 1996.

Toutes les demandes nées de ce sinistre avaient été réglées et acquittées en mai 1996, soit dans les 8 mois suivant le sinistre, à raison d'un montant total de ¥388 millions (£1,9 million).

Procédure en limitation et enquête sur la cause du sinistre

En septembre 1996, le propriétaire du *Senyo Maru* a entamé la procédure en limitation. Le montant de limitation applicable au *Senyo Maru* est évalué à ¥19,9 millions (£100 000).

Le Fonds de 1971 fera le nécessaire pour engager une action en recours contre le *Batis*.

YUIL N°1

(République de Corée, 21 septembre 1995)

Le sinistre

Le caboteur-citerne coréen *Yuil N°1* (1 591 tjb) qui transportait environ 2 870 tonnes de fuel-oil lourd s'est échoué sur l'île de Namhyeongjedo au large de Pusan (République de Corée). Il a été renfloué quelque 6 heures après l'échouement par un remorqueur et un navire de la marine. Alors qu'il était remorqué vers le port de Pusan, le navire-citerne a sombré par 70 mètres d'eau à 10 kilomètres de la terre.

Une brèche se serait ouverte dans trois citernes à cargaison à la suite de l'échouement. Outre le déversement initial d'hydrocarbures survenu après l'échouement puis après la disparition du *Yuil N°1*, de petites quantités d'hydrocarbures se sont échappées de l'épave à diverses reprises en octobre 1995; depuis, des quantités minimes d'hydrocarbures se sont échappées de temps à autre.

Les côtes est et nord de l'île de Koje, la côte ouest de Kadokto et les côtes continentales qui s'étendent immédiatement à l'est et à l'ouest de Pusan ainsi qu'un certain nombre d'îles plus petites ont été souillées à la suite du déversement initial. Les côtes situées à l'ouest de Pusan ont de nouveau été souillées par de petites quantités d'hydrocarbures qui ont fui ultérieurement de l'épave.

Le *Yuil N°1* était inscrit auprès de la Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited (le Standard Club).

Opérations de nettoyage

Les opérations de nettoyage en mer ont tout d'abord été effectuées par deux navires de récupération des hydrocarbures et un certain nombre de navires de pêche. La police maritime a aussi utilisé des navires pour pulvériser des dispersants. Des barrages flottants ont été déployés dans certaines zones côtières pour protéger les cultures d'algues porphyras.

Les opérations de nettoyage à terre ont été menées par un certain nombre d'entrepreneurs avec l'aide d'environ 1 750 villageois. Elles se sont terminées au début de novembre dans bien des zones. Dans les zones les plus touchées, elles se sont achevées à la fin du mois de novembre, mais certaines d'entre elles n'ont pas été menées à bien avant la mi-janvier 1996.

Niveau des paiements

En octobre 1995, le Comité exécutif s'est déclaré préoccupé par le fait que le montant total des demandes avérées nées de ce sinistre risquait de dépasser le montant total de

l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. C'est pourquoi il a décidé, en décembre 1995, que le Fonds de 1971 devrait, pour le moment, se borner à payer 60% du montant des préjudices établis subis par chaque demandeur.

A la session du Comité exécutif tenue en février 1996, la délégation de la République de Corée a demandé que la limite de l'indemnisation que devait verser le Fonds de 1971 soit portée de 60% à 100%. Elle a déclaré que, si sa demande était acceptée, le Gouvernement de la République de Corée était disposé à offrir une caution pour protéger le Fonds de 1971 contre tout surpaiement. Un certain nombre de délégations ont estimé que le Fonds de 1971 devrait faire preuve d'une grande prudence avant d'accepter une garantie du type proposé par la délégation de la République de Corée. Le Comité exécutif a décidé de ne pas accepter une telle caution. Il a, en outre, décidé que la limite des paiements du Fonds de 1971 devrait être maintenue à 60% du montant des dommages établis subis par chaque demandeur.

Aux sessions du Comité en juin et en octobre 1996, la délégation de la République de Corée s'est déclarée préoccupée par le retard dans le paiement des dépenses encourues au cours des opérations de nettoyage. Elle a indiqué que, bien que les demandes soumises au titre des opérations de nettoyage aient été réglées, 60% seulement des montants ainsi fixés avaient été payés. Elle a déclaré que ce retard de paiement pourrait avoir pour conséquence que les personnes qui avaient participé aux opérations de nettoyage ne fassent plus confiance au Gouvernement coréen. Dans le cas où un nouveau déversement d'hydrocarbures se produirait, cette délégation a exprimé la crainte que, de ce fait, les opérations de nettoyage ne soient pas aussi efficaces qu'elles l'avaient été par le passé. De l'avis de cette délégation, une solution possible serait d'accorder la priorité aux demandes d'indemnisation soumises au titre des coûts de nettoyage. Le Comité exécutif a cependant indiqué qu'aucune demande d'indemnisation ne pouvait recevoir la priorité, étant donné que la Convention de 1971 portant création du Fonds prévoyait que tous les demandeurs devaient être traités d'une manière équitable, et qu'en conséquence le pourcentage fixé par le Comité devait s'appliquer à toutes les demandes d'indemnisation.

La délégation de la République de Corée a souligné qu'il faudrait s'efforcer de résoudre le problème dans le cadre du système d'indemnisation car il n'était pas acceptable que des gouvernements se sentent obligés d'intervenir pour pallier à des difficultés financières. Elle a déclaré que le Gouvernement de la République de Corée envisageait de payer le solde de 40% aux demandeurs qui connaissaient des difficultés financières dans l'affaire du *Yuil N°1*. Pour cette raison, cette délégation a souhaité avoir confirmation du fait que, si le Gouvernement effectuait de tels paiements, il y aurait subrogation des demandes à l'encontre du Fonds.

Le Comité exécutif a indiqué que si le Gouvernement de la République de Corée payait aux demandeurs le solde de 40% des montants acceptés par le Fonds de 1971, il acquerrait par subrogation les droits des demandeurs à l'encontre du Fonds.

Demandes d'indemnisation

Des demandes au titre des opérations de nettoyage ont été présentées par plusieurs entrepreneurs, une coopérative de pêche, la police maritime de Pusan et la Municipalité de Koje. Un accord a été conclu avec la plupart des entrepreneurs et les autres entités sur le quantum de leurs demandes, soit un montant total de Won 12,284 milliards (£8,5 millions). Le Standard Club a honoré certaines de ces demandes en totalité et le Fonds de 1971 a remboursé au Club 60% de ces paiements. Le solde des paiements que le Club a effectués pour honorer les demandes relatives aux opérations de nettoyage s'élève au total à Won 314 millions (£245 000).

Les paiements effectués par le Fonds au titre de ces demandes représentent un montant total de Won 7,142 milliards (£5,6 millions), remboursements compris.

Les hydrocarbures ont touché des zones de pêche et de mariculture intensives.

Une coopérative de propriétaires de filets fixes de l'île de Koje a demandé, au nom de ses membres, des indemnités d'un montant total de Won 1,385 milliard pour le nettoyage de leurs filets et pour leur manque à gagner au cours de périodes d'une durée variable allant jusqu'à 20 jours où les activités de pêche avaient été interrompues. Les demandes qui ont été acceptées à raison de Won 1,167 milliard (£911 370) ont été intégralement acquittées par le Standard Club en novembre 1995.

Un accord sur la méthode de calcul des préjudices a été conclu avec les représentants de 11 associations locales de pêche de l'île de Koje. En novembre 1995, les demandes de dix de ces associations qui représentaient un montant total de Won 1,643 milliard (£1,1 million) ont fait l'objet d'un règlement définitif, à raison d'un montant total de Won 1,4 milliard (£970 000). Ces demandes portaient sur les frais de nettoyage et le manque à gagner des propriétaires de bateaux de pêche, le manque à gagner des propriétaires de filets fixes et des pertes sur les recettes tirées de zones de pêche communes et de la culture des ascidies et des palourdes du Pacifique. En août 1996, un accord de règlement a été conclu avec la dernière association locale de pêche à raison d'un montant de Won 290 millions (£200 000). Le Standard Club a honoré ces demandes intégralement. Une ferme cultivant des algues porphyras dans la région de Naktongp'o a demandé Won 62 millions (£42 000) au titre des frais de nettoyage et de remplacement de son matériel contaminé. Cette demande a été acceptée dans sa totalité.

Les demandes susvisées du secteur de la pêche ont été intégralement payées par le Standard Club à raison des montants convenus. Le Fonds de 1971 a remboursé au Standard Club la somme de Won 1,577 milliard (£1,2 million) au titre de la plupart de ces demandes, ce qui correspondait à 60% du montant établi de chaque demande.

Des ostréiculteurs et des mytiliculteurs dont les élevages se trouvent sur la côte nord-ouest de l'île de Koje ont présenté des demandes au titre du nettoyage de leurs installations, lesquelles ont été approuvées à raison de Won 73 millions (£50 500). Le Fonds de 1971 a versé 60% de ce montant (Won 44 millions ou £37 100) aux demandeurs.

A ce jour, des demandes ont été approuvées pour un montant total de Won 15,523 milliards (£10,7 millions), dont Won 12,284 milliards (£8,5 millions) ont trait aux opérations de nettoyage et Won 3,239 milliards (£2,2 millions) se rapportent à la pêche. Les versements effectués s'élèvent au total à Won 10,417 milliards (£8,7 millions), dont Won 8,763 milliards (£7,3 millions) ont été acquittés par le Fonds de 1971.

Des demandes d'un montant total de Won 280 millions (£194 000) au titre d'opérations de nettoyage et des demandes d'un montant total de Won 60,740 milliards (£42 millions) au titre de la pêche n'ont pas encore été réglées.

Enlèvement de l'épave et questions connexes

En novembre 1995, la police maritime a ordonné au propriétaire du navire d'enlever les hydrocarbures ou l'épave. Sur la base des études effectuées par les experts qu'il avait engagés, le propriétaire du navire a soutenu qu'il ne serait ni utile ni prudent d'enlever les hydrocarbures ou l'épave. Il a fait valoir que les fuites d'hydrocarbures étaient minimes et qu'il n'y aurait pas de risque de rejet important si l'épave était laissée où elle se trouvait car elle serait petit à petit

recouverte de vase, ce qui contribuerait à empêcher toute nouvelle fuite notable d'hydrocarbures. Le propriétaire a également déclaré que si l'on devait procéder à des opérations d'enlèvement des hydrocarbures ou de l'épave, on courrait un grand risque de fuites d'hydrocarbures qui causeraient une nouvelle pollution.

Dans une lettre adressée au Fonds de 1971, le Gouvernement de la République de Corée a déclaré que l'éventualité d'une fuite d'hydrocarbures de l'épave qui risquait de souiller les zones côtières avoisinantes et de compromettre gravement les moyens d'existence de la population locale suscitait une inquiétude croissante. Ce gouvernement a indiqué que des experts coréens étaient d'avis qu'il était nécessaire de faire procéder à une nouvelle inspection de l'épave par des plongeurs sous-marins afin d'obtenir des renseignements plus précis et détaillés sur l'état de l'épave aux fins de son enlèvement. Le Gouvernement a donc demandé si le Fonds de 1971 serait disposé à mener une nouvelle enquête visant à déterminer l'état de l'épave. Il a, en outre, demandé si, au cas où le Fonds ne serait pas prêt à entreprendre une telle inspection, il indemniserait le Gouvernement de la République de Corée au titre des frais engagés par celui-ci pour mener à bien cette enquête qui constituerait une mesure de sauvegarde contre une éventuelle pollution par les hydrocarbures. Pour finir, ce gouvernement a souhaité savoir si le Fonds de 1971 financerait les frais engagés par les autorités coréennes aux fins de l'enlèvement du navire naufragé et de sa cargaison.

En février 1996, le Comité exécutif a examiné la question et il a estimé qu'il n'appartenait pas au Fonds de 1971 de procéder lui-même à des opérations de nettoyage ou de prendre des mesures de sauvegarde, ni d'entreprendre des enquêtes dans ces domaines, et que le Fonds de 1971 ne devrait donc pas procéder à l'enquête demandée. Le Comité a émis l'avis selon lequel il lui incomberait de décider, sur une base objective et à la lumière de toutes les circonstances de l'affaire, si les frais de toute enquête ou de toute opération qui serait menée par le Gouvernement de la République de Corée au titre de l'enlèvement des hydrocarbures ou de l'épave seraient recevables aux fins d'indemnisation.

La délégation de la République de Corée a déclaré que son Gouvernement souhaitait trouver une solution à la question de l'enlèvement de l'épave. Elle a mentionné qu'un comité ad hoc composé de plusieurs autorités publiques intéressées avait été constitué pour prendre des mesures antipollution et qu'une décision finale serait prise lorsque tous les éléments auraient été dûment examinés, y compris la position adoptée par le Comité exécutif. Elle a déclaré que le Gouvernement de la République de Corée souhaiterait procéder à des discussions plus détaillées avec le Fonds de 1971 une fois qu'il aurait pris sa décision. Le Fonds de 1971 n'a pas encore été informé qu'une telle décision ait été prise par le Gouvernement de la République de Corée.

En octobre et en novembre 1996, la police maritime a procédé à une inspection sous-marine de l'épave afin de déterminer s'il y avait un risque qu'une nouvelle fuite d'hydrocarbures se produise. Il n'a été observé aucune fuite d'hydrocarbures pendant la période de l'enquête. Le Fonds de 1971 n'a pas encore été informé des conclusions de l'enquête.

Procédure en limitation et enquête sur la cause du sinistre

Le propriétaire du navire a entamé une procédure en limitation devant le tribunal du district de Pusan en avril 1996.

Le montant de limitation applicable au *Yuil N°1* est estimé à Won 250 millions (£173 000).

En mai 1996, des coopératives de pêcheurs avaient présenté devant le tribunal des demandes s'élevant au total à Won 60 milliards (£41 millions). Le Standard Club et le Fonds de 1971 ont présenté au tribunal leurs demandes subrogées concernant la pêche et les opérations de nettoyage, lesquelles représentaient un montant total de Won 10 milliards (£6,9 millions). Les entreprises de nettoyage et les associations de pêcheurs qui, jusqu'ici, n'avaient reçu que 60% des montants convenus ont déposé des demandes pour le solde, à raison d'un montant total de Won 4,7 milliards (£3,2 millions) et Won 29 millions (£2 000), respectivement.

Au cours de l'audience, le Club et le Fonds de 1971 ont déposé des objections à l'encontre des demandes relatives à la pêche et les pêcheurs ont déposé des objections à l'encontre de toutes les demandes relatives au nettoyage.

Dans une procédure en limitation en République de Corée, le tribunal n'examine pas pleinement le bien-fondé des demandes. Il se prononce sur la base des documents soumis par les demandeurs et sur l'opinion d'un administrateur nommé par le tribunal. Si une partie n'est pas satisfaite, elle peut intenter une action pour contester la décision, cette action en contestation étant portée devant le même tribunal.

Lors d'une audience tenue en octobre 1996, l'administrateur nommé par le tribunal a déclaré ne pas avoir suffisamment de preuves pour pouvoir procéder à une évaluation des demandes relatives à la pêche. Il a toutefois ajouté que, puisqu'il devait donner au tribunal son avis sur une telle évaluation, il proposait que le tribunal accepte un tiers des montants réclamés comme étant raisonnable.

L'avocat coréen du Fonds a indiqué qu'à son avis, il était probable que le tribunal suive l'avis de cet administrateur. Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de contester toute décision du tribunal si l'évaluation des demandes d'indemnisation faite par le tribunal n'était pas fondée sur les preuves requises.

Enquête sur la cause du sinistre et action récursoire

L'Agence coréenne d'enquête sur les accidents maritimes (Korean Maritime Accident Inquiry Agency (MAIA)) a procédé à une enquête sur la cause du sinistre.

Le rapport d'enquête de la MAIA a été communiqué au Fonds de 1971 en septembre 1996. Le Fonds de 1971 étudie actuellement ce rapport avec l'aide des avocats et experts techniques du Fonds.

HONAM SAPPHIRE

(République de Corée, 17 novembre 1995)

Le sinistre

Au cours de manoeuvres d'accostage au terminal pétrolier de Yosu (République de Corée), le navire-citerne panaméen *Honam Sapphire* (142 488 tjb) qui était en pleine charge a heurté une défense, perçant sa citerne latérale bâbord N°2. On ne sait pas combien de brut lourd d'Arabie s'est échappé de la citerne endommagée. Le pétrole déversé a dérivé vers le sud et a contaminé le rivage jusqu'à une trentaine de kilomètres de là; une île située à 50 kilomètres du lieu du sinistre a aussi été légèrement atteinte.

Le *Honam Sapphire* était inscrit auprès de la United Kingdom Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited (le UK Club).

Opérations de nettoyage et impact sur l'aquaculture et la pêche

Les opérations de nettoyage au large ont été menées par la police maritime. Quelque 35 navires de la police maritime, plusieurs centaines de bateaux de pêche et autres embarcations et deux hélicoptères ont participé à ces opérations.

Les opérations de nettoyage à terre se sont achevées, dans de nombreuses zones, au début de janvier 1996; en revanche, dans les zones les plus fortement polluées, elles se sont poursuivies jusqu'au mois de mars 1996. Plus de 1 500 personnes ont travaillé sur une trentaine de sites. Une entreprise a été chargée d'évacuer les déchets d'hydrocarbures collectés en les emmenant dans une installation d'incinération et une décharge approuvée à terre.

Plusieurs fermes piscicoles flottantes et écloseries à terre, des filets fixes, ainsi que des lieux de pêche communs dans la zone intertidale, ont été atteints par les hydrocarbures.

Certaines des zones touchées par le pétrole du *Honam Sapphire* avaient également été souillées à l'occasion des sinistres du *Keumdong N°5* et du *Sea Prince*.

Niveau des paiements

Le Comité exécutif s'est déclaré préoccupé par le fait que le montant total des demandes avérées nées de ce sinistre risquait de dépasser le montant total de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. C'est pourquoi il a décidé, en février 1996, que les paiements du Fonds de 1971 devraient, pour l'instant, se limiter à 60% des dommages avérés subis par chaque demandeur.

Demandes d'indemnisation

Des demandes d'un montant total de Won 9,7 milliards (£6,7 millions) ont été présentées par diverses entreprises et autorités locales au titre des opérations de nettoyage. Certaines demandes relevant de cette catégorie ont été approuvées à raison d'un montant total de Won 5,8 milliards (£4 millions) et acquittées dans leur intégralité par le propriétaire du navire et le UK Club. Les autres demandes de cette catégorie sont en cours d'examen et de nouvelles demandes sont attendues.

Plusieurs coopératives de pêche situées dans la zone touchée par le déversement ont soumis des demandes d'un montant total de Won 49,039 milliards (£34 millions) au titre des dommages causés à la pêche.

Neuf exploitants de filets fixes qui pêchent sur l'île de Dolsan ont présenté des demandes d'un montant total de Won 173 millions au titre des dommages à leurs filets et du manque à gagner subi pendant l'interruption des activités de pêche consécutive au sinistre. Ces demandes ont été réglées à raison de Won 106 millions (£73 000) et elles ont été acquittées en avril 1996 par le propriétaire du navire.

Les demandes présentées par la coopérative de pêche de Namhae, d'un montant total de Won 635 millions (£439 000), ont trait à cinq types de pêche exercés par les membres de la coopérative. Des demandes ont ainsi été soumises par des exploitants de chaluts fixes au titre du manque à gagner subi pendant les opérations de nettoyage, par des exploitants de verveux au titre des dommages causés à leurs installations et du manque à gagner, par 123 exploitants

d'embarcations de pêche au titre du manque à gagner et des coûts de nettoyage des bateaux, par des titulaires de permis pour les lieux de pêche communs au titre du manque à gagner subi pendant l'interruption des activités de pêche, et par un pisciculteur au titre de la mortalité du poisson se trouvant dans ses cages, des dommages aux installations et des coûts supplémentaires encourus.

Le calcul des demandes auquel ont procédé les experts engagés par le UK Club et le Fonds de 1971 s'est fondé sur l'interruption effective des activités survenue pendant les opérations de nettoyage. La demande relative à la mortalité alléguée du poisson dans les cages n'a pas été acceptée étant donné que rien ne prouvait que cette mortalité résultait de la pollution par les hydrocarbures ou des opérations de nettoyage. Les demandes présentées par la coopérative de Namhae ont été réglées à raison d'un montant global de Won 203 millions (£140 000) et ont été acquittées en juillet 1996 par le propriétaire du navire.

Les règlements conclus jusqu'ici s'élèvent au total à Won 6,1 milliards (£4,2 millions). Des demandes d'un montant total de Won 53,360 milliards (£37 millions) sont en cours d'examen.

Le montant total des demandes avérées n'ayant pas atteint le montant de limitation applicable au *Honam Sapphire*, le Fonds de 1971 n'a pas encore versé d'indemnités.

Procédure en limitation et enquête sur la cause du sinistre

Le montant de limitation applicable au *Honam Sapphire* est de 14 millions de DTS (£12 millions).

Le propriétaire du navire a engagé la procédure en limitation au mois de septembre 1996.

Enquête sur la cause du sinistre

L'Agence coréenne d'enquête sur les accidents maritimes a mené une enquête sur la cause du sinistre. L'enquête a conclu que le sinistre était dû à une erreur de la part du pilote lors des manoeuvres d'accostage. Elle a révélé que le pilote n'était pas suffisamment expérimenté dans les manoeuvres de ce type et que, au moment de l'accostage, il était très fatigué car il avait travaillé de très longues heures. L'enquête a également indiqué que le capitaine avait commis une erreur de navigation et n'avait pas procédé au mouillage d'urgence, ce qui avait contribué au sinistre. Selon les conclusions de l'enquête, l'entretien et l'état du *Honam Sapphire* étaient satisfaisants; ses officiers et son équipage étaient en outre compétents.

En octobre 1996, le Comité exécutif a noté l'avis de l'Administrateur selon lequel l'enquête n'avait pas indiqué que le sinistre résultait de la faute personnelle du propriétaire du *Honam Sapphire*. C'est pourquoi il a estimé que le Fonds de 1971 ne devrait pas contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité.

TOKO MARU

(Japon, 23 janvier 1996)

Alors que le navire-citerne japonais *Toko Maru* (699 tjb) était au mouillage au large d'Anegasaki, dans la baie de Tokyo (Japon), un transporteur de gravier a heurté sur bâbord ce pétrolier qui transportait 2 000 tonnes de fuel-oil lourd. Une des citernes latérales de bâbord du *Toko Maru* a été endommagée et quatre tonnes d'hydrocarbures se sont déversées dans la mer.

Les deux navires étaient affiliés à la Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association (JPIA).

Les opérations de nettoyage en mer ont été menées par des entrepreneurs employés par le propriétaire du navire. Quatorze embarcations ont été déployées.

On trouve à proximité du site de l'abordage la plus grande concentration de cultures d'algues de la baie de Tokyo; certaines de ces cultures ont été touchées par les hydrocarbures déversés. Quelque 290 bateaux de pêche et quelque 600 pêcheurs ont pris part au nettoyage de ces exploitations.

Trois entrepreneurs et deux coopératives de pêche ont présenté des demandes au titre des opérations de nettoyage d'un montant de ¥15,1 millions et ¥4,6 millions, respectivement. Ces demandes ont été réglées à raison de ¥13,5 millions (£68 000) et ¥4,1 millions (£21 000), respectivement.

Une coopérative de pêche a présenté une demande de ¥43 828 (£220) au titre des dommages causés aux cultures d'algues. Cette demande a été réglée dans son intégralité.

En juin 1996, la JPIA a honoré toutes les demandes ayant fait l'objet d'un règlement. Le montant total des demandes réglées, soit ¥17,6 millions (£88 000), est inférieur au montant de limitation du propriétaire du navire qui est de ¥18,8 millions (£94 500).

En septembre 1996, la JPIA a fait savoir au Fonds de 1971 que le propriétaire du navire ne demanderait pas à être pris en charge financièrement en ce qui concerne cet événement. Il est peu probable que ce sinistre entraîne de nouvelles demandes. Le Fonds de 1971 ne sera donc vraisemblablement pas appelé à effectuer de paiements dans cette affaire.

SEA EMPRESS

(Royaume-Uni, 15 février 1996)

Le sinistre

Le 15 février 1996, le navire-citerne *Sea Empress* (77 356 tjb) immatriculé au Libéria et transportant plus de 130 000 tonnes de pétrole brut s'est échoué à l'entrée du port de Milford Haven au sud-ouest du pays de Galles (Royaume-Uni). Il y avait à bord un pilote qui avait embarqué à l'extérieur du port.

Il s'est avéré, immédiatement après l'échouement, que quatre citernes à cargaison et plusieurs citernes de ballast s'étaient déchirées. Un déversement initial d'environ 6 000 tonnes de brut a été signalé. Bien qu'il ait pu être rapidement renfloué, le navire-citerne avait une forte gîte et a mouillé dans cette position en attendant que le reste des hydrocarbures puisse être transbordé.

Le 16 février, le propriétaire du navire a conclu un contrat d'assistance suivant les termes de l'accord général de sauvetage du Lloyds de 1995 (Lloyds Open Form). Des remorqueurs du port se sont rendus sur les lieux presque immédiatement après l'échouement et de plus gros remorqueurs sont arrivés le 16 février.

Sous l'effet des grands vents qui ont soufflé pendant la nuit du 16 février, le *Sea Empress* s'est une seconde fois échoué et a laissé à nouveau échapper des hydrocarbures.

Il a été renfloué à marée haute le 17 février mais a touché le fond dans la soirée au large de St Ann's Head, libérant une nouvelle fois des hydrocarbures. Les vents continuant de souffler violemment, le navire-citerne a encore une fois touché le fond dans la matinée du 18 février, mais sans qu'une perte d'hydrocarbures n'ait été signalée à cette occasion. Du pétrole a toutefois été par la suite libéré à chaque marée basse, les déversements les plus importants intervenant probablement vers midi et minuit le 19 février (avec un chiffre estimatif de 30 000 tonnes dans ce deuxième cas).

Le *Sea Empress* a finalement été renfloué à marée haute dans la soirée du 21 février et amené à quai à Milford Haven. Un déversement important de fuel-oil lourd est intervenu alors que le navire-citerne était le long du quai. Des mesures ont été prises pour enlever le fuel-oil des citernes percées et 500 tonnes de combustible de soute ont été transbordées sur un autre navire à quai. Entre le 24 février et le 3 mars, le reste de la cargaison, soit environ 58 000 tonnes, a été déchargé. Une inspection sous-marine a révélé que le *Sea Empress* avait subi d'importantes avaries de structure.

Le *Sea Empress* a quitté Milford Haven à la remorque le 27 mars. Du fuel-oil s'est à nouveau échappé en petites quantités au début et au cours du voyage.

On estime qu'environ 72 000 tonnes de brut et 360 tonnes de fuel-oil lourd se sont déversées à la suite du sinistre.

Le *Sea Empress* était inscrit auprès de l'Assuranceföreningen Skuld (le Skuld Club).

Impact du déversement

Le sud-ouest du pays de Galles a un littoral extrêmement pittoresque et très important sur le plan scientifique. Quelque 200 kilomètres de côtes ont été touchés par le déversement. Une grande partie du littoral atteint se trouve dans le parc national côtier du Pembrokeshire. Cette zone comprend l'une des trois réserves marines naturelles du Royaume-Uni.

A Milford Haven même, le littoral a été extrêmement souillé, tandis qu'à l'extérieur du port une grande partie des hydrocarbures ont dérivé vers le sud puis vers l'est, parallèlement à la côte sud du Pembrokeshire qui a été touchée jusqu'à Pendine Sands dans la baie de Carmarthen. Des hydrocarbures ont atteint l'île de Skomer au nord-ouest de Milford Haven, mais on n'en a pas vu au nord de St David's Head. L'île de Lundy dans le canal de Bristol a été légèrement polluée et des boulettes d'hydrocarbures sont arrivées sur la côte irlandaise. Il n'a pas été signalé d'hydrocarbures sur les côtes métropolitaines du Devon et des Cornouailles.

Opérations de nettoyage

Les opérations d'assistance ont été coordonnées conjointement par l'autorité du port de Milford Haven et par le service du contrôle de la pollution des mers (Marine Pollution Control Unit (MPCU)) du Ministère des transports. Le MPCU a également été chargé de diriger les opérations de lutte contre la pollution au large. Pour la coordination des opérations de nettoyage à terre, un centre conjoint de lutte (Joint Response Centre (JRC)) a été ouvert à Milford Haven le 16 février 1996. Le centre conjoint de lutte était géré par une équipe regroupant des représentants des autorités centrales et locales, des agences pour la protection de l'environnement et de l'industrie pétrolière.

La lutte contre la pollution par les hydrocarbures en mer a consisté à appliquer des dispersants par la voie aérienne, à confiner les hydrocarbures et à les récupérer en utilisant des barrages flottants et des écrémeurs déployés à partir de diverses embarcations. Deux navires

français et deux navires néerlandais ont également pris part aux opérations de récupération au large. Près des côtes, des bateaux de pêche ont aidé à la récupération des hydrocarbures.

La marée noire a touché une zone au littoral très divers, comportant des plages de sable, de galets et de gravier, des côtes rocheuses et des falaises. Pour nettoyer les plages contaminées, on a collecté les hydrocarbures liquides à l'aide de camions aspirateurs et on a enlevé à la main les sédiments souillés. On a utilisé des dispersants pour enlever les hydrocarbures qui s'étaient dégradés sur les rochers proches de certaines plages dont l'agrément était considéré comme prioritaire.

Les travaux entrepris sur les plages et les côtes rocheuses accessibles pour enlever les plus gros amoncellements d'hydrocarbures se sont achevés au milieu du mois de mars 1996. Les principales plages d'agrément avaient été nettoyées au début d'avril mais se sont trouvées légèrement repolluées tout au long de l'été; des opérations de nettoyage se sont poursuivies pendant l'hiver. Au plus fort des activités de nettoyage, quelque 600 personnes s'y employaient.

De petites équipes de nettoyeurs ont été maintenues en alerte pendant toute la saison des vacances de 1996 pour veiller à ce que les plages d'agrément demeurent bien propres et pour lutter rapidement contre toute nouvelle pollution. Les opérations entreprises pour nettoyer les côtes rocheuses et caillouteuses ont exigé de plus grands efforts. Elles ont été laborieuses du fait des mouvements du sable qui découvraient puis occultaient, tout à tour, les rochers souillés.

A la suite de puissants orages qui se sont abattus sur la région à la fin du mois d'octobre 1996, des hydrocarbures ont refait surface en divers endroits et se sont échappés d'autres sites. Les opérations de nettoyage ont commencé immédiatement. De nombreux bateaux étaient alors au mouillage dans le port de Tenby et presque toutes ces embarcations ont été à nouveau souillées. Il a été procédé au curage du port à marée basse pour enlever les hydrocarbures qui s'étaient accumulés dans les sédiments.

Quelque 18 000 tonnes de mélange d'eau et d'hydrocarbures et 13 200 tonnes de sédiments et autres débris souillés ont été collectés au cours des opérations de nettoyage.

Une étude du littoral sinistré qui sera menée au mois de février 1997 aura pour objet de déterminer s'il est nécessaire d'effectuer de nouvelles opérations de nettoyage sur les plages d'agrément et de déterminer les zones où un restant d'hydrocarbures pourrait menacer des ressources écologiques vulnérables.

Le 1er avril 1996, la responsabilité du nettoyage du littoral est passée du Conseil du comté de Dyfed et des conseils de district intéressés aux nouvelles autorités locales du Conseil du comté du Pembrokeshire et du Conseil du comté du Carmarthenshire qui avaient été constituées à la suite d'une réorganisation de l'administration locale.

Les frais de nettoyage encourus par le MPCU, les autorités locales, Texaco et diverses entreprises auraient atteint £22 millions à la fin de 1996.

Les 14 et 15 mars 1996, l'arrivée de boules de goudron a été signalée sur de nombreuses plages le long d'une centaine de kilomètres de la côte sud-est de la République d'Irlande. Une analyse chimique ainsi que d'autres preuves ont permis d'établir que ces boules de goudron provenaient du déversement du *Sea Empress*. Le nettoyage des plages contaminées était terminé en avril 1996.

Sinistre du *Sea Empress* - remorqueurs à l'oeuvre
(source: ITOPF)

Effets sur la pêche

De petits navires de pêche d'une longueur pouvant aller jusqu'à 15 mètres se livrent à diverses activités côtières à partir de plusieurs ports du secteur de Milford Haven et de la zone environnante. De nombreux exploitants de pareils navires ont été touchés par le sinistre. Des coquillages sont également ramassés à la main dans la zone intertidale. La valeur totale du produit annuel de la pêche côtière et du ramassage des coquillages dans le sud-ouest du pays de Galles en 1995 a été évaluée à £6 millions.

Milford Haven sert également de base à des activités de pêche hauturière qui emploient de beaucoup plus gros navires. Etant donné que la majorité d'entre eux sont exploités dans des zones éloignées du déversement et vendent leurs prises sur de lointains marchés européens, il est peu probable qu'ils aient été touchés par le déversement.

Les pêcheurs côtiers de la zone sinistrée ont décidé d'imposer volontairement une interdiction de la pêche entre St David's Head et la bouée de West Helwick à partir du 21 février 1996.

Le 28 février 1996, le Welsh Office a imposé une ordonnance en vertu de la loi sur la protection de l'alimentation en vue d'interdire le débarquement des produits de la pêche et de l'aquaculture provenant d'une zone désignée qui allait de St David's Head à la péninsule de Gower et s'étendait de 10 à 30 kilomètres au large. Le 20 mars, le Welsh Office a également imposé une interdiction statutaire sur la pêche du saumon et de la truite migratrice dans les eaux douces de toutes les rivières et tous les cours d'eau qui se jettent à la mer entre la péninsule

de Gower et St David's Head. Le ministère de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation a suivi en permanence les niveaux de la contamination par les hydrocarbures dans les eaux côtières et dans les tissus animaux dans la zone désignée.

Les poissons à nageoires se sont avérés n'être pas ou guère contaminés et l'interdiction de la pêche a été levée le 3 mai 1996 pour le saumon et la truite migratrice, et le 21 mai pour d'autres espèces de poissons à nageoires. Pour les coquillages vivant sur le fond de la mer et, notamment, pour les crustacés (tels que les homards et les crabes) et les buccins, on a seulement constaté des teneurs en hydrocarbures légèrement élevées peu après le déversement. Ces teneurs en hydrocarbures ayant baissé, l'interdiction frappant le ramassage de ces coquillages a été progressivement levée entre le 3 juillet et le 17 octobre 1996 dans une grande partie de la zone susmentionnée. Certains autres coquillages, notamment les mollusques bivalves (tels que les coques et les moules) ainsi que les algues de la zone intertidale qui avaient été directement souillés dans certains secteurs ont été plus fortement contaminés et ont mis plus de temps à récupérer. Bien que pratiquement toutes les activités de pêche commerciale soient retournées à la normale à la fin de l'année, des restrictions sont demeurées en vigueur pour les coquillages et les algues de la zone intertidale dans presque tout le périmètre désigné et pour les buccins à l'intérieur même de Milford Haven.

Effets sur l'industrie touristique

Le tourisme est une activité importante du Pembrokeshire où les dépenses totales des touristes auraient atteint de £150 à £175 millions en 1995 selon les estimations. L'industrie touristique du Pembrokeshire comprend toute une gamme de petits hôtels, de pensions de famille, de terrains pour caravanes et de gîtes ainsi que des restaurants, des magasins, des lieux de distraction et des activités de loisir telles que des promenades en mer.

Le Parc national côtier du Pembrokeshire compte quelque 400 kilomètres de côtes. Nombre des stations touristiques et des villages sont reliés par le sentier côtier de grande randonnée du Pembrokeshire.

De nombreux agents du secteur du tourisme ont signalé une chute sensible des demandes d'hébergement et du nombre des réservations pour la période qui a immédiatement suivi le sinistre. Il semble toutefois que l'impact se soit moins fait sentir pendant la haute saison touristique de juillet et d'août 1996.

Effets sur la faune et la flore sauvages

Plus de 6 900 oiseaux mazoutés ont été recueillis, mais un peu plus de la moitié d'entre eux étaient déjà morts. La Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals (RSPCA), qui est la société protectrice des animaux, a mis en place une installation de secours pour les oiseaux mazoutés encore en vie. Cette installation a traité plus de 3 100 oiseaux dont plus de 2 000 ont été nettoyés et relâchés.

Traitement des demandes d'indemnisation

Le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont ensemble ouvert à Milford Haven un bureau des demandes d'indemnisation ayant pour mission de recevoir et d'évaluer les demandes et de les communiquer au Skuld Club et au Fonds pour examen et approbation. Ce bureau aide également les demandeurs à présenter leurs demandes.

Un certain nombre d'experts ont aidé le Fonds de 1971 et le Skuld Club à examiner divers groupes de demandes, à savoir celles qui concernaient les opérations de nettoyage,

l'assistance en mer, la pêche, le tourisme et les dommages aux biens. Ce travail est coordonné par le Bureau des demandes d'indemnisation.

Niveau des versements d'indemnités

En février 1996, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder à des règlements définitifs quant au quantum de toutes les demandes nées de ce sinistre, pour autant que celles-ci ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était pas encore prononcé. Il s'est déclaré préoccupé par le fait que le montant total des demandes avérées nées de ce sinistre risquait de dépasser le montant total de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. C'est pourquoi il a jugé nécessaire que le Fonds de 1971 fasse preuve de prudence dans le paiement des demandes. Compte tenu de l'incertitude planant sur le montant total des demandes, il a décidé de ne pas autoriser l'Administrateur à effectuer de paiements à ce stade.

En avril 1996, le Comité exécutif a maintenu sa position selon laquelle il était nécessaire en pareil cas de faire preuve de prudence dans le paiement des demandes, étant donné que, en vertu de l'article 4.5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, tous les demandeurs devraient recevoir le même traitement. De l'avis du Comité, il fallait mettre en balance la nécessité d'empêcher que le Fonds se trouve en situation de surpaiement, d'une part, et, d'autre part, l'importance d'une indemnisation aussi rapide que possible des victimes de dommages dus à une pollution par les hydrocarbures. Compte tenu de ces considérations, le Comité a décidé d'autoriser l'Administrateur à effectuer des paiements correspondant à 75% du quantum des préjudices effectivement subis par les demandeurs respectifs sur la base des conseils que lui donneraient les experts du Fonds de 1971 au moment du versement du paiement.

A ses sessions de juin et d'octobre 1996, le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1971 devrait continuer de limiter ses paiements à 75% des préjudices effectivement subis par les demandeurs respectifs.

Demandes d'indemnisation

Bilan général

Au 31 décembre 1996, 607 demandeurs avaient présenté des demandes au Bureau des demandes d'indemnisation.

Des demandes ont été approuvées à raison d'un montant total de £7,4 millions. Le Skuld Club a versé à 314 demandeurs des indemnités d'un montant total de £5 millions. Des chèques représentant un montant supplémentaire de £400 000 attendaient d'être touchés par les demandeurs. La plupart de ces paiements correspondaient à 75% des montants approuvés par le Club et par le Fonds. Toutefois, des paiements allant jusqu'à 100% des montants approuvés ont été versés par le Club dans un certain nombre de cas, lorsque les indemnités étaient modiques ou que le demandeur avait pu prouver qu'il avait besoin d'un paiement de plus de 75% pour faire face à des difficultés financières dans l'immédiat.

Demandes pour les opérations de nettoyage

Le Conseil du comté du Pembrokeshire a soumis une demande intérimaire de £1,1 million au titre des frais encourus par le Conseil du district de Preseli du Pembrokeshire et par le Conseil du district du South Pembrokeshire avant la réorganisation de l'administration locale le 1er avril 1996. Sur la base des documents soumis à ce jour, des experts engagés par le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont évalué cette demande à £918 000 au titre des rubriques justifiées, dont 75% (£677 000) ont été payés. Des questions soulevées à propos de cette demande n'ont toujours pas reçu de réponse et elle fera l'objet d'une plus ample évaluation

compte tenu de renseignements additionnels qui pourraient être fournis par le demandeur. Le Conseil du comté du Pembrokeshire a soumis une nouvelle demande de £2,7 millions portant sur la période d'avril à juin 1996. Les pièces justificatives présentées à l'appui de cette nouvelle demande sont actuellement examinées par les experts du Skuld Club et du Fonds de 1971.

Le Conseil du comté du Devon et deux conseils de district du Devon ont soumis des demandes s'élevant respectivement à £8 900, £2 200 et £1 500. La demande du Conseil du comté du Devon a été évaluée à £4 900 et un paiement intérimaire s'élevant à 75% du montant évalué a été versé. Cette demande sera réexaminée à la lumière de tous nouveaux renseignements qui seraient fournis par le demandeur. Les demandes des deux conseils de district ont été évaluées à £1 900 et à £1 500, respectivement, et 75% des montants évalués ont été payés.

Le Conseil du comté de Carmarthen a réclamé £900 000 au titre des frais encourus par cinq autorités locales pour des opérations de nettoyage menées jusqu'au 31 mars 1996 (c'est-à-dire avant la réorganisation de l'administration locale). Cette demande n'a pas encore été étayée par des documents. On s'attend à recevoir une nouvelle demande d'environ £250 000 au titre des opérations de nettoyage que ce même conseil a effectuées après le 1er avril 1996.

L'Agence pour l'environnement a soumis une demande de £400 000 pour les frais encourus par la National Rivers Authority en matière de personnel, de transport et de location de matériel. Les experts engagés par le Skuld Club et le Fonds de 1971 examinent actuellement cette demande.

La Milford Haven Standing Conference on Anti-Oil Pollution, qui a été créée afin de prévoir une capacité de lutte contre les déversements à Milford Haven, a présenté une demande de £1,2 million au titre des frais encourus pour fournir des barrages flottants, des écrémeurs et des embarcations de lutte contre le déversement lors des opérations de nettoyage. Les questions soulevées par les experts engagés par le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont été communiquées au demandeur dont on attend la réponse.

Deux organisations charitables, Care for the Wild et le South Devon Seabird Trust, ont demandé £4 900 et £700 respectivement pour le nettoyage d'oiseaux. La deuxième demande a été approuvée à raison du montant réclamé et la première demande est en cours d'examen.

Quatre conseils de comté en Irlande ont indiqué leur intention de soumettre des demandes de l'ordre de 73 000 livres irlandaises (£72 000).

Demandes pour dommages aux biens

A la suite du sinistre, des bateaux et des amarres ont été contaminés dans la zone de Milford Haven. Soixante-quinze demandeurs ont demandé à être indemnisés au titre des frais de nettoyage. Ces demandes ont été approuvées à raison de £126 000, et la plupart ont été payées dans leur totalité par le Skuld Club.

Un certain nombre de bâtiments situés près des plages sinistrées ont été contaminés par des embruns chargés d'hydrocarbures. Trente et une demandes relatives à de tels dommages ont été approuvées à raison d'un montant total de £20 000. Le Skuld Club a versé des indemnités d'un montant total de £15 000 à cet égard.

Des demandes ont été reçues pour des dégâts subis par les tapis de magasins et de maisons situés sur le front de mer des zones les plus gravement touchées, pour des dommages

aux vêtements portés et au matériel utilisé par le personnel qui avait participé aux opérations de nettoyage et pour le remplacement d'arbres et de buissons endommagés par les embruns d'hydrocarbures. En outre, des demandes ont été soumises par les propriétaires de chemins privés qui avaient été endommagés par le passage des véhicules lourds et de l'équipement qui avait servi au nettoyage. Trente-neuf demandes appartenant à ces catégories ont été approuvées à raison d'un montant total de £39 000. Le Skuld Club a versé des sommes d'un montant total de £34 000 à cet égard.

Demandes relatives à la pêche

Des demandes ont été présentées par 148 pêcheurs au titre du manque à gagner résultant des interdictions de pêcher. Certains de ces pêcheurs attrapaient du poisson blanc mais la majorité récoltait des buccins et des crustacés. Certaines des demandes portent également sur des dommages à des filets et sur la perte de casiers. Dans cette catégorie, 112 demandes ont été approuvées à raison d'un montant total de £4,8 millions. Le Skuld Club a versé au total £3,4 millions à cet égard.

Des demandes présentées par neuf pêcheurs au titre de la perte d'apparaux de pêche ont été approuvées à raison de £39 000. Le Skuld Club a versé un montant total de £28 000 à cet égard. Un certain nombre de demandes portant sur la perte alléguée d'apparaux de pêche à la suite des opérations de nettoyage ont été rejetées, certains des demandeurs en question n'ayant pas démontré que leurs apparaux de pêche se trouvaient dans l'eau immédiatement avant le sinistre du fait qu'ils ne pêchaient pas à cette époque. D'autres auraient perdu des casiers dans des zones où aucune opération de nettoyage ou autre activité n'avait été menée comme suite du déversement d'hydrocarbures.

Une demande a été présentée par un ostréiculteur dont les stocks avaient été contaminés à la suite du déversement et qui n'avait pu vendre ses huîtres en raison de l'interdiction de la pêche. Le Skuld Club a versé à ce demandeur des paiements d'un montant total de £66 700 au titre de 75% des pertes résultant de la destruction de la partie des stocks qui aurait été normalement récoltée et vendue chaque mois depuis le sinistre.

Quatorze sociétés de transformation et de vente du poisson, des coquillages et des crustacés ont demandé à être indemnisées pour les préjudices subis du fait qu'elles avaient été privées de leurs arrivages à la suite de l'interdiction de la pêche. Deux de ces sociétés transforment du poisson blanc, trois autres des buccins, cinq autres des crustacés et quatre des coques, des buccins et des moules. A ce jour, des paiements provisoires d'un montant total de £707 000 ont été versés à dix de ces sociétés.

En juin 1996, le Comité exécutif a examiné trois demandes d'indemnisation qui avaient été reçues de sociétés de transformation et de vente du poisson situées à l'extérieur de la zone où l'interdiction de la pêche était imposée; ces sociétés avaient maintenu qu'elles avaient été privées de leur approvisionnement en crustacés et mollusques à la suite du sinistre.

Une de ces demandes avait été soumise par une société de transformation des crustacés et mollusques qui se trouvait à New Quay (pays de Galles), à quelque 80 kilomètres, par la route, au nord de la zone frappée par l'interdiction de la pêche. Le Comité a estimé que, étant donné que ces installations de transformation étaient situées à proximité de la zone frappée de l'interdiction de la pêche, le demandeur était fortement tributaire des ressources de la zone et que ses possibilités de s'approvisionner ailleurs étaient limitées. Le Comité a été d'avis que les activités du demandeur devraient être considérées comme faisant partie intégrante de l'activité économique de la zone. Pour ces diverses raisons, le Comité a estimé qu'il y avait un degré

raisonnable de proximité entre la contamination et la perte présumée; il a donc décidé que cette demande était recevable en principe.

Une autre demande avait été présentée par une société de vente de poissons située à Saltash, en Cornouailles, à 400 kilomètres environ de Milford Haven par la route. Le Comité a estimé que cette demande ne satisfaisait pas au critère de proximité géographique entre l'activité du demandeur et la contamination. Le Comité a estimé que l'activité commerciale du demandeur ne faisait pas partie intégrante de l'activité économique de la zone touchée par le déversement. Pour ces raisons, le Comité a jugé qu'il n'y avait pas un degré raisonnable de proximité entre la contamination et la perte subie par le demandeur. Le Comité a donc décidé de rejeter cette demande.

La troisième demande avait été présentée par une société de vente de poissons située à Newport (pays de Galles), à quelque 160 kilomètres de Saundersfoot par la route. Le Comité a noté que le demandeur exerçait son activité commerciale à une certaine distance de la zone affectée par la contamination. Il a toutefois été estimé que la société était hautement dépendante des produits venant de la zone frappée par l'interdiction de la pêche et qu'elle avait grandement contribué au développement de l'infrastructure de la pêche aux buccins dans la zone. Le Comité a donc jugé qu'il existait un degré raisonnable de proximité entre la contamination et la perte présumée, et a décidé que cette demande était en principe recevable.

Demandes relatives au tourisme

Des demandes ont été soumises par 226 exploitants d'entreprises du secteur touristique telles que des hôtels, des pensions de famille, des terrains pour caravanes, des magasins et des restaurants de stations balnéaires, ainsi qu'une école de voile, un centre de sports nautiques, une école de plongée et des magasins de matériel de pêche à la ligne. Des demandes de cette catégorie ont été approuvées à raison d'un montant total de £542 000 et des indemnités d'un montant total de £410 000 ont été versées à 85 demandeurs. Le reste des demandes est en cours d'examen.

En octobre 1996, le Comité exécutif a décidé que les critères de recevabilité adoptés dans l'affaire du *Haven* s'appliquaient aux demandes du secteur touristique de la zone directement touchée entre la péninsule de Gower et St David's. Conformément à ces critères, il ne serait pas raisonnable de faire de distinction en fonction du type de marchandises vendues, sauf dans le cas des magasins qui vendaient des produits qui n'étaient pas normalement achetés par les touristes (tels que des meubles et des automobiles). De plus, il fallait examiner le bien-fondé de chaque demande, le critère décisif devant consister à déterminer s'il y avait un lien de causalité (un degré raisonnable de proximité) entre la perte ou le dommage et la contamination résultant du sinistre du *Sea Empress*.

En ce qui concerne les entreprises du secteur touristique qui n'étaient pas situées près de la côte touchée mais se trouvaient à une certaine distance du littoral, le Comité a estimé que, pour déterminer si le critère de la proximité était rempli, il fallait tout particulièrement considérer le degré de dépendance de l'entreprise par rapport à la ressource touchée, c'est-à-dire la côte polluée. Un élément important était la distance entre l'emplacement de l'entreprise et la côte, ainsi que le temps mis par les touristes pour atteindre le littoral. Le Comité a déclaré que cette évaluation pouvait aboutir à des résultats différents en fonction du type d'entreprises considérées.

S'agissant des demandes d'entreprises situées en dehors de la zone directement touchée par les hydrocarbures, c'est-à-dire au nord de St David's, jusqu'à Newport et Cardigan, et à l'est

de la zone d'exclusion de la pêche sur la péninsule de Gower, le Comité a noté que de nombreux visiteurs potentiels ne feraient pas la distinction entre la zone située au sud de St David's et celle qui se trouvait au nord lorsqu'ils décideraient s'ils devaient s'abstenir de prendre des vacances dans le Pembrokeshire du fait du déversement d'hydrocarbures. Pour cette raison, le Comité a déclaré que des entreprises du secteur touristique sises au nord de St David's pouvaient aussi avoir droit à réparation, sous réserve qu'il y ait un degré raisonnable de proximité entre le déversement d'hydrocarbures et la baisse des recettes touristiques. Il a déclaré que plus l'entreprise était éloignée de la côte contaminée et plus il serait probable que le critère relatif au degré raisonnable de proximité ne serait pas rempli.

A sa session d'octobre 1996, le Comité exécutif a examiné une demande de £30 000 que l'Office gallois du tourisme avait soumise au titre de frais relatifs à certaines activités promotionnelles visant à réduire l'impact de la publicité négative dont avait souffert cette région après le sinistre du *Sea Empress* et à restaurer son image touristique avant le début de la saison de 1996. Le Comité a estimé que certaines des rubriques de la demande de l'Office gallois du tourisme remplissaient les critères de recevabilité du coût des mesures visant à prévenir ou limiter des préjudices économiques purs, et il a décidé que ces rubriques étaient donc recevables en principe.

KUGENUMA MARU
(Japon, 6 mars 1996)

Alors que le navire-citerne japonais *Kugenuma Maru* (57 tjb) était en train de charger environ 120 tonnes de fuel-oil lourd dans un terminal pétrolier à Kawasaki, Kanagawa (Japon), 0,3 tonne d'hydrocarbures ont débordé de la citerne à cargaison et se sont déversés dans la mer à la suite d'une erreur de manipulation de la soupape utilisée pour le chargement.

Les opérations de nettoyage se sont achevées le même jour. Le terminal pétrolier a présenté des demandes de ¥2 millions (£10 200) au titre des opérations de nettoyage. Ces demandes ont été réglées dans leur totalité en novembre 1996 mais elles n'ont pas encore été acquittées.

Il est peu probable que de nouvelles demandes soient présentées au titre de ce sinistre.

Le montant de limitation applicable au *Kugenuma Maru* est estimé à ¥1,2 million (£6 000).

L'assureur P & I du propriétaire du navire (la Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association (JPIA)) a demandé au Fonds de 1971 de lever l'obligation de constituer un fonds de limitation. Pour les raisons invoquées ci-dessus en ce qui concerne le sinistre du *Shinryu Maru N°8*, le Comité exécutif a décidé, en juin 1996, de lever l'obligation de constituer un fonds de limitation dans l'affaire du *Kugenuma Maru*, de telle sorte que le Fonds puisse, exceptionnellement, effectuer des paiements au titre de l'indemnisation et de la prise en charge financière sans qu'il y ait de fonds de limitation.

KRITI SEA

(Grèce, 9 août 1996)

Alors qu'il procédait au déchargement d'hydrocarbures dans un terminal pétrolier du port d'Agioi Theodoroi (Grèce), à une quarantaine de kilomètres à l'ouest du Pirée, le navire-citerne grec *Kriti Sea* (62 678 tjb) a déversé entre 20 et 50 tonnes de brut léger d'Arabie. Des côtes rocheuses et des plages s'étendant à l'ouest, au sud et à l'est de ce terminal ont été polluées; sept installations piscicoles ont été touchées et les coques de bateaux de plaisance et d'embarcations de pêche dans la zone ont été souillées.

Le navire est inscrit auprès de la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited (le UK Club).

Les opérations de nettoyage ont été menées par le personnel du terminal, du Ministère de la marine marchande, des autorités locales et un certain nombre d'entreprises. Les opérations de nettoyage en mer se sont achevées le 17 août, tandis que le nettoyage du littoral était en grande partie terminé à la fin du mois.

Des demandes d'un montant total de Drs 2 milliards (£4,7 millions) ont été notifiées au propriétaire du navire et au UK Club. Elles comprennent des demandes soumises par des pêcheurs pour des dommages à des apparaux de pêche et des pertes de recettes, par des pisciculteurs et des agents du secteur touristique, ainsi que des demandes au titre du coût des opérations de nettoyage.

On s'attend à ce que de nouvelles demandes soient soumises dans un proche avenir.

D'après les estimations, le montant de limitation applicable au *Kriti Sea* est de Drs 2,241 milliards (£5,3 millions). En décembre 1996, le propriétaire du navire a constitué un fonds de limitation au moyen d'une garantie bancaire.

N°1 YUNG JUNG

(République de Corée, 15 août 1996)

Le sinistre

Alors que la barge maritime de soutage *N°1 Yung Jung* (560 tjb), battant pavillon coréen et chargée de 200 tonnes d'huile diesel marine et de 1 600 tonnes de fuel-oil moyen, cherchait à se mettre à l'abri, à l'approche d'un typhon, à un appontement du port de Pusan (République de Corée), elle a échoué sur un rocher submergé qui n'était pas indiqué sur la carte marine. A la suite de l'échouement, environ 28 tonnes de fuel-oil moyen se sont déversées dans la mer. Une douzaine de navires qui se trouvaient à proximité du lieu de l'échouement et diverses installations portuaires, telles que des jetées et des quais, de même que les côtes rocheuses aux alentours ont été contaminées.

Les opérations de nettoyage ont été effectuées par des entrepreneurs engagés par le propriétaire du navire et se sont achevées le 14 septembre 1996.

L'épave du *N°1 Yung Jung* a été enlevée et le reste des hydrocarbures a été transbordé dans un autre navire.

Sinistre du *N°1 Yung Jung* - barrages flottants déployés dans le port
(source: KOMOS)

Le *N°1 Yung Jung* n'était pas affilié à un Club P & I, mais il était couvert par un assureur maritime de Hongkong au titre de la protection et de l'indemnisation à concurrence d'une limite de US$1 million (£584 000) par sinistre, assortie d'une franchise de US$10 000 (£5 800).

Bilan des demandes

Les entrepreneurs susmentionnés, la police maritime de Pusan et les autorités maritimes et portuaires de Pusan ont présenté des demandes d'un montant total de Won 856 millions (£590 000) au titre du coût des opérations de nettoyage.

Les propriétaires des embarcations contaminées ont présenté des demandes d'un montant total de Won 510 000 (£352 000).

Les entrepreneurs et le propriétaire du *N°1 Yung Jung* ont présenté des demandes d'un montant total de Won 175 millions (£121 000) au titre des opérations menées pour sauver l'épave du *N°1 Yung Jung* et enlever le reste de la cargaison.

Ce sinistre risque de donner lieu à des demandes liées à la pêche, mais jusqu'ici aucune demande de ce type n'a été reçue.

Limitation de la responsabilité

Le montant de limitation applicable au *N°1 Yung Jung* est estimé à Won 88 millions (£61 000).

Le propriétaire du navire n'a pas encore engagé la procédure en limitation.

Enquête sur la cause du sinistre

Les autorités coréennes mènent actuellement une enquête sur la cause du sinistre. Le Fonds de 1971 suit cette enquête par l'intermédiaire de son avocat coréen.

8.3 Sinistre dont le Fonds de 1992 a traité en 1996

Comme à la section 8.2 du présent rapport, les montants indiqués ont été arrondis. La conversion des devises étrangères en livres sterling a été faite aux taux de change en vigueur au 31 décembre 1996.

SINISTRE EN ALLEMAGNE

(Allemagne, 20 juin 1996)

Le sinistre

Le 20 juin 1996, il a été constaté que du pétrole brut avait pollué un certain nombre d'îles allemandes situées à proximité de la frontière danoise en mer du Nord. D'après les autorités allemandes, des simulations des courants et des vents sur ordinateur ont indiqué que le pétrole avait été déversé entre le 12 et le 18 juin à environ 60 à 100 milles marins au nord-ouest de l'île de Sylt. Les autorités allemandes ont commencé les opérations de nettoyage en mer et à terre le 21 juin 1996. Quelque 2 130 tonnes d'un mélange de pétrole et de sable ont été évacuées des plages. Le coût de ces opérations s'élèverait à environ DM 5 millions (£1,9 million).

Le Fonds de 1992 a été avisé du sinistre par téléphone le 3 juillet 1996, date à laquelle les opérations de nettoyage étaient quasiment terminées, et le 17 juillet 1996 par lettre émanant du Ministère fédéral des transports.

L'Agence maritime et hydrographique fédérale de l'Allemagne a prélevé des échantillons du pétrole rejeté sur le rivage. L'analyse chimique a révélé qu'il s'agissait de brut de Libye.

Les autorités allemandes ont fait savoir au Fonds de 1992 que le sinistre pouvait avoir occasionné des pertes pour les industries de la pêche et du tourisme dans la zone touchée.

Demandes d'indemnisation

L'enquête menée par les autorités allemandes a révélé que le pétrolier russe *Kuzbass* (88 692 tjb) avait déchargé du brut de Libye dans le port de Wilhelmshaven le 11 juin 1996. L'analyse des échantillons de pétrole provenant du navire correspondait aux résultats de l'analyse des échantillons prélevés sur le rivage pollué. Des comparaisons avec les données analytiques chimiques sur le pétrole brut de la mer du Nord ont fait apparaître que la pollution n'avait pas été causée par du brut provenant des plates-formes de la mer du Nord.

Les autorités allemandes ont pris contact avec le propriétaire du *Kuzbass* et lui ont demandé d'accepter la responsabilité de la pollution causée par le pétrole. Elles ont précisé que, faute d'une réponse satisfaisante, elles engageraient des poursuites judiciaires.

Le *Kuzbass* est inscrit auprès de la West of England Ship Owners' Protection and Indemnity Association (Luxembourg).

La notification faite par les autorités allemandes le 17 juillet 1996 a été adressée au Fonds de 1992. Les autorités, à ce qu'il semble, soutiennent que le navire d'où provenait le pétrole était un pétrolier à l'état lège. La définition du 'navire' à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile vise également les pétroliers à l'état lège, tout comme le fait, par voie de référence, la définition du navire dans la Convention de 1992 portant création du Fonds. L'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est libellé comme suit:

> 'Navire' signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac.

Comme cela a été indiqué ci-dessus, les autorités allemandes ont l'intention de présenter une demande d'indemnisation auprès du propriétaire du *Kuzbass* au titre du coût des opérations de nettoyage. Le montant de limitation applicable au *Kuzbass* est évalué à environ 38 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (£32 millions). Les autorités allemandes ont toutefois déclaré que si ces tentatives échouaient, elles demanderaient réparation au Fonds de 1992.

Si les autorités allemandes devaient demander réparation au Fonds de 1992, la question se poserait de savoir si elles ont prouvé que le dommage était dû à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires. Il faudra examiner cette question sur la base de toutes les preuves soumises et à la lumière de la définition du 'navire' donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

9 L'AVENIR

L'année 1996 a constitué une étape importante dans le développement du régime international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Les Protocoles de 1992 modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds (les Conventions de 1992) sont entrés en vigueur le 30 mai, soit moins de quatre ans après leur adoption. Du fait de l'entrée en vigueur de ces protocoles, il existe désormais deux organisations, le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992, qui n'ont pas les mêmes membres mais sont administrés par le même Secrétariat.

En 1996, le nombre des membres du Fonds de 1971 n'a cessé de croître et celui-ci compte désormais 70 Etats Membres. A ce jour, seuls 19 Etats ont ratifié le Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds. Actuellement, tous les Etats Membres du Fonds de 1992 sont aussi Membres du Fonds de 1971.

Le 15 novembre 1996, les conditions appelant la dénonciation obligatoire des Conventions de 1969 et de 1971 ont été remplies, de telle sorte que la période transitoire prévue pour les Conventions de 1992 expirera le 15 mai 1998. A l'heure actuelle, les Etats peuvent, au cours de la période transitoire, appartenir à la fois au 'précédent' régime instauré par les Conventions de 1969 et de 1971 et au 'nouveau' régime prévu par les Conventions de 1969/1971 telles que modifiées par les Protocoles de 1992. Le 16 mai 1998, le régime international de responsabilité et d'indemnisation entrera dans une nouvelle phase. En effet, à partir de cette date, un Etat ne pourra plus appartenir à la fois au Fonds de 1971 et au Fonds de 1992, c'est-à-dire au régime 'précédent' et au 'nouveau' régime. Nombreux seront donc les Membres du Fonds de 1971 qui devraient prochainement quitter cette organisation pour n'être plus que Membres du Fonds de 1992. En outre, un certain nombre d'autres Etats vont probablement ratifier, en 1997, les Protocoles de 1992 et devenir ainsi Membres du Fonds de 1992.

A mesure que des Etats deviendront Parties à la Convention de 1992 et, ce faisant, abandonneront le régime 'précédent', le Fonds de 1992 deviendra la plus importante des deux Organisations. Par voie de conséquence, les Conventions telles que modifiées par les Protocoles de 1992 garantiront la viabilité future du régime international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Il est donc essentiel que le Secrétariat des deux Organisations relève le défi de cette nouvelle donne.

ANNEXE I

Structure des FIPOL

ASSEMBLEES DU FONDS DE 1971 ET DU FONDS DE 1992

Composées de tous les Etats Membres de l'Organisation respective

Président:	M. C Coppolani	(France)
Vice-présidents:	M. H Tanikawa	(Japon)
	M. P Gómez-Flores	(Mexique)

COMITE EXECUTIF DU FONDS DE 1971

47ème - 50ème sessions

Président:	M. W J G Oosterveen (Pays-Bas)
Vice-présidente:	Mlle A N Ogo (Nigéria)

Algérie	Inde
Allemagne	Japon
Australie	Libéria
Canada	Mexique
Emirats arabes unis	Nigéria
Espagne	Norvège
Fédération de Russie	Pays-Bas
Finlande	

51ème session

Président:	M. W J G Oosterveen (Pays-Bas)
Vice-présidente:	Mlle A N Ogo (Nigéria)

Allemagne	Grèce
Australie	Malaisie
Belgique	Maroc
Canada	Nigéria
Danemark	Pays-Bas
Espagne	République de Corée
Fédération de Russie	Royaume-Uni
Finlande	

SECRETARIAT

Fonctionnaires

M. M Jacobsson	Administrateur
M. H Osuga	Juriste
M. S O Nte	Fonctionnaire des Finances/du Personnel
M. R Pillai	Fonctionnaire des Finances
Mme S Broadley	Fonctionnaire des demandes d'indemnisation
M. J Maura	Fonctionnaire des demandes d'indemnisation
Mme H Warson	Fonctionnaire d'Administration

COMMISSAIRE AUX COMPTES

Le Contrôleur et vérificateur général des comptes
du Royaume-Uni

ANNEXE II

Note sur les états financiers publiés du Fonds de 1971

Les tableaux récapitulatifs qui sont reproduits aux annexes III à XIII résument les renseignements donnés dans les états financiers certifiés du Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'année close le 31 décembre 1995, tels qu'approuvés par l'Assemblée à sa 19ème session.

DECLARATION DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

Les tableaux récapitulatifs qui sont reproduits aux annexes III à XIII sont conformes aux états financiers certifiés du Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'année close le 31 décembre 1995.

Le Directeur associé
pour le Contrôleur et vérificateur général
National Audit Office du Royaume-Uni
J Rickleton
le 31 janvier 1997

ANNEXE III

Fonds général

FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DECEMBRE 1995

	1995		1994	
RECETTES	£	£	£	£
Contributions				
Contributions initiales		125 660		*44 966*
Contributions annuelles		5 935 049		*7 907 141*
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes		14 223		*5 156*
		6 074 932		*7 957 263*
Divers				
Recettes accessoires	347 871		*1 324*	
Virement du FGDI du *Brady Maria/Thuntank 5*	-		*5 907*	
Virement du FGDI du *Volgoneft 263*	-		*60 115*	
Intérêts sur un prêt au FGDI du *Taiko Maru*	-		*309*	
Intérêts sur un prêt au FGDI du *Keumdong N°5*	-		*2 556*	
Intérêts sur un prêt au FGDI du *Vistabella*	20 247		*8 590*	
Intérêts sur un prêt au FGDI de l'*Agip Abruzzo*	4 605		-	
Intérêts sur un prêt au FGDI du *Yuil N°1*	642		-	
Intérêts sur les arriérés de contributions	9 608		*5 131*	
Intérêts sur les placements	1 038 619		*426 419*	
		1 421 592		*510 351*
		7 496 524		*8 467 614*
DEPENSES				
Dépenses du Secrétariat				
Engagements de dépenses		1 024 802		*863 053*
Demandes d'indemnisation				
Indemnisation		2 487 962		*1 008 716*
Frais afférents aux demandes d'indemnisation				
Honoraires	443 741		*502 280*	
Frais de voyage	6 585		*9 316*	
Frais divers	515		*9 953*	
		450 841		*521 549*
		3 963 605		*2 393 318*
Recettes moins dépenses		3 532 919		*6 074 296*
Ajustement du taux de change		30 414		*10 994*
Excédent/(déficit) des recettes sur les dépenses		3 563 333		*6 085 290*

ANNEXE IV

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

FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1995

	1995		*1994*	
RECETTES	£	£	£	£
Intérêts sur les arriérés de contributions	-		-	
Intérêts sur les placements	26 385		*13 792*	
		26 385		*13 792*
DEPENSES				
Indemnisation	-		-	
Honoraires	-		-	
Frais de voyage	-		-	
Divers	-		-	
		0		*0*
Excédent des recettes sur les dépenses		26 385		*13 792*
Solde reporté: 1er janvier		363 349		*349 557*
Solde au 31 décembre		389 734		*363 349*

ANNEXE V

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

FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1995

	1995		*1994*	
RECETTES	£	£	*£*	*£*
Contributions				
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes	(11 266)		-	
		(11 266)	-	-
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	7 566		*1 254*	
Intérêts sur les placements	94 180		*49 808*	
		101 746		*51 062*
		90 480		*51 062*
DEPENSES				
Indemnisation	-		-	
Honoraires	15 554		*31 188*	
Frais de voyage	-		-	
Divers	125		*420*	
		15 679		*31 608*
Excédent des recettes sur les dépenses		74 801		*19 454*
Solde reporté: 1er janvier		1 288 207		*1 268 753*
Solde au 31 décembre		1 363 008		*1 288 207*

ANNEXE VI

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

FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1995

	1995		*1994*	
RECETTES	£	£	*£*	*£*
Contributions				
Contributions annuelles (deuxième prélèvement)	-		-	
Contributions annuelles (premier prélèvement)	-		-	
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes	(49 156)		*25 674*	
		(49 156)		*25 674*
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	18 651		*4 928*	
Intérêts sur les placements	1 618 858		*1 516 751*	
Intérêts sur un prêt au FGDI du *Braer*	327 416		*63 825*	
		1 964 925		*1 585 504*
		1 915 769		*1 611 178*
DEPENSES				
Honoraires	766 379		*656 932*	
Frais de voyage	11 358		*5 351*	
Divers	249		*1 918*	
		777 986		*664 201*
Excédent des recettes sur les dépenses		1 137 783		*946 977*
Solde reporté: 1er janvier		28 018 647		*27 071 670*
Solde au 31 décembre		29 156 430		*28 018 647*

ANNEXE VII

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Aegean Sea*

FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1995

	1995		*1994*	
RECETTES	£	£	*£*	*£*
Contributions				
Contributions annuelles (deuxième prélèvement)	14 971 787		-	
Contributions annuelles (premier prélèvement)	-		*19 970 504*	
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes	534		-	
		14 972 321		*19 970 504*
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	3 692		*8 000*	
Intérêts sur les placements	2 244 463		*693 418*	
		2 248 155		*701 418*
		17 220 476		*20 671 922*
DEPENSES				
Indemnisation	2 028 253		*1 479 880*	
Honoraires	524 630		-	
Frais de voyage	3 994		-	
Divers	13 190		-	
		2 570 067		*1 479 880*
Excédent des recettes sur les dépenses		14 650 409		*19 192 042*
Solde reporté: 1er janvier		19 192 042		-
Solde au 31 décembre		33 842 451		*19 192 042*

ANNEXE VIII

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Braer*

FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1995

	1995		*1994*	
RECETTES	£	£	*£*	*£*
Contributions				
Contributions annuelles (deuxième prélèvement)	-		-	
Contributions annuelles (premier prélèvement)	-		*34 812 145*	
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes	(56 888)		-	
		(56 888)		*34 812 145*
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	1 539		*15 882*	
Intérêts sur les placements	-		*238 019*	
		1 539		*253 901*
		(55 349)		*35 066 046*
DEPENSES				
Indemnisation	6 461 809		*20 451 175*	
Honoraires	625 796		*1 119 505*	
Frais de voyage	5 022		*6 608*	
Intérêts sur un prêt au FGDI du *Haven*	327 416		*63 825*	
Divers	2 665		*2 912*	
		7 422 708		*21 644 025*
Excédent/(déficit) des recettes sur les dépenses		(7 478 057)		*13 422 021*
Somme due au FGDI du *Haven*		(316 098)		*(13 738 119)*
Solde au 31 décembre		(7 794 155)		*(316 098)*

ANNEXE IX

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Taiko Maru*

FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1995

	1995		*1994*	
RECETTES	£	£	*£*	*£*
Contributions				
Contributions annuelles	-		*9 853 301*	
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes	45 285		-	
		45 285		*9 853 301*
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	1 751		*4 212*	
Intérêts sur les placements	230 120		*139 823*	
		231 871		*144 035*
		277 156		*9 997 336*
DEPENSES				
Indemnisation	46 713		*5 920 364*	
Honoraires	21 425		*526 114*	
Frais de voyage	-		-	
Intérêts sur l'emprunt au fonds général	-		*309*	
Divers	1 766		*265*	
		69 904		*6 447 052*
Excédent des recettes sur les dépenses		207 252		*3 550 284*
Somme due au fonds général		-		*(362 126)*
Solde reporté: 1er janvier		3 188 158		-
Solde au 31 décembre		3 395 410		*3 188 158*

ANNEXE X

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Keumdong N°5*

FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1995

	1995		*1994*	
RECETTES	£	£	*£*	*£*
Contributions				
Contributions annuelles (deuxième prélèvement)	9 926 332		-	
Contributions annuelles (premier prélèvement)	-		*4 926 650*	
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes	22 642		-	
		9 948 974		*4 926 650*
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	4 346		*2 104*	
Intérêts sur les placements	761 991		*68 134*	
		766 337		*70 238*
		10 715 311		*4 996 888*
DEPENSES				
Indemnisation	-		*3 016 459*	
Honoraires	208 789		*435 779*	
Frais de voyage	-		*6 168*	
Intérêts sur l'emprunt au fonds général	-		*2 556*	
Divers	350		*7 971*	
		209 139		*3 468 933*
Excédent des recettes sur les dépenses		10 506 172		*1 527 955*
Somme due au fonds général		-		*(76 319)*
Solde reporté: 1er janvier		1 451 636		-
Solde au 31 décembre		11 957 808		*1 451 636*

ANNEXE XI

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Toyotaka Maru*

FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1995

	1995	
RECETTES	£	£
Contributions		
Contributions annuelles	8 907 469	
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes	-	
		8 907 469
Divers		
Intérêts sur les arriérés de contributions	3 021	
Intérêts sur les placements	385 941	
		388 962
		9 296 431
DEPENSES		
Indemnisation	4 280 631	
Honoraires	354 363	
Frais de voyage	7 260	
Divers	2 812	
		4 645 066
Solde au 31 décembre		4 651 365

ANNEXE XII

FONDS DE 1971: BILAN AU 31 DECEMBRE 1995

	1995	*1994*
ACTIF	£	*£*
Disponibilités en banque et en caisse	91 016 695	*64 606 834*
Contributions non acquittées	1 631 848	*1 216 815*
Sommes dues du FGDI du *Braer* au FGDI du *Haven*	7 794 155	*316 098*
Sommes dues du FGDI du *Vistabella*	328 039	*302 480*
Sommes dues du FGDI de l'*Agip Abruzzo*	176 662	-
Sommes dues du FGDI du *Yuil N°1*	402 929	-
Taxe recouvrable	25 977	*14 284*
Sommes diverses à recevoir	20 619	*13 446*
Intérêts sur les arriérés de contributions	4 386	*13 685*
MONTANT TOTAL DES AVOIRS	101 401 310	*66 483 642*
PASSIF		
Fonds de prévoyance du personnel	805 746	*662 945*
Sommes à verser	19 612	*18 524*
Engagements non réglés	68 718	*51 614*
Contributions payées d'avance	179 561	*283 826*
Compte des contributaires	182 686	*139 246*
Sommes dues au FGDI du *Kasuga Maru N°1*	389 734	*363 349*
Sommes dues au FGDI du *Rio Orinoco*	1 363 008	*1 288 207*
Sommes dues au FGDI du *Haven*	29 156 430	*28 018 647*
Sommes dues au FGDI de *l'Aegean Sea*	33 842 451	*19 192 042*
Sommes dues au FGDI du *Taiko Maru*	3 395 410	*3 188 158*
Sommes dues au FGDI du *Keumdong N°5*	11 957 808	*1 451 636*
Sommes dues au FGDI du *Toyotaka Maru*	4 651 365	-
Montant total du passif	86 012 529	*54 658 194*
Solde du fonds général	15 388 781	*11 825 448*
MONTANT TOTAL DU PASSIF ET SOLDE DU FONDS GENERAL	101 401 310	*66 483 642*

ANNEXE XIII

FONDS DE 1971: ETAT DE LA TRESORERIE POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1995

	£	£
Liquidités au 1er janvier 1995		64 606 834
ACTIVITES D'EXPLOITATION		
Contributions initiales	112 742	
Contributions reçues de l'année précédente	39 093 318	
Contributions reçues des années précédentes	219 368	
Contributions payées d'avance	179 561	
Intérêts sur les arriérés de contributions	59 593	
Autres sources de recettes	510 043	
Sommes reçues de contributaires	286 277	
Gain de change	30 414	
Dépenses d'administration	(1 024 802)	
Dépenses au titre de demandes d'indemnisation	(18 901 591)	
Remboursement aux contributaires	(242 836)	
Autres versements en espèces	(103 937)	
Liquidités nettes provenant des activités d'exploitation avant les variations des disponibilités nettes à court terme	20 218 150	
Augmentation (Diminution) des exigibilités nettes à court terme	(265 634)	
Rentrées nettes provenant des activités d'exploitation		19 952 516
REMUNERATION DES PLACEMENTS		
Intérêts sur les placements	6 457 345	
Rentrées nettes provenant de la rémunération des placements		6 457 345
Liquidités au 31 décembre 1995		91 016 695

ANNEXE XIV

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 1995

INTRODUCTION

Etendue de la vérification

1 J'ai vérifié les états financiers du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (le "Fonds") pour le dix-septième exercice financier clos le 31 décembre 1995. Je les ai examinés en tenant dûment compte des dispositions de la Convention portant création du Fonds, ainsi que du Règlement financier du Fonds.

Objectifs de la vérification

2 La vérification devait essentiellement me permettre de juger si les recettes et les dépenses comptabilisées en 1995 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 du Fonds; et si les états financiers reflétaient bien la situation financière au 31 décembre 1995.

Normes de vérification des comptes

3 La vérification à laquelle j'ai procédé a été effectuée conformément aux normes communes de vérification du groupe de vérificateurs externes des comptes de l'Organisation des Nations Unies, des institutions spécialisées et de l'Agence internationale de l'énergie atomique. D'après ces normes, je dois planifier et effectuer la vérification de manière à être quasiment sûr que les états financiers du Fonds ne comportent pas d'erreurs substantielles. Le Fonds était chargé de préparer ces états et j'ai pour tâche de donner mon avis d'après les pièces réunies lors de la vérification.

Méthode de vérification

4 Conformément aux normes communes de vérification, la vérification que j'ai faite a consisté à examiner, par sondage, les pièces justifiant des montants et données qui apparaissent dans les états financiers. Elle a comporté:

- un examen général des procédures comptables du Fonds;
- 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 détaillé des procédures relatives aux demandes d'indemnisation et aux contributions tel qu'il est indiqué aux paragraphes 5 à 11 ci-dessous.

Demandes d'indemnisation

5 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.

6 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 des rapports de ces experts, le Fonds négocie les règlements avec les demandeurs.

7 Par le passé, je me suis borné, dans l'étude des règlements, 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.

8 Cette année, j'ai entrepris une enquête détaillée sur les procédures suivies en matière du traitement des demandes, sur l'emploi d'experts et sur les principes comptables régissant les dépenses afférentes aux demandes. En conséquence, mon étude des règlements ne fait plus l'objet de restriction et ce domaine des transactions et des états financiers du Fonds peut être inclus dans le champ de mon opinion.

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 du Fonds 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. Les rapports fournis par les Etats contractants servent ensuite à déterminer le montant des contributions payables par les réceptionnaires d'hydrocarbures.

10 Par le passé, 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.

11 Cette année, j'ai entrepris un examen détaillé des procédures suivies en matière de contributions. En conséquence, mon examen des contributions ne fait plus l'objet de restriction et ce domaine des transactions et des états financiers du Fonds peut être inclus dans le champ de mon opinion.

Etablissement du rapport

12 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.

Résultats d'ensemble

13 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 de l'incertitude persistant sur l'issue de l'action en justice concernant le sinistre du *Haven* (paragraphes 20 à 30 ci-dessous), je peux confirmer que, à mon avis, les états financiers reflètent bien la situation financière au 31 décembre 1995.

14 Les constatations auxquelles ma vérification a abouti sont consignées aux paragraphes 15 à 38 ci-dessous.

CONSTATATIONS

QUESTIONS FINANCIERES

Exécution du budget et virements

15 L'état financier I indique que les engagements encourus pendant l'exercice clos le 31 décembre 1995 s'élèvent à £1 024 802, ce qui est inférieur de £188 078 au chiffre de £1 212 880 prévu dans le budget.

16 En 1995, l'Administrateur du Fonds a effectué des virements de crédits à l'intérieur et entre des chapitres du budget conformément à l'article 4.3 du Règlement financier. Il a rendu compte de ces virements dans ses observations qui accompagnent les états financiers vérifiés.

Contributions

17 En 1995, le FIPOL a perçu des contributions annuelles au fonds général et aux fonds des grosses demandes d'indemnisation d'un montant total de £39 093 318, ce qui représente un taux général de recouvrement de 98 pour cent. Le Fonds a également reçu, en 1995, £219 368 correspondant à des sommes dues d'exercices précédents et £179 561 au titre de contributions exigibles en 1996. Les arriérés de contribution pour 1995 et au titre d'exercices financiers précédents, à l'exception des contributions initiales, s'élèvent à £1 616 313. Quelque £990 940 ou 61 pour cent de ces arriérés portent sur des montants non acquittés par trois Etats Membres, notamment l'ancienne Union des Républiques socialistes soviétiques et l'ancienne Yougoslavie. En outre, un contributaire italien a fait faillite en 1993 et sa dette envers le FIPOL se chiffre à £159 320 ou 10 pour cent. Le Fonds a déposé une réclamation dans la procédure de faillite au titre du montant dû.

18 Dans mes rapports précédents, j'ai mentionné les préoccupations de l'Assemblée en ce qui concerne la soumission en temps opportun des rapports sur la réception d'hydrocarbures donnant lieu à contribution afin de garantir l'équité du système de perception des contributions. J'observe que, pour cette année, la situation a empiré. Au 31 décembre 1995, 20 Etats Membres au total n'avaient toujours pas soumis les rapports sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution au titre de 1992 et d'années antérieures (ils étaient 8 Etats Membres en 1994 à ne pas avoir soumis de rapports sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution au titre de 1991 et d'années antérieures). En conséquence, dans 124 cas (45 cas en 1994), le FIPOL n'a pas pu calculer les contributions annuelles au fonds général et aux fonds des grosses demandes d'indemnisation pertinents. Il convient toutefois de noter que, à l'égard de nombre de ces Etats Membres, les rapports indiqueraient qu'aucun hydrocarbure donnant lieu à contribution - ou simplement une quantité modique - n'avait été reçu dans cet Etat.

PASSIF EVENTUEL

Généralités

19 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

20 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. Au 31 décembre 1995, 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 £683 millions. Des demandes d'indemnisation non quantifiées au titre des dommages au milieu marin ont, en outre, été présentées. Les tribunaux italiens de Gênes chargés de ces demandes ont été priés de se prononcer sur l'étendue de la responsabilité du Fonds en vertu de la Convention portant création du Fonds.

21 Le 14 mars 1992, le juge du tribunal de première instance de Gênes chargé de la procédure en limitation a prononcé une décision qui entraînerait pour le Fonds une responsabilité maximale potentielle de Lit 771 397 947 400 (soit environ £313 millions) alors que le Fonds l'avait évaluée à Lit 102 643 800 000 (60 millions de droits de tirage spéciaux, soit environ £42 millions, c'est-à-dire le montant maximal disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds), en se basant sur la Convention portant création du Fonds. Après examen de la décision du juge à sa 31ème session tenue le 28 mai 1992, le Comité exécutif a appuyé l'évaluation faite par le Fonds et a chargé l'Administrateur de persister dans son opposition à la décision.

22 Le Fonds a fait opposition à la décision rendue par le juge le 14 mars 1992 et à sa 15ème session en octobre 1992, l'Assemblée a entériné cette action.

23 Le 26 juillet 1993, le tribunal de première instance de Gênes (Italie) a statué sur l'opposition faite par le Fonds et a confirmé la décision prise par le juge le 14 mars 1992. Le Fonds a fait appel de ce jugement.

24 Dans un jugement rendu le 30 mars 1996, la Cour d'appel de Gênes a confirmé le jugement du tribunal de première instance. A sa 48ème session, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de faire le nécessaire pour appeler du jugement de la Cour d'appel devant la Cour suprême de cassation.

25 En raison de l'issue incertaine des présentes poursuites en justice, j'ai expliqué dans mes rapports sur les états financiers du FIPOL de 1992, 1993 et 1994 que j'avais assorti d'une réserve mon opinion sur les états financiers pour ce qui touche au passif éventuel relatif au sinistre du Haven.

26 A ses 34ème et 40ème sessions, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur d'engager des négociations avec toutes les principales parties en cause dans le sinistre du Haven afin de parvenir à une solution globale pour toutes les demandes et questions en suspens et d'explorer les possibilités de parvenir à un règlement extrajudiciaire. Le Comité exécutif a souligné que toute solution retenue devrait respecter la position adoptée jusqu'à ce jour par le FIPOL, conformément aux principes de la Convention portant création du Fonds.

27 A sa 43ème session tenue en juin 1995, le Comité exécutif, après avoir examiné toutes les questions en jeu, a chargé l'Administrateur de poursuivre les négociations avec les demandeurs et il l'a autorisé à convenir, au nom du FIPOL, d'un règlement global s'inscrivant dans le cadre d'un montant de quelque Lit 137 milliards (£56 millions) qui serait mis à la disposition des victimes, sous réserve de certaines

conditions. Ce montant correspond au montant maximal disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds (soit 60 millions de droits de tirage spéciaux), assorti des intérêts de Lit 10 milliards sur le fonds de limitation du propriétaire du navire et à un versement à titre gracieux de Lit 25 milliards de la part du propriétaire du navire/UK Club.

28 Le juge chargé de la procédure en limitation a, par une décision datée du 5 avril 1996, déterminé les demandes d'indemnisation recevables. Les demandes admises par le juge se sont élevées à un montant approximatif de Lit 186 milliards (£78 millions), assorti des intérêts et d'une indemnisation au titre de la dévaluation. A sa 48ème session, tenue en avril 1996, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de faire opposition aux demandes admises par le juge qui, d'après les critères de recevabilité fixés par l'Assemblée et le Comité exécutif, n'étaient pas recevables en principe, ainsi que toutes autres demandes admises, si l'Administrateur le jugeait opportun. D'autres parties risquent aussi de faire opposition.

29 Le tableau III accompagnant les états financiers indique que le passif éventuel, tel qu'il est évalué par le Fonds, est passé de £178 601 159 en 1994 à £368 097 764 au 31 décembre 1995. Sur cette somme, £37 385 610 se rapportent au sinistre du Haven et représentent le montant maximal des indemnités que le Fonds estime devoir verser en vertu de la Convention portant création du Fonds (£41 673 620, soit 60 millions de droits de tirage spéciaux) moins le montant de limitation du propriétaire du navire (£9 723 850) plus la prise en charge financière (£3 935 840) et les honoraires (£1 500 000). Cependant, d'après le jugement du tribunal du 5 avril 1996, le Fonds pourrait être tenu à une responsabilité maximale potentielle dépassant £78 millions.

30 J'ai noté l'évaluation du passif éventuel que le Fonds avait faite pour l'affaire du Haven; les jugements du tribunal et le plein appui donné par l'Assemblée à la position adoptée jusqu'ici par l'Administrateur dans les poursuites en justice. J'ai également noté que le Comité exécutif avait chargé l'Administrateur d'essayer de parvenir à un règlement extra-judiciaire. Néanmoins, en raison de l'incertitude qui continue de planer sur l'issue de l'action actuellement intentée et puisqu'aucun règlement négocié n'a encore été conclu, j'ai à nouveau assorti d'une réserve mon opinion pour ce qui touche au passif éventuel.

QUESTIONS CONCERNANT LE CONTROLE FINANCIER

Systèmes comptables

31 Au cours de la vérification de 1995, 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 1995.

Contrôle des fournitures et du matériel

32 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 15b) relative aux états financiers indique que la valeur de ces avoirs détenus par le Fonds au 31 décembre 1995 s'élevait à £143 382.

33 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 1995 reflétaient correctement les avoirs détenus par le Fonds. Le Fonds n'a signalé aucun manquant dans les inventaires pendant l'année.

Normes communes de comptabilité

34 En 1994, j'ai indiqué dans mon rapport que le Fonds avait examiné ses états financiers afin de recenser les modifications nécessaires pour se conformer à l'ensemble des normes comptables communes élaborés par le Comité consultatif pour les questions administratives (questions financières et budgétaires) et applicables à tous les organismes des Nations Unies. De ce fait, le Fonds a, pour la première fois, inclus dans ses états financiers de 1994 un état récapitulatif des liquidités.

35 En 1995, le Comité consultatif a approuvé les normes comptables révisées qui incorporent les présentations et les directives communes afférentes aux états financiers soumis à la vérification. Il est obligatoire, à partir de 1996, de se conformer à ces normes.

36 En consultation avec mes collaborateurs, le Fonds passera en revue tout autre changement qu'il pourrait être opportun d'incorporer aux états financiers de 1996.

AUTRES QUESTIONS

Recouvrement de la TVA

37 Depuis 1991, le Fonds a honoré un certain nombre de factures émanant de cabinets juridiques italiens, y compris la taxe sur la valeur ajoutée italienne. En août 1995, les autorités italiennes ont convenu en principe que le montant de quelque £368 000 au titre de la taxe sur la valeur ajoutée devrait être remboursé au Fonds. Bien que le montant à rembourser ne figure pas dans les états financiers et que, jusqu'ici, l'argent n'ait pas été reversé, le Fonds s'attend à être intégralement remboursé.

Montants passés par pertes et profits et cas de fraude

38 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

39 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 19 juillet 1996

ANNEXE XV

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 1995

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 XIII, 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 1995, 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 de l'incertitude planant sur le passif éventuel, comme cela est mentionné aux paragraphes 20 à 30, mon opinion à la suite de cet examen est que les états financiers représentent bien la situation financière au 31 décembre 1995 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 19 juillet 1996

ANNEXE XVI

Fonds de 1971: Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des Etats Membres pendant l'année civile 1995

Telles que notifiées au 31 décembre 1996

Etat Membre	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
Japon	280 933 626	24,73
Italie	147 130 496	12,95
Pays-Bas	98 648 509	8,69
République de Corée	97 931 477	8,62
France	93 349 995	8,22
Royaume-Uni	83 306 441	7,33
Espagne	58 011 893	5,11
Canada	36 668 232	3,23
Allemagne	33 694 330	2,97
Australie	29 293 967	2,58
Norvège	24 019 234	2,12
Suède	19 493 011	1,72
Grèce	18 082 743	1,59
Portugal	15 731 376	1,39
Malaisie	14 009 623	1,23
Mexique	12 165 722	1,07
Finlande	11 378 019	1,00
Indonésie	9 966 115	0,88
Venezuela	8 105 141	0,71
Belgique	6 698 245	0,59
Danemark	6 597 134	0,58
Maroc	6 377 581	0,56
Pologne	5 038 165	0,44
Bahamas	3 544 036	0,31
Irlande	3 166 174	0,28
Côte d'Ivoire	2 768 775	0,24
Tunisie	2 692 690	0,24
Sri Lanka	1 871 602	0,17
Chypre	1 493 194	0,13
Cameroun	1 440 494	0,13
Ghana	948 863	0,08
Malte	908 052	0,08
Barbade	178 762	0,02
Maurice	161 705	0,01
Brunéi Darussalam	0	0,00
Djibouti	0	0,00
Estonie	0	0,00
Islande	0	0,00
Maldives	0	0,00
Iles Marshall	0	0,00
Monaco	0	0,00
Oman	0	0,00
Papouasie-Nouvelle-Guinée	0	0,00
Slovénie	0	0,00
Vanuatu	0	0,00
Yougoslavie	0	0,00
	1 135 850 422	100,00

Note: Pas de rapport de l'Albanie, de l'Algérie, du Bahreïn, du Bénin, de la Croatie, des Emirats arabes unis, de la Fédération de Russie, de Fidji, du Gabon, de la Gambie, de l'Inde, du Kenya, du Koweït, du Libéria, de la Mauritanie, du Nigéria, du Qatar, de la République arabe syrienne, de Saint-Kitts-et-Nevis, des Seychelles, de la Sierra Leone, de la Suisse, des Tonga ni de Tuvalu.

ANNEXE XVII

Fonds de 1992: Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des Etats Membres pendant l'année civile 1995

Telles que notifiées au 31 décembre 1996

Etat Membre	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
Japon	280 933 626	42,93
France	93 349 995	14,27
Royaume-Uni	83 306 441	12,73
Allemagne	75 707 307	11,57
Australie	29 293 967	4,48
Norvège	24 019 234	3,67
Suède	19 493 011	2,98
Grèce	18 082 743	2,76
Mexique	12 165 722	1,86
Finlande	11 378 019	1,74
Danemark	6 597 134	1,01
Iles Marshall	0	0,00
Oman	0	0,00
	654 327 199	100,00

Note: Pas de rapport du Libéria.

ANNEXE XVIII

RESUME DES SINISTRES: FONDS DE 1971

RESUME DES

(31 décembre

Dans le présent tableau, les dommages ont été regroupés dans les catégories suivantes:

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	Etat du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la CLC de 1969	Cause du sinistre
1	*Antonio Gramsci*	27.2.79	Ventspils, URSS	URSS	27 694	Rbls 2 431 584	Echouement
2	*Miya Maru N°8*	22.3.79	Bisan Seto, Japon	Japon	997	¥37 710 340	Abordage
3	*Tarpenbek*	21.6.79	Selsey Bill, Royaume-Uni	RFA	999	£64 356	Abordage
4	*Mebaruzaki Maru N°5*	8.12.79	Mebaru, Japon	Japon	19	¥845 480	Naufrage
5	*Showa Maru*	9.1.80	Détroit de Naruto, Japon	Japon	199	¥8 123 140	Abordage
6	*Unsei Maru*	9.1.80	Akune, Japon	Japon	99	¥3 143 180	Abordage
7	*Tanio*	7.3.80	Bretagne, France	Madagascar	18 048	FF11 833 718	Rupture
8	*Furenas*	3.6.80	Oresund, Suède	Suède	999	SKr612 443	Abordage
9	*Hosei Maru*	21.8.80	Miyagi, Japon	Japon	983	¥35 765 920	Abordage

1996)

- Nettoyage (y compris mesures de sauvegarde)
- Dommages liés à la pêche
- Dommages liés au tourisme
- Dommages liés à l'agriculture
- Autres pertes de recettes
- Autres dommages aux biens
- Dommages à l'environnement

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le FIPOL 71 sauf indication contraire)		Notes	
5 500	Frais de nettoyage	SKr95 707 157		1
540	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥108 589 104 ¥31 521 478 ¥9 427 585 ¥149 538 167	¥5 438 909 recouvrés par voie de recours	2
(inconnue)	Frais de nettoyage	£363 550		3
10	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥7 477 481 ¥2 710 854 ¥211 370 ¥10 399 705		4
100	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥10 408 369 ¥92 696 505 ¥2 030 785 ¥105 135 659	¥9 893 496 recouvrés par voie de recours	5
< 140			La responsabilité ayant été répartie entre les deux navires impliqués, le FIPOL 71 n'a pas été appelé à verser d'indemnités	6
13 500	Frais de nettoyage Frais liés au tourisme Frais liés à la pêche Autres pertes de recettes	FF219 164 465 FF2 429 338 FF52 024 FF494 816 FF222 140 643	Le versement total correspond à la limite de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds, les paiements effectués par le FIPOL 71 représentent 63,85 % des montant acceptés; US$17 480 028 recouvrés par voie de recours.	7
200	Frais de nettoyage Frais de nettoyage Prise en charge financière	SKr3 187 687 DKr418 589 SKr153 111	SKr449 961 recouvrés par voie de recours	8
270	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥163 051 598 ¥50 271 267 ¥8 941 480 ¥222 264 345	¥18 221 905 recouvrés par voie de recours	9

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	Etat du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la CLC de 1969	Cause du sinistre
10	*Jose Marti*	7.1.81	Dalarö, Suède	URSS	27 706	SKr23 844 593	Echouement
11	*Suma Maru N°11*	21.11.81	Karatsu, Japon	Japon	199	¥7 396 340	Echouement
12	*Globe Asimi*	22.11.81	Klaipeda, URSS	Gibraltar	12 404	Rbls 1 350 324	Echouement
13	*Ondina*	3.3.82	Hambourg, RFA	Pays-Bas	31 030	DM 10 080 383	Déversement
14	*Shiota Maru N°2*	31.3.82	Ile Takashima, Japon	Japon	161	¥6 304 300	Echouement
15	*Fukutoko Maru N°8*	3.4.82	Baie de Tachibana, Japon	Japon	499	¥20 844 440	Abordage
16	*Kifuku Maru N°35*	1 12.82	Ishinomaki, Japon	Japon	107	¥4 271 560	Naufrage
17	*Shinkai Maru N°3*	21.6.83	Ichikawa, Japon	Japon	48	¥1 880 940	Déversement
18	*Eiko Maru N°1*	13.8.83	Karakuwazaki, Japon	Japon	999	¥39 445 920	Abordage
19	*Koei Maru N°3*	22.12.83	Nagoya, Japon	Japon	82	¥3 091 660	Abordage
20	*Tsunehisa Maru N°8*	26.8.84	Osaka, Japon	Japon	38	¥964 800	Naufrage
21	*Koho Maru N°3*	5.11.84	Hiroshima, Japon	Japon	199	¥5 385 920	Echouement
22	*Koshun Maru N°1*	5 3.85	Baie de Tokyo, Japon	Japon	68	¥1 896 320	Abordage

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le FIPOL 71 sauf indication contraire)		Notes	
1 000			Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire (SKr20 361 000 réclamés pour le nettoyage). L'exonération de responsabilité invoquée par le propriétaire a été rejetée dans le jugement définitif du tribunal.	10
10	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥6 426 857 ¥1 849 085 ¥8 275 942		11
> 16 000	Prise en charge financière	US$467 953	Aucun dommage subi dans un État Membre du FIPOL 71	12
200-300	Frais de nettoyage	DM11 345 174		13
20	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥46 524 524 ¥24 571 190 ¥1 576 075 ¥72 671 789		14
85	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥200 476 274 ¥163 255 481 ¥5 211 110 ¥368 942 865		15
33	Prise en charge financière	¥598 181	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire	16
3,5	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 005 160 ¥470 235 ¥1 475 395		17
357	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥23 193 525 ¥1 541 584 ¥9 861 480 ¥34 596 589	¥14 843 746 recouvrés par voie de recours	18
49	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥18 010 269 ¥8 971 979 ¥772 915 ¥27 755 163	¥8 994 083 recouvrés par voie de recours	19
30	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥16 610 200 ¥241 200 ¥16 851 400		20
20	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥68 609 674 ¥25 502 144 ¥1 346 480 ¥95 458 298		21
80	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥26 124 589 ¥474 080 ¥26 598 669	¥8 866 222 recouvrés par voie de recours	22

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	Etat du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la CLC de 1969	Cause du sinistre
23	*Patmos*	21.3.85	Détroit de Messine, Italie	Grèce	51 627	Lit 13 263 703 650	Abordage
24	*Jan*	2.8.85	Aalborg, Danemark	RFA	1 400	DKr 1 576 170	Echouement
25	*Rose Garden Maru*	26.12.85	Umm Al Qaiwain, Emirats arabes unis	Panama	2 621	US$364 182 *(évaluation)*	Déversement
26	*Brady Maria*	3.1.86	Estuaire de l'Elbe, RFA	Panama	996	DM324 629	Abordage
27	*Take Maru N°6*	9.1.86	Sakai-Senboku, Japon	Japon	83	¥3 876 800	Déversement
28	*Oued Gueterini*	18.12.86	Alger, Algérie	Algérie	1 576	Din1 175 064	Déversement
29	*Thuntank*	21.12.86	Gävle, Suède	Suède	2 866	SKr2 741 746	Echouement
30	*Antonio Gramsci*	6.2.87	Borgà, Finlande	URSS	27 706	Rbls 2 431 854	Echouement
31	*Southern Eagle*	15.6.87	Sada Misaki, Japon	Panama	4 461	¥93 874 528	Abordage
32	*El Hani*	22.7.87	Indonésie	Libye	81 412	£7 900 000 *(évaluation)*	Echouement
33	*Akari*	25.8.87	Dubai, Emirats arabes unis	Panama	1 345	£92 800 *(évaluation)*	Incendie
34	*Tolmiros*	11.9.87	Côte ouest de la Suède	Grèce	48 914	SKr50 000 000 *(évaluation)*	Inconnue
35	*Hinode Maru N°1*	18.12.87	Yawatahama, Japon	Japon	19	¥608 000	Erreur de manipulation de cargaison

Quantité d'hydro-carbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le FIPOL 71 sauf indication contraire)		Notes	
700			Le total des dommages convenu à l'amiable ou fixé par le tribunal (Lit 11 583 298 650) est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire	23
300	Frais de nettoyage Prise en charge financière	DKr9 455 661 DKr394 043 DKr9 849 704		24
(inconnue)			Demande contre le FIPOL 71 (US$44 204) retirée	25
200	Frais de nettoyage	DM3 220 511	DM333 027 recouvrés par voie de recours	26
0,1	Prise en charge financière	¥104 987	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire	27
15	Frais de nettoyage Frais de nettoyage Frais de nettoyage Autres pertes de recettes Prise en charge financière	US$1 133 FF708 824 Din5 650 £126 120 Din293 766		28
150-200	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	SKr23 168 271 SKr49 361 SKr685 437 SKr23 903 069		29
600-700	Frais de nettoyage	FM1 849 924	Les demandes de l'URSS pour les frais de nettoyage (Rbls 1 417 448) n'ont pas été acquittées par le FIPOL 71 parce qu'elle n'en était pas Membre à la date du sinistre	30
15			Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (les montants convenus sont de ¥35 346 679 pour le nettoyage et de ¥51 521 183 pour les dommages liés à la pêche)	31
3 000			La demande pour frais de nettoyage (US$242 800) est restée sans suite	32
1 000	Frais de nettoyage Frais de nettoyage	Dh864 293 US$187 165	US$160 000 ont été remboursés par l'assureur du propriétaire du navire	33
200			La demande pour frais de nettoyage (SKr100 639 999) est restée sans suite du fait que le Gouvernement suédois s'est désisté de son action contre le propriétaire du navire et le FIPOL 71	34
25	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 847 225 ¥152 000 ¥1 999 225		35

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	Etat du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la CLC de 1969	Cause du sinistre
36	*Amazzone*	31.1.88	Bretagne, France	Italie	18 325	FF13 860 369	Citernes endommagées par la tempête
37	*Taiyo Maru N°13*	12.3.88	Yokohama, Japon	Japon	86	¥2 476 800	Déversement
38	*Czantoria*	8.5.88	Saint-Romuald, Canada	Canada	81 197	*(chiffre non connu)*	Heurt d'un quai
39	*Kasuga Maru N°1*	10.12.88	Kyoga Misaki, Japon	Japon	480	¥17 015 040	Naufrage
40	*Nestucca*	23.12.88	Ile de Vancouver, Canada	Etats-Unis d'Amérique	1 612	*(chiffre non connu)*	Abordage
41	*Fukkol Maru N°12*	15.5.89	Shiogama, Japon	Japon	94	¥2 198 400	Débordement d'une manche d'approvisionnement
42	*Tsubame Maru N°58*	18.5.89	Shiogama, Japon	Japon	74	¥2 971 520	Erreur de transbordement des hydrocarbures
43	*Tsubame Maru N°16*	15.6.89	Kushiro, Japon	Japon	56	¥1 613 120	Déversement
44	*Kifuku Maru N°103*	28.6.89	Otsuji, Japon	Japon	59	¥1 727 040	Erreur de manipulation de cargaison
45	*Nancy Orr Gaucher*	25.7.89	Hamilton, Canada	Libéria	2 829	Can$473 766	Déversement pendant le déchargement
46	*Dainichi Maru N°5*	28.10.89	Yaizu, Japon	Japon	174	¥4 199 680	Erreur de manipulation de cargaison
47	*Daito Maru N°3*	5.4.90	Yokohama, Japon	Japon	93	¥2 495 360	Erreur de manipulation de cargaison
48	*Kazuei Maru N°10*	11.4.90	Osaka, Japon	Japon	121	¥3 476 160	Abordage

Quantité d'hydro-carbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le FIPOL 71 sauf indication contraire)		Notes	
2 000	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche	FF1 141 185 FF145 792 FF1 286 977	FF1 000 000 recouvrés auprès de l'assureur du propriétaire du navire	36
6	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥6 134 885 ¥619 200 ¥6 754 085		37
(inconnue)			La Convention de 1971 portant création du Fonds ne s'applique pas car le sinistre s'est produit avant son entrée en vigueur pour le Canada; la demande pour frais de nettoyage (Can$1 787 771) est restée sans suite.	38
1 100	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥371 865 167 ¥53 500 000 ¥4 253 760 ¥429 618 927		39
(inconnue)			La Convention de 1971 portant création du Fonds ne s'applique pas car le sinistre s'est produit avant son entrée en vigueur pour le Canada. Les demandes pour frais de nettoyage (Can$10 475) sont restées sans suite.	40
0,5	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥492 635 ¥549 600 ¥1 042 235		41
7	Autres dommages aux biens Prise en charge financière	¥19 159 905 ¥742 880 ¥19 902 785		42
(inconnue)	Autres dommages aux biens Prise en charge financière	¥273 580 ¥403 280 ¥676 860		43
(inconnue)	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥8 285 960 ¥431 761 ¥8 717 720		44
250			Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (le montant convenu pour les frais de nettoyage est de Can$292 110)	45
0,2	Frais liés à la pêche Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 792 100 ¥368 510 ¥1 049 920 ¥3 210 530		46
3	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥5 490 570 ¥623 840 ¥6 114 410		47
30	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥48 883 038 ¥560 588 ¥869 040 ¥50 312 666	¥45 038 833 recouvrés par voie de recours	48

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	Etat du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la CLC de 1969	Cause du sinistre
49	*Fuji Maru N°3*	12.4.90	Yokohama, Japon	Japon	199	¥5 352 000	Débordement pendant l'approvisionnement
50	*Volgoneft 263*	14.5.90	Karlskrona, Suède	URSS	3 566	SKr3 205 204	Abordage
51	*Hato Maru N°2*	27.7.90	Kobe, Japon	Japon	31	¥803 200	Erreur de manipulation de cargaison
52	*Bonito*	12.10.90	Tamise, Royaume-Uni	Suède	2 866	£241 000 *(évaluation)*	Erreur de manipulation de cargaison
53	*Rio Orinoco*	16.10.90	Ile d'Anticosti, Canada	Iles Caïmanes	5 999	Can$1 182 167	Echouement
54	*Portfield*	5.11.90	Pembroke, pays de Galles, Royaume-Uni	Royaume-Uni	481	£69 141	Naufrage
55	*Vistabella*	7.3.91	Caraïbes	Trinité-et-Tobago	1 090	US$100 000 *(évaluation)*	Naufrage
56	*Hokunan Maru N°12*	5.4.91	Ile d'Okushiri, Japon	Japon	209	¥3 523 520	Echouement
57	*Agip Abruzzo*	10.4.91	Livourne, Italie	Italie	98 544	Lit 21 800 000 000 *(évaluation)*	Abordage
58	*Haven*	11.4.91	Gênes, Italie	Chypre	109 977	Lit 23 950 220 000	Incendie et explosion

Quantité d'hydro-carbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le FIPOL 71 sauf indication contraire)		Notes	
(inconnue)	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥96 431 ¥1 338 000 ¥1 434 431	¥430 329 recouvrés par voie de recours	49
800	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	SKr15 523 813 SKr530 239 SKr795 276 SKr16 849 328		50
(inconnue)	Autres dommages aux biens Prise en charge financière	¥1 087 700 ¥200 800 ¥1 288 500		51
20			Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (le montant convenu pour les frais de nettoyage est de £130 000)	52
185	Frais de nettoyage	Can$12 831 892		53
110	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	£249 630 £9 879 £17 155 £276 663		54
(inconnue)	Frais de nettoyage Frais de nettoyage	FF8 237 529 US$8 068		55
(inconnue)	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥2 119 966 ¥4 024 863 ¥880 880 ¥7 025 709		56
2 000	Prise en charge financière	Lit 1 666 031 931	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.	57
(inconnue)	*Montants alloués dans le 'stato passivo':* Frais de nettoyage: ◦ Gouvernement italien ◦ Autres autorités italiennes ◦ Demandeurs privés ◦ Gouvernement français ◦ Autres autorités françaises ◦ Principauté de Monaco ◦ Propriétaire du navire/UK Club Frais liés au tourisme: ◦ Demandeurs privés italiens ◦ Demandeurs privés français Frais liés à la pêche: ◦ Demandeurs privés italiens Dommages à l'environnement: ◦ Gouvernement italien Total	Lit 105 260 722 046 Lit 1 457 371 664 Lit 16 481 320 800 Lit 3 891 304 156 Lit 3 297 046 817 Lit 83 525 676 Lit 2 271 977 367 Lit 132 743 268 526 Lit 4 705 136 915 Lit 73 447 387 Lit 4 778 584 302 Lit 8 933 580 000 Lit 40 000 000 000 Lit 186 455 432 828	Le FIPOL 71 a fait opposition en ce qui concerne un certain nombre de demandes, notamment celles pour les dommages à l'environnement. Le Gouvernement italien et deux autres demandeurs ont aussi fait opposition. La majorité des demandes pourraient être frappées de prescription vis-à-vis du FIPOL 71. Le FIPOL 71 a payé FF10 659 469 et Lit 1 582 341 690. L'assureur du propriétaire du navire a payé Lit 27 630 millions.	58

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	Etat du pavillon du navire	Jauge brute (jb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la CLC de 1969	Cause du sinistre
59	*Kaiko Maru N°86*	12.4.91	Nomazaki, Japon	Japon	499	¥14 660 480	Abordage
60	*Kumi Maru N°12*	27.12.91	Baie de Tokyo, Japon	Japon	113	¥3 058 560	Abordage
61	*Fukkol Maru N°12*	9.6.92	Ishinomaki, Japon	Japon	94	¥2 198 400	Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures
62	*Aegean Sea*	3.12.92	La Corogne, Espagne	Grèce	57 801	Pts 1 121 219 450	Echouement
63	*Braer*	5.1.93	Iles Shetland, Royaume-Uni	Libéria	44 989	£5 500 000 *(évaluation)*	Echouement
64	*Kihnu*	16.1.93	Tallin, Estonie	Estonie	949	113 000 DTS *(évaluation)*	Echouement

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le FIPOL 71 sauf indication contraire)		Notes	
25	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥53 513 992 ¥39 553 821 ¥3 665 120 ¥96 732 933		59
5	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 056 519 ¥764 640 ¥1 821 159	¥650 522 recouvrés par voie de recours	60
(inconnue)	Autres dommages aux biens Prise en charge financière	¥4 243 997 ¥549 600 ¥4 793 597		61
73 500	*Montants présentés devant le tribunal:* o Gouvernement espagnol *(demandé)* o Autres autorités espagnoles *(alloué)* o Demandeur privé *(alloué)* o Demandeur privé *(demandé)* Frais liés à la pêche: o Demandeurs privés *(alloué)* o Demandeurs privés *(demandé)*	 Pts 1 154 500 000 Pts 303 263 261 Pts 209 216 423 Pts 249 042 393 Pts 327 027 638 Pts 14 955 486 084 Pts 18 198 535 799	Les montants indiqués comme ayant été *réclamés* portent sur des demandes renvoyées à la procédure d'exécution du jugement. Le FIPOL 71 et de nombreux demandeurs ont fait appel en ce qui concerne un certain nombre de demandes. De nouvelles demandes, d'un montant total de Pts 17 milliards, pourraient être frappées de prescription vis-à-vis du FIPOL 71. Le FIPOL 71 a payé Pts 834 906 954 et l'assureur du propriétaire du navire a payé Pts 782 209 889.	62
84 000	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme Frais liés à l'agriculture Autres dommages aux biens Autres pertes de recettes	£200 285 £33 269 350 £77 375 £3 533 504 £8 259 156 £186 985 £45 526 655	De nouvelles demandes ont été approuvées à raison de £1,96 million. Des demandes de £72 183 481 font l'objet d'une procédure judiciaire. L'assureur du propriétaire du navire a payé £4 807 323.	63
140	Frais de nettoyage *(demandé)*	FM713 055		64

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	Etat du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la CLC de 1969	Cause du sinistre
65	*Sambo N°11*	12.4.93	Séoul, République de Corée	République de Corée	520	Won 77 786 224 *(évaluation)*	Echouement
66	*Taiko Maru*	31.5.93	Shioyazaki, Japon	Japon	699	¥29 205 120	Abordage
67	*Ryoyo Maru*	23.7.93	Péninsule d'Izue, Japon	Japon	699	¥28 105 920	Abordage
68	*Keumdong N°5*	27.9.93	Yosu, République de Corée	République de Corée	481	Won 77 417 210	Abordage
69	*Iliad*	9.10.93	Pylos, Grèce	Grèce	33 837	Drs 1 496 533 000	Echouement
70	*Seki*	30.3.94	Fujairah, Emirats arabes unis, et Oman	Panama	153 506	14 millions de DTS	Abordage
71	*Daito Maru N°5*	11.6.94	Yokohama, Japon	Japon	116	¥3 386 560	Débordement pendant l'approvisionnement
72	*Toyotaka Maru*	17.10.94	Kainan, Japon	Japon	2960	¥81 823 680	Abordage
73	*Hoyu Maru N°53*	31.10.94	Monbetsu, Japon	Japon	43	¥1 089 280	Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures
74	*Sung Il N°1*	8.11.94	Onsan, République de Corée	République de Corée	150	Won 23 000 000 *(évaluation)*	Echouement
75	Déversement de source inconnue	30.11.94	Mohammédia, Maroc	-	-	-	*(Inconnue)*
76	*Dae Woong*	27.6 95	Kojung, République de Corée	République de Corée	642	Won 95 000 000 *(évaluation)*	Echouement

Quantité d'hydro-carbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le FIPOL 71 sauf indication contraire)		Notes	
4	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche	Won 176 866 632 Won 42 848 123 Won 219 714 755	US$22 504 recouvrés auprès de l'assureur du propriétaire du navire.	65
520	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥756 780 796 ¥336 404 259 ¥7 301 280 ¥1 100 486 335	¥49 104 248 recouvrés par voie de recours.	66
500	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥8 433 001 ¥7 026 480 ¥15 459 481	¥10 455 440 recouvrés par voie de recours.	67
1 280	Frais de nettoyage *(versé)* Frais liés à la pêche *(versé)* Frais liés à la pêche *(demandé)* Autres dommages aux biens *(versé)*	Won 5 587 815 812 Won 7 009 067 134 Won 22 964 791 254 Won 35 561 674 200 Won 14 206 046	L'assureur du propriétaire du navire a payé Won 5 587 815 812, dont US$6 000 000 ont été remboursés par le FIPOL 71.	68
200	Frais de nettoyage *(demandé)* Autres pertes de recettes *(demandé)* Frais liés à la pêche *(demandé)*	Drs 451 000 000 Drs 3 061 285 997 Drs 993 000 000 Drs 4 505 285 997		69
16 000	Frais de nettoyage et dommages aux biens *(demandé)* Frais liés à la pêche *(demandé)* Frais de nettoyage *(versé par l'assureur P & I)*	EAU Dhr 61 400 000 EAU Dhr 36 900 000 EAU Dhr 98 300 000 OR92 279	Règlement entre le Gouvernement de Fujairah et le propriétaire du navire conclu en dehors du cadre des Conventions. Le FIPOL 71 ne connaît pas les modalités du règlement. Le FIPOL 71 ne sera pas appelé à verser des indemnités.	70
0,5	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 187 304 ¥846 640 ¥2 033 944		71
560	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Autres pertes de recettes Prise en charge financière	¥629 516 429 ¥50 730 359 ¥15 490 030 ¥20 455 920 ¥716 192 738	¥31 021 717 recouvrés par voie de recours.	72
(inconnue)	Autres dommages aux biens Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥3 954 861 ¥202 854 ¥272 320 ¥4 430 035		73
18	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche	Won 9 401 293 Won 28 378 819 Won 37 780 112	Le propriétaire du navire a perdu le droit de limiter sa responsabilité du fait que la procédure n'a pas été entamée dans les délais prescrits par la législation coréenne.	74
(inconnue)	Frais de nettoyage *(demandé)*	Mor Dhr 2 600 000	Il n'a pas été établi que les hydrocarbures provenaient d'un navire, conformément à la définition de la Convention de 1971 portant création du Fonds	75
1	Frais de nettoyage	Won 43 517 127	D'autres demandes pourraient être soumises.	76

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	Etat du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la CLC de 1969	Cause du sinistre
77	*Sea Prince*	23.7.95	Yosu, République de Corée	Chypre	144 567	14 millions de DTS	Echouement
78	*Yeo Myung*	3.8.95	Yosu, République de Corée	République de Corée	138	Won 21 465 434	Abordage
79	*Shinryu Maru N°8*	4.8.95	Chita, Japon	Japon	198	¥3 967 138	Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures
80	*Senyo Maru*	3.9.95	Ube, Japon	Japon	895	¥19 900 000 *(évaluation)*	Abordage
81	*Yuil N°1*	21.9.95	Pusan, République de Corée	République de Corée	1 591	Won 250 millions *(évaluation)*	Naufrage
82	*Honam Sapphire*	17.11.95	Yosu, République de Corée	Panama	142 488	14 millions de DTS	Heurt d'une défense
83	*Toko Maru*	23.1.96	Anegasaki, Japon	Japon	699	¥18 769 567 *(évaluation)*	Abordage
84	*Sea Empress*	15.2.96	Milford Haven, pays de Galles, Royaume-Uni	Libéria	77 356	£8 millions *(évaluation)*	Echouement
85	*Kugenuma Maru*	6.3.96	Kawasaki, Japon	Japon	57	¥1 175 055 *(évaluation)*	Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures
86	*Kriti Sea*	9.8.96	Agioi Theodoroi, Grèce	Grèce	62 678	Drs 2,241 milliards *(évaluation)*	Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures
87	*N°1 Yung Jung*	15.8.96	Pusan, République de Corée	République de Corée	560	Won 88 365 090 *(évaluation)*	Echouement

Quantité d'hydro-carbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le FIPOL 71 sauf indication contraire)		Notes	
5 035	Frais de nettoyage *(versé)* Frais de nettoyage *(demandé)* Frais liés à la pêche *(demandé)* Frais liés à l'agriculture *(demandé)* Frais liés au tourisme *(demandé)*	Won 19 700 000 000 Won 1 040 000 000 Won 70 945 000 000 Won 46 000 000 Won 4 772 000 000 Won 96 503 000 000	D'autres demandes seront soumises. Frais de nettoyage: l'assureur du propriétaire du navire a versé des paiements provisoires à raison de Won 17,7 millions, dont £2 millions ont été remboursées par le FIPOL 71.	77
40	Frais de nettoyage *(versé)* Frais de nettoyage *(demandé)* Frais liés à la pêche *(demandé)* Autres pertes de recettes *(demandé)*	Won 660 726 381 Won 3 350 000 Won 4 421 000 000 Won 3 080 000 000 Won 8 165 076 381	D'autres demandes seront soumises. L'assureur du propriétaire du navire a versé des paiements provisoires de Won 119 275 200, dont Won 560 345 437 ont été remboursés par le FIPOL 71.	78
0,5	Frais de nettoyage *(versé)* Prise en charge financière *(versé)* Autres dommages aux biens *(agréé)* Autre manque à gagner *(agréé)*	¥8 650 249 ¥984 327 ¥9 634 576 US$3 103 US$2 560 US$5 663	L'assureur du propriétaire du navire a versé ¥3 718 455	79
94	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche	¥340 225 093 ¥47 501 107 ¥387 726 200	L'assureur du propriétaire du navire a versé ¥19 900 000.	80
(inconnue)	Frais de nettoyage *(versé)* Frais de nettoyage *(agréé)* Frais de nettoyage *(réclamé)* Frais liés à la pêche *(versé)* Frais liés à la pêche *(agréé)* Frais liés à la pêche *(réclamé)*	Won 7 456 000 000 Won 4 828 000 000 Won 280 000 000 Won 2 963 000 000 Won 29 000 000 Won 60 740 000 000 Won 76 296 000 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 1,654 milliard.	81
1 800	Frais de nettoyage *(versé)* Frais liés à la pêche *(versé)* Frais de nettoyage } Frais liés à la pêche } *(réclamé)*	Won 5 800 000 000 Won 309 000 000 Won 53 360 000 000 Won 59 469 000 000	D'autres demandes sont attendues. L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 6,109 milliards.	82
4			Le montant total des dommages est inférieur au montant de la responsabilité du propriétaire. La prise en charge financière n'est pas nécessaire	83
72 360	Frais de nettoyage *(versé)* Frais liés à la pêche *(versé)* Frais liés au tourisme *(versé)* Autres dommages aux biens *(versé)*	£665 937 £4 284 543 £361 340 £171 622 £5 483 442	De nouvelles demandes portant sur des montants importants sont en cours d'examen. L'assureur du propriétaire du navire a versé £5 483 442.	84
0,3	Frais de nettoyage *(versé)* Prise en charge financière (versé)	¥1 981 403 ¥297 066	L'assureur du propriétaire du navire a versé ¥1 197 267.	85
20-50	Frais de nettoyage *(réclamé)* Pertes de recettes *(réclamé)*	Drs 1 861 100 000 Drs 140 330 000 Drs 2 001 430 000		86
28	Frais de nettoyage *(réclamé)*	Won 1 031 510 000	De nouvelles demandes (liées à la pêche) sont attendues.	87

NOTES

1 Les montants indiqués sont donnés en monnaie nationale; les taux de change appropriés étaient les suivants au 31 décembre 1996:

£ =	Couronne danoise	DKr	10,0948	Lire italienne	Lit	2602,03
	Couronne suédoise	SKr	11,6848	Mark allemand	DM	2,6373
	Dinar algérien	Din	95,8486	Mark finlandais	FM	7,8874
	Dirham des EAU	EAU Dhr	6,2844	Peseta espagnole	Pts	222,597
	Dirham marocain	Mor Dhr	14,9825	Rial omanais	OR	0,6589
	Dollar américain	US$	1,7113	Rouble russe	Rbls	0,9806
	Dollar canadien	Can$	2,3456	Won de la République de Corée	Won	1446,90
	Drachme grecque	Drs	422,195	Yen japonais	¥	198,631
	Franc français	FF	8,8966			

£ = 1,18084 DTS ou 1 DTS = £0,846859

2 La mention des montants réclamés ne signifie pas que le FIPOL 71 accepte la demande ou le montant indiqué.

3 Lorsque les demandes sont accompagnées de la mention "versé", le chiffre indiqué correspond au montant effectivement versé par le FIPOL 71 (c'est-à-dire non compris le montant de la responsabilité du propriétaire).