

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



RAPPORT ANNUEL DE

1997

**RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS DES
FONDS INTERNATIONAUX
D'INDEMNISATION POUR LES
DOMMAGES DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES
AU COURS DE 1997**



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

Photographie en couverture:
Sinistre du *Nakhodka* - Japon
(source: General Marine Surveyors)

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 1997. Il s'agit de la dix-neuvième année d'existence du Fonds de 1971 et de la deuxième 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. Au 31 décembre 1997, cette organisation comptait 76 États Membres.



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. Les Protocoles de 1992, 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. À cette date, une nouvelle organisation, le "Fonds de 1992", a été créée. À la fin de 1997, 28 États avaient ratifié le Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds et l'on s'attend à ce qu'un grand nombre d'autres États 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.

Le Fonds de 1971 a, en 1997, traité des demandes d'indemnisation découlant d'un certain nombre d'événements de pollution par les hydrocarbures, notamment de onze sinistres survenus pendant l'année (voir section 9). 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. En 1997, le Fonds de 1992 a été mis en cause dans trois sinistres, mais il n'a à ce jour versé aucune indemnité.

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.

A handwritten signature in blue ink, which appears to read "Måns Jacobsson". The signature is fluid and stylized.

L'Administrateur
Måns Jacobsson

TABLE DES MATIÈRES

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	États Membres du Fonds de 1971	15
3.2	États Membres du Fonds de 1992	17
3.3	Relations avec les États Membres	19
3.4	Relations avec les États non Membres	19
3.5	Relations avec les organisations internationales et les milieux intéressés	19
4	Assemblées du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 et Comité exécutif du Fonds de 1971	21
4.1	Sessions des Assemblées en avril 1997	21
4.2	Sessions des Assemblées en octobre 1997	22
4.3	Comité exécutif du Fonds de 1971	24
5	Administration des FIPOL	26
5.1	Secrétariat	26
5.2	États financiers pour 1996	26
5.3	États financiers pour 1997	28
5.4	Placement des fonds	28
6	Contributions	29
6.1	Le système de contributions	29
6.2	Fonds de 1971: contributions annuelles de 1996	31
6.3	Fonds de 1971: contributions annuelles de 1997	31
6.4	Fonds de 1971: variation des contributions annuelles d'une année sur l'autre	32
6.5	Fonds de 1992: contributions annuelles de 1996	33
6.6	Fonds de 1992: contributions annuelles de 1997	35
7	Systèmes volontaires de l'industrie	37
8	Groupe de travail du Fonds de 1992 sur les autres procédures de règlement des différends	38
9	Règlement des demandes d'indemnisation	40
9.1	Aperçu général	40

9.2	Sinistres dont le Fonds de 1971 a traité en 1997	Page 46
	<i>Irving Whale</i>	46
	<i>Vistabella</i>	47
	<i>Haven</i>	49
	<i>Aegean Sea</i>	57
	<i>Braer</i>	66
	<i>Kihnu</i>	70
	<i>Keumdong N°5</i>	72
	<i>Iliad</i>	75
	Déversement de source inconnue au Maroc	77
	<i>Dae Woong</i>	77
	<i>Sea Prince</i>	78
	<i>Yeo Myung</i>	83
	<i>Senyo Maru</i>	85
	<i>Yuil N°1</i>	86
	<i>Honam Sapphire</i>	90
	<i>Sea Empress</i>	92
	<i>Kugenuma Maru</i>	103
	<i>Kriti Sea</i>	103
	<i>N°1 Yung Jung</i>	104
	<i>Nakhodka</i>	105
	<i>Tsubame Maru N°31</i>	113
	<i>Nissos Amorgos</i>	114
	<i>Daiwa Maru N°18</i>	120
	<i>Jeong Jin N°101</i>	121
	<i>Osung N°3</i>	122
	<i>Plate Princess</i>	127
	<i>Diamond Grace</i>	128
	<i>Katja</i>	129
	<i>Evoikos</i>	131
	<i>Kyungnam N°1</i>	134
9.3	Sinistres dont le Fonds de 1992 a traité en 1997	134
	Sinistre en Allemagne	135
	<i>Nakhodka</i>	136
	<i>Osung N°3</i>	136
	Sinistre au Royaume-Uni	136
10	L'avenir	137
Annexes		
I	Structure des FIPOL	139
II	Note sur les états financiers publiés des Fonds de 1971 et de 1992	140
III	Fonds de 1971: compte des recettes et des dépenses - fonds général	141
IV	Fonds de 1971: Compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Kasuga Maru N°1</i>	142

Annexes (suite)

V	Fonds de 1971: Compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Rio Orinoco</i>	Page 143
VI	Fonds de 1971: Compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Haven</i>	144
VII	Fonds de 1971: Compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l' <i>Aegean Sea</i>	145
VIII	Fonds de 1971: Compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Braer</i>	146
IX	Fonds de 1971: Compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Taiko Maru</i>	147
X	Fonds de 1971: Compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Keumdong N°5</i>	148
XI	Fonds de 1971: Compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Toyotaka Maru</i>	149
XII	Fonds de 1971: Compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Sea Prince</i>	150
XIII	Fonds de 1971: Compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Yeo Myung</i>	151
XIV	Fonds de 1971: Compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Yuil N°1</i>	152
XV	Fonds de 1971: Compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Senyo Maru</i>	153
XVI	Fonds de 1971: bilan	154
XVII	Fonds de 1971: état de la trésorerie	155
XVIII	Fonds de 1971: rapport du Commissaire aux comptes	156
XIX	Fonds de 1971: opinion du Commissaire aux comptes	161
XX	Fonds de 1992: compte des recettes et des dépenses - fonds général	162
XXI	Fonds de 1992: bilan	163
XXII	Fonds de 1992: opinion du Commissaire aux comptes	164
XXIII	Fonds de 1971: quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des États Membres pendant l'année civile 1996	165
XXIV	Fonds de 1992: quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des États Membres pendant l'année civile 1996	166
XXV	Résumé des sinistres: Fonds de 1971	167
XXVI	Résumé des sinistres: Fonds de 1992	186

PRÉFACE

À de nombreux égards, 1997 a été une année importante pour les FIPOL. C'est au cours de cette année qu'ont eu lieu les préparatifs assurant la transition entre l'ancien et le nouveau système d'indemnisation. Le 15 mai 1998, le Fonds de 1992 et le Fonds de 1971 vont se séparer.

L'année a commencé par le sinistre le plus important, en termes de préjudice, que les FIPOL aient traité. Ce sinistre relève également du Fonds de 1992 et le montant total des indemnités qui seront finalement versées risque d'être proche du montant maximal payable en vertu des Conventions de 1992.

Un autre élément important de cette année 1997 a été la décision prise par l'Assemblée de réexaminer la structure du Secrétariat. La compétence et le dévouement de l'Administrateur et de l'ensemble de l'équipe qu'il dirige ont longtemps permis de penser que le petit Secrétariat conçu pour administrer une organisation d'une vingtaine d'États Membres pourrait indéfiniment s'adapter. Les débats initiaux qui se sont tenus au sein des Assemblées ont montré qu'il était nécessaire de renforcer les ressources du Secrétariat sans pour autant renoncer aux principes posés lors de la création du Fonds de 1971 selon lesquels le Fonds devrait être géré avec un minimum de bureaucratie. En 1998, les Assemblées devront se prononcer sur les propositions que l'Administrateur leur présentera à cet égard.

En 1997, des progrès ont été accomplis dans le règlement des demandes nées d'un certain nombre de sinistres anciens. Toutefois, les deux Fonds se sépareront sans avoir entièrement réglé certaines affaires anciennes. Il faut reconnaître que les difficultés inhérentes au règlement des sinistres ne sont pas uniquement la conséquence des circonstances propres à un événement. Vu l'importance des enjeux économiques en cause, la sensibilité accrue aux questions liées à l'environnement et la diversité des régimes juridiques et administratifs représentés au sein des FIPOL, il est de plus en plus difficile de parvenir à des règlements extra-judiciaires et d'indemniser rapidement les victimes. Fort heureusement, toutefois, la bonne volonté de chacun et les efforts accomplis par l'Administrateur permettent dans la plupart des cas de surmonter les difficultés. Consciente du problème, l'Assemblée avait chargé un groupe de travail de réfléchir aux moyens de favoriser le règlement amiable des différends. Les débats au sein du Groupe de travail ont été riches et plusieurs voies ont été esquissées, même s'il était encore trop tôt pour dégager des solutions. Mais cette question est primordiale et les FIPOL devront impérativement la régler dans l'avenir.



A handwritten signature in blue ink that reads "Coppolani". The signature is written in a cursive style with a long horizontal stroke at the end.

Charles Coppolani
Président des Assemblées

I 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. À 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 États 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 £49 millions ou US\$81 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 £110 millions ou US\$182 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 États Membres de l'organisation respective. Le Fonds de 1971 comprend aussi un Comité exécutif composé de 15 États Membres élus par son Assemblée. La principale fonction du Comité exécutif du Fonds de 1971 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. En 1998, l'Assemblée du Fonds de 1992 établira un organe correspondant.

2 COMPARAISON ENTRE LE RÉGIME "PRÉCÉDENT" ET LE "NOUVEAU" RÉGIME

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 État 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 État Partie.

La définition du dommage par pollution qui figure dans les Conventions de 1992 est fondamentalement identique à celle qui est énoncée 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 provenant 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 aux navires-citernes en charge. Elles ne couvrent donc pas les déversements qui proviennent de navires-citernes légers, 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 légers, 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) (£109 ou US\$179) par tonneau de jauge du navire ou 14 millions de DTS (£11,4 millions ou US\$18,9 millions) si ce dernier montant est inférieur. En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les limites sont de:

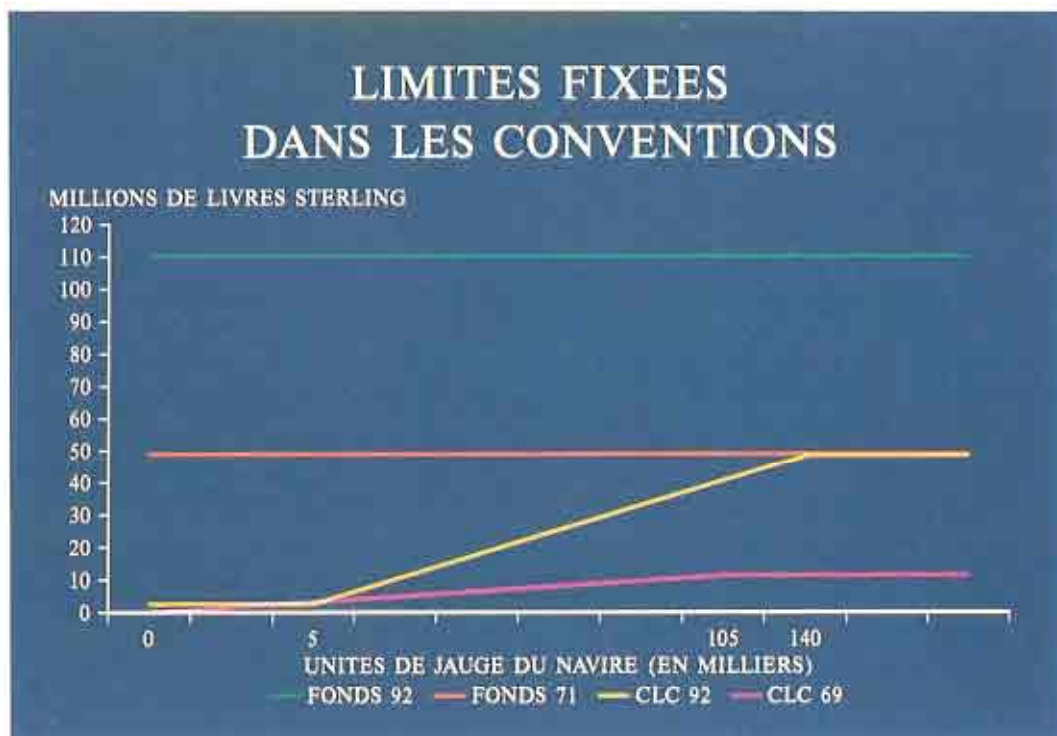
- a) 3 millions de DTS (£2,5 millions ou US\$4,1 millions) pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités;
- b) 3 millions de DTS (£2,5 millions ou US\$4,1 millions) plus 420 DTS (£343 ou US\$567) pour chaque unité de jauge supplémentaire, pour un navire dont la jauge est comprise entre 5 000 et 140 000 unités de compte; et

- c) 59,7 millions de DTS (£48,7 millions ou US\$80,6 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 relever 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 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 témérement 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 (£49 millions ou US\$81 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 (£110 millions ou US\$182 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 relever 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.

3 MEMBRES DES FIPOL ET RELATIONS EXTÉRIEURES

3.1 États Membres du Fonds de 1971

Lors de son entrée en vigueur en octobre 1978, la Convention de 1971 portant création du Fonds comptait 14 États Parties, devenus de ce fait Membres du Fonds de 1971. Depuis, leur nombre n'a cessé d'augmenter. Ils étaient 70 à la fin de 1996.

En 1997, quatre États sont devenus Parties à la Convention de 1971 portant création du Fonds. Celle-ci est en effet entrée en vigueur pour la Nouvelle-Zélande le 20 février 1997, pour le Mozambique le 23 mars 1997, pour la Colombie le 11 juin 1997 et pour Antigua-et-Barbuda le 21 septembre 1997.

Lorsque le Royaume-Uni a ratifié la Convention de 1971 portant création du Fonds, il a élargi l'application de la Convention à Hong-kong. À compter du 1er juillet 1997, Hong-kong a cessé d'être un territoire dépendant du Royaume-Uni et a été restitué à la République populaire de Chine. En octobre 1997, l'Assemblée du Fonds de 1971 a accepté d'envisager que la Convention de 1971 portant création du Fonds continue de s'appliquer après le 30 juin 1997 à la Région administrative spéciale de Hong-kong.

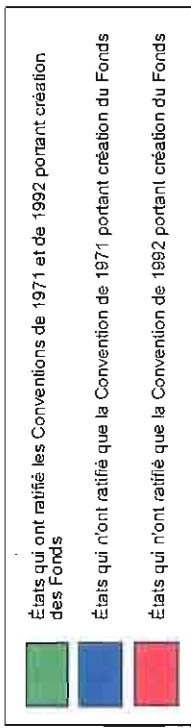
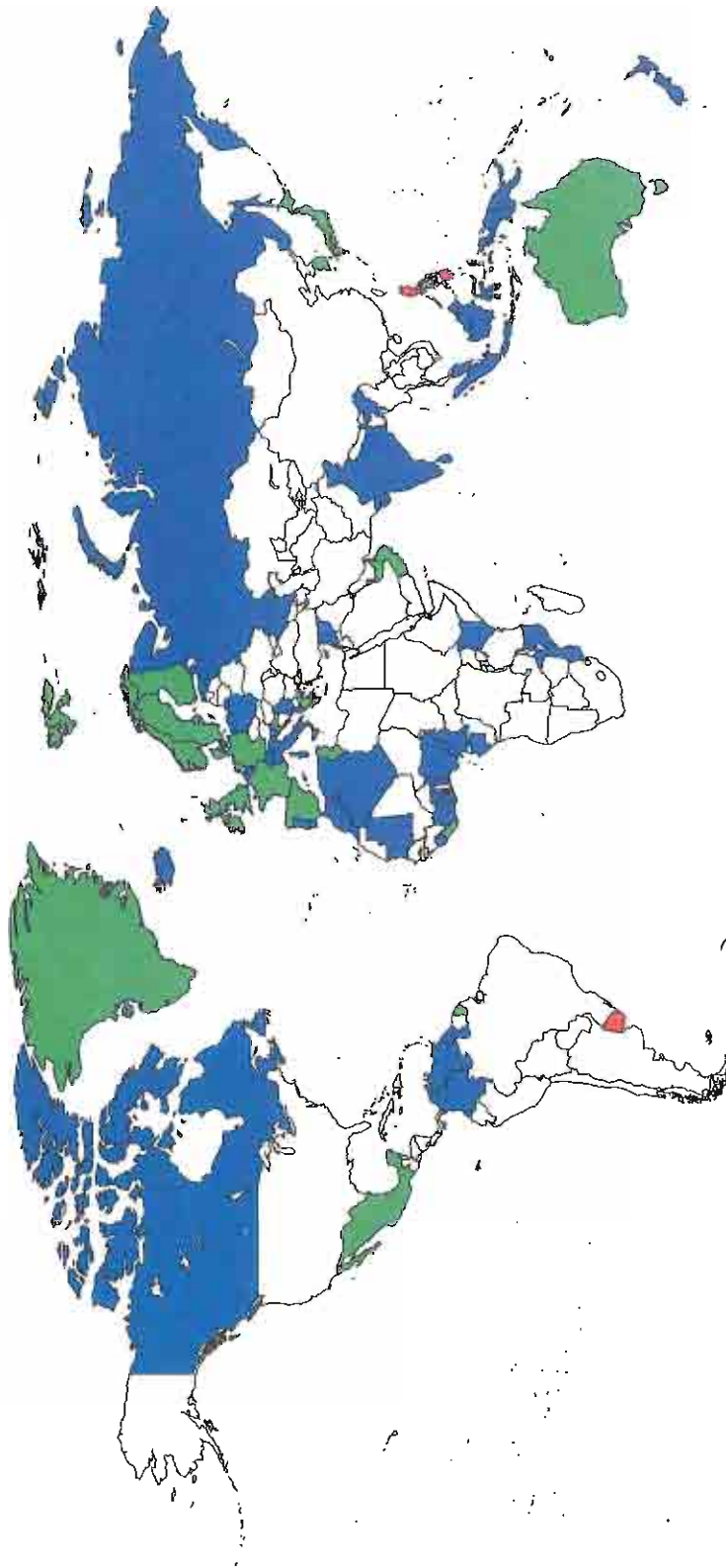
Le Guyana ayant déposé un instrument d'adhésion le 10 décembre 1997, la Convention de 1971 portant création du Fonds entrera en vigueur à l'égard du Guyana le 10 mars 1998, portant à 76 le nombre des États Membres du Fonds de 1971.

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 États qui sont Parties au Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds (ou qui ont déposé des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à l'égard dudit protocole) aura atteint 750 millions de tonnes.

Le 15 novembre 1996, les Pays-Bas ont déposé un instrument d'adhésion au Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds. A la suite du dépôt de cet instrument, les conditions requises dans le Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds pour la dénonciation obligatoire de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds ont été remplies. De ce fait, les États qui avaient 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 ait été ou non en vigueur à l'égard de l'État intéressé) ont été 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 avant le 15 mai 1997. Ces dénonciations prendront effet 12 mois après cette date. Ces États cesseront ainsi d'être Parties à la Convention de 1971 portant création du Fonds.

À 15 mai 1997, tous les 24 États qui avaient déposé leurs instruments d'adhésion au Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds avaient déposé leurs instruments de dénonciation de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Sur les 76 États qui sont actuellement Parties à la Convention de 1971 portant création du Fonds, 24 cesseront donc d'être Parties à la Convention, le 15 mai 1998, ce qui ramènera à 52 le nombre des États Membres du Fonds de 1971.

**ÉTATS QUI ONT RATIFIÉ LES CONVENTIONS DE 1971 ET DE 1992 PORTANT CRÉATION DES FONDS
AU 31 DÉCEMBRE 1997**



La liste des États Membres du Fonds de 1971 figure dans le tableau ci-après.

États Membres du Fonds de 1971 au 31 décembre 1997		
Albanie	Gabon	Nigéria
Algérie	Gambie	Nouvelle-Zélande
Antigua-et-Barbuda	Ghana	Papouasie-Nouvelle-
Barbade	Guyana (<i>à partir du</i>	Guinée
Belgique	<i>10 mars 1998)</i>	Pologne
Bénin	Inde	Portugal
Brunéi Darussalam	Indonésie	Qatar
Cameroun	Islande	République arabe syrienne
Canada	Italie	Saint-Kitts-et-Nevis
Chine ^{<1>}	Kenya	Seychelles
Colombie	Koweït	Sierra Leone
Côte d'Ivoire	Malaisie	Slovénie
Croatie	Maldives	Sri Lanka
Djibouti	Malte	Tonga
Émirats arabes unis	Maroc	Tuvalu
Estonie	Maurice	Vanuatu
Fédération de Russie	Mauritanie	Venezuela
Fidji	Mozambique	Yougoslavie
<i>États qui ont déposé des instruments de dénonciation et qui quitteront le Fonds de 1971 le 15 mai 1998</i>		
Allemagne	France	Norvège
Australie	Grèce	Oman
Bahamas	Îles Marshall	Pays-Bas ^{<2>}
Bahreïn	Irlande	République de Corée
Chypre	Japon	Royaume-Uni ^{<3>}
Danemark	Libéria	Suède
Espagne	Mexique	Suisse
Finlande	Monaco	Tunisie

<1> Ne s'applique qu'à la Région administrative spéciale de Hong-kong.

<2> Le Royaume des Pays-Bas a déclaré que sa dénonciation s'appliquait à l'égard du Royaume en Europe.

<3> Le Royaume-Uni a déclaré que sa dénonciation s'appliquait à l'égard du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du bailliage de Jersey, de l'île de Man, des îles Falkland*, de Montserrat ainsi que de la Géorgie du Sud et des îles Sandwich du Sud.

3.2 États 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 États. À la fin de 1997, 17 États étaient devenus Membres du Fonds de 1992. Onze autres États ont adhéré au Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds, ce qui

* Un différend oppose les Gouvernements de l'Argentine et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la souveraineté sur les îles Falkland (Malvinas).

portera le nombre des États Membres à 23 au 16 mai 1998 (date à laquelle les États qui ont ratifié le Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds cesseront d'être aussi Membres du Fonds de 1971) et à 28 à la fin de 1998, ainsi qu'il est indiqué dans le tableau ci-après.

États Membres du Fonds de 1992 au 31 décembre 1997		
Allemagne	Grèce	Norvège
Australie	Îles Marshall	Oman
Bahreïn	Japon	Pays-Bas ^{<1>}
Danemark	Libéria	Royaume-Uni ^{<2>}
Finlande	Mexique	Suède
France	Monaco	
<i>États 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</i>		
Tunisie		29 janvier 1998
Bahamas		1er avril 1998
Chypre		12 mai 1998
Espagne		16 mai 1998
Irlande		16 mai 1998
République de Corée		16 mai 1998
Jamaïque		24 juin 1998
Philippines		7 juillet 1998
Uruguay		9 juillet 1998
Émirats arabes unis		19 novembre 1998
Singapour		31 décembre 1998

<1> Le Royaume des Pays-Bas a déclaré que son adhésion s'appliquait à l'égard du Royaume en Europe.

<2> Le Royaume-Uni a déclaré que son adhésion s'appliquait à l'égard du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, du bailliage de Jersey, de l'île de Man, des îles Falkland*, de Montserrat ainsi que de la Géorgie du Sud et des îles Sandwich du Sud.

En 1997, quatre États (la Jamaïque, les Philippines, Singapour et l'Uruguay) ont déposé des instruments d'adhésion à la Convention de 1992 portant création du Fonds sans avoir été auparavant Parties à la Convention de 1971 portant création du Fonds. Il semblerait que, plutôt que d'élaborer une législation en vue de la mise en oeuvre de la Convention de 1971 portant création du Fonds, de nombreux autres États vont au contraire adopter une législation en vue de la mise en oeuvre de la Convention de 1992 portant création du Fonds pour devenir Membres du Fonds de 1992.

On s'attend à ce qu'un certain nombre d'États Membres du Fonds de 1971 ratifient prochainement la Convention de 1992 portant création du Fonds, à savoir l'Algérie, la Barbade, la Belgique, le Canada, le Ghana, le Guyana, l'Islande, le Maroc, le Nigéria, la Nouvelle-Zélande, la Pologne et la Sri Lanka. Il est probable qu'un certain nombre d'autres États deviendront également Membres du Fonds de 1992 dans un proche avenir.

* Un différend oppose les Gouvernements de l'Argentine et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord concernant la souveraineté sur les îles Falkland (Malvinas).

3.3 Relations avec les États Membres

Si le système d'indemnisation instauré par les Conventions de 1969 et de 1971 fonctionne aussi bien, c'est essentiellement parce que les Fonds de 1971 et de 1992 et leur Secrétariat bénéficient du ferme appui des gouvernements des États 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 se rend, chaque année, dans certains États Membres.

En 1997, l'Administrateur et d'autres fonctionnaires sont allés dans 12 États Membres pour y avoir des entretiens avec des responsables gouvernementaux au sujet des Conventions portant création des Fonds et du fonctionnement des FIPOL.

3.4 Relations avec les États non Membres

Les Assemblées du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 ont accordé le statut d'observateur à un certain nombre d'États non Membres. Les États qui ne sont Membres que d'une organisation bénéficient du statut d'observateur auprès de l'autre organisation. La liste des États qui, à la fin de 1997, n'adhéraient à aucune organisation mais avaient le statut d'observateur auprès des deux organisations figure dans le tableau ci-après:

Arabie saoudite	Équateur	République populaire
Argentine	États-Unis	démocratique de
Brésil	Lettonie	Corée
Chili	Panama	République islamique
Égypte	Pérou	d'Iran

Le Secrétariat a poursuivi ses efforts pour accroître le nombre des États Membres du Fonds de 1992. À cet effet, il a participé à des séminaires régionaux tenus au Bahreïn, à la Jamaïque, à la Trinité-et-Tobago, en Tunisie et au Venezuela 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 États non Membres à élaborer la législation nationale nécessaire en vue de la mise en oeuvre des Conventions de 1992.

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 1997, le Secrétariat a représenté les FIPOL aux réunions de l'Assemblée, du Conseil et du Comité juridique de l'OMI.

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)
Réseau international des amis de la terre (FOEI)
Union internationale de sauvetage (ISU)
Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources (UICN)

En octobre 1997, l'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé d'accorder le statut d'observateur au Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC).

Dans la majorité des affaires dont les Fonds ont eu à connaître, ils ont 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'ils ont besoin d'une assistance technique pour des cas de pollution par les hydrocarbures, les Fonds ont, en général, recours à l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF).

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

4 ASSEMBLÉES DU FONDS DE 1971 ET DU FONDS DE 1992 ET COMITÉ EXÉCUTIF DU FONDS DE 1971

En 1997, l'Assemblée du Fonds de 1971 et l'Assemblée du Fonds de 1992 ont chacune tenu une session ordinaire et une session extraordinaire. Les quatre sessions se sont déroulées sous la présidence de M. Charles Coppelani (France).

4.1 Sessions des Assemblées en avril 1997

Assemblée du Fonds de 1971: 3ème session extraordinaire

À la demande du Comité exécutif, l'Assemblée du Fonds de 1971 s'est réunie en session extraordinaire du 15 au 17 avril 1997 afin d'envisager notamment de percevoir des contributions pour acquitter les demandes d'indemnisation nées du sinistre du *Nakhodka*, lequel était survenu au Japon le 2 janvier 1997.

L'Assemblée a décidé de mettre en recouvrement des contributions annuelles au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka* d'un montant de £15 millions, qui seraient exigibles au 1er septembre 1997.

L'Assemblée a adopté une résolution prévoyant que les anciens États Membres du Fonds de 1971 devraient être entendus avant que ne soient prises de nouvelles décisions concernant la recevabilité des demandes nées d'événements survenus avant que ces États n'aient quitté le Fonds de 1971, que les décisions prises antérieurement dans des affaires en instance ne devraient pas être annulées sans le consentement de la majorité des États qui étaient Membres du Fonds de 1971 lorsque ces décisions antérieures avaient été prises, et que les personnes qui, dans les anciens États Membres, avaient contribué au Fonds de 1971 devraient être habilitées à participer de manière équitable à la distribution des avoirs disponibles lorsque la liquidation du Fonds de 1971 serait terminée. Dans le contexte de cette résolution, l'Assemblée a modifié le Règlement intérieur du Fonds de 1971 de telle sorte qu'il ne doit pas être pris de décision sur des questions de principe concernant la recevabilité des demandes d'indemnisation nées d'événements pour lesquels des personnes se trouvant dans des États Parties qui ont dénoncé la Convention de 1971 portant création du Fonds doivent verser des contributions, sans que ces anciens États Parties aient été entendus par l'Assemblée ou le Comité exécutif.

Assemblée du Fonds de 1992: 2ème session extraordinaire

Une session extraordinaire du Fonds de 1992 a été tenue les 16 et 17 avril 1997 afin d'examiner certaines questions nées du sinistre du *Nakhodka*.

L'Assemblée a décidé de mettre en recouvrement des contributions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka* d'un montant de £7 millions, qui seraient exigibles au 1er septembre 1997.

4.2 Sessions des Assemblées en octobre 1997

Assemblée du Fonds de 1971: 20ème session

À sa 20ème session, tenue du 21 au 24 octobre 1997, l'Assemblée du Fonds de 1971 a pris les grandes décisions suivantes.

◆ Les États ci-après ont été élus au Comité exécutif du Fonds de 1971:

Algérie	Japon
Belgique	Malaisie
Colombie	Maroc
Danemark	Pays-Bas
France	Pologne
Grèce	République de Corée
Inde	Royaume-Uni
Italie	

Compte tenu du fait qu'une session extraordinaire de l'Assemblée se tiendrait au printemps de 1998 afin d'examiner certaines questions découlant de la dénonciation obligatoire de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds par les États Membres du Fonds de 1992, l'Assemblée du Fonds de 1971 a décidé que la question de la composition du Comité exécutif devrait être réexaminée à cette occasion.

◆ 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 1996 (voir section 5.2).

◆ L'Assemblée a pris connaissance du rapport intérimaire des consultants qui avaient été engagés pour passer en revue les méthodes de travail du Secrétariat afin de garantir que les Fonds de 1971 et de 1992 seraient gérés de la façon la plus efficace et la plus rentable possible. L'Assemblée a établi un groupe directeur chargé d'assurer la liaison avec les consultants jusqu'à l'élaboration de leur rapport final.

◆ L'Assemblée a décidé de ramener de £10 millions à £5 millions le fonds de roulement du Fonds de 1971.

◆ Elle a, en outre, décidé de mettre en recouvrement les contributions annuelles pour 1997 à raison d'un montant total de £59,2 millions, dont £32,2 millions seraient exigibles au 1er février 1998. 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 1998 (voir section 6.3).

◆ Compte tenu des faits nouveaux survenus dans l'affaire du *Haven*, l'Assemblée a autorisé le Comité exécutif du Fonds de 1971 à déterminer, à sa 1ère session en 1998, si les conditions du règlement global fixées par l'Assemblée avaient été réunies et, dans l'affirmative, d'approuver ce règlement (voir section 9.2).

- ◆ L'Assemblée du Fonds de 1971 a accepté d'envisager que la Convention de 1971 portant création du Fonds continue de s'appliquer après le 30 juin 1997 à la Région administrative spéciale de Hong-kong, les conséquences d'une telle décision étant les suivantes:
- a) tout dommage dû à la pollution par les hydrocarbures survenu dans la Région administrative spéciale de Hong-kong après le 30 juin 1997 et toute mesure prise après cette date pour prévenir ou limiter ces dommages relèveraient de la Convention de 1971 portant création du Fonds; et
 - b) les entreprises relevant de la juridiction de la Région administrative spéciale de Hong-kong seraient tenues de verser des contributions au Fonds de 1971 pour les hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus dans la Région, selon les modalités suivantes:
 - i) contributions au fonds général en application de l'article 12.2a), pour la période comprise entre le 1er juillet et le 31 décembre 1997 et au-delà; et
 - ii) contributions au fonds des grosses demandes d'indemnisation, conformément à l'article 12.2b), lorsque l'incident en cause a eu lieu après le 30 juin 1997.



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

Assemblée du Fonds de 1992: 2ème session

À sa 2ème session, tenue du 22 au 24 octobre 1997, l'Assemblée du Fonds de 1992 a pris les grandes décisions suivantes.

- ◆ L'Assemblée a pris note du rapport du Commissaire aux comptes et de son opinion sur les états financiers du Fonds de 1992 et a approuvé les comptes pour l'exercice financier allant du 30 mai au 31 décembre 1996 (voir section 5.2).
- ◆ L'Assemblée du Fonds de 1992 a examiné certaines questions relatives aux affaires du *Nakhodka* et de l'*Osung N°3*.
- ◆ Une résolution a été adoptée en vue de créer un comité exécutif pour le Fonds de 1992 et de déterminer son mandat et sa composition.
- ◆ L'Assemblée a examiné le rapport d'un groupe de travail qui avait été chargé d'étudier la possibilité d'introduire d'autres procédures de règlement des différends (autres que les procès intentés 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. L'Assemblée a également examiné une étude préliminaire menée par l'Administrateur et portant sur les possibilités pour le Fonds de 1992 d'avoir recours à l'arbitrage, la médiation ou la conciliation afin de favoriser le règlement extrajudiciaire des différends (voir section 8).
- ◆ L'Assemblée a décidé de porter de £7 millions à £9 millions le fonds de roulement du Fonds de 1992.
- ◆ Elle a, en outre, décidé de mettre en recouvrement les contributions pour 1997 à raison d'un montant total de £39,5 millions, dont £9,5 millions seraient exigibles au 1er février 1998. 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 1998 (voir section 6.6).

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 ouvertures de crédits pour 1997, qui prévoient des dépenses administratives totales de £1 791 820 pour le Secrétariat commun, ont été adoptées.
- ◆ Les Assemblées ont décidé que l'Administrateur devrait étudier la question de l'élargissement de l'étendue de la vérification des comptes des FIPOL.

4.3 Comité exécutif du Fonds de 1971

Le Comité exécutif du Fonds de 1971 a tenu cinq sessions en 1997, toutes sous la présidence de M. Willem Oosterveen (Pays-Bas). La 52ème session s'est tenue les 18 et 19 février,

la 53ème session du 14 au 17 avril, la 54ème session les 16 et 17 juin, la 55ème session du 20 au 22 octobre et la 56ème session le 24 octobre 1997.

Il est rendu compte des principales décisions prises par le Comité exécutif du Fonds de 1971 lors de ces sessions dans la section 9.2 qui traite des divers sinistres.

52ème session

Les débats de la 52ème session du Comité exécutif se sont axés sur certaines questions relatives aux sinistres du *Haven* (Italie, 1991), du *Kihnu* (Estonie, 1993), du *Sea Empress* (Royaume-Uni, 1996) et du *Nakhodka* (Japon, 1997).



M. Willem Oosterveen

53ème session

À sa 53ème session, le Comité exécutif a poursuivi l'examen des sinistres du *Sea Empress* et du *Nakhodka*. Il s'est, en outre, penché sur les sinistres du *Sea Prince* et du *Honam Sapphire* (tous deux survenus en République de Corée en 1995) ainsi que sur les sinistres du *Nissos Amorgos* (Venezuela, 1997) et de l'*Osung N°3* (République de Corée et Japon, 1997).

54ème session

La 54ème session du Comité exécutif a été convoquée afin d'examiner des questions relatives au sinistre du *Nissos Amorgos*. Le Comité s'est également penché sur un certain nombre d'aspects des sinistres du *Sea Empress*, du *Nakhodka*, de l'*Osung N°3* et de l'*Aegean Sea* (Espagne, 1992).

55ème session

À sa 55ème session, le Comité exécutif a poursuivi l'examen des sinistres de l'*Aegean Sea*, du *Sea Prince*, du *Sea Empress*, du *Nakhodka*, du *Nissos Amorgos* et de l'*Osung N°3*. Il s'est également penché sur les sinistres du *Yeo Myung* et du *Yuil N°1* (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.

56ème session

À sa 56ème session, le Comité exécutif a notamment examiné les sinistres de l'*Irving Whale* (Canada, 1970), du *Diamond Grace* (Japon, 1997) et de l'*Evoikos* (Singapour, 1997).

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.

À la fin de 1997, le Secrétariat commun des FIPOL comptait 18 fonctionnaires, dont l'Administrateur.

Le Fonctionnaire des finances, M. Sampson Nte, qui était entré en fonctions en 1979 au Secrétariat a pris sa retraite le 31 décembre 1997. À leurs sessions d'octobre, les Assemblées des deux organisations ont remercié M. Nte pour l'oeuvre remarquable qu'il avait accomplie pendant 18 ans et, en particulier, pour la contribution qu'il avait apportée à la mise en place et au développement des rouages financiers des organisations. M. Ranjit Pillai a succédé à M. Nte au poste de Fonctionnaire des finances.

Les FIPOL ont recours à des consultants auxquels ils demandent de leur fournir des conseils d'ordre juridique ou technique. Dans un certain nombre d'affaires, les Fonds et l'assureur P & I en cause ont, ensemble, ouvert des bureaux locaux chargés d'examiner les demandes d'indemnisation afin de traiter plus efficacement le grand nombre de 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. Le rapport définitif des consultants devrait être disponible au début de 1998.

5.2 États financiers pour 1996

Fonds de 1971

Les états financiers du Fonds de 1971 pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1996 ont été approuvés par l'Assemblée du Fonds de 1971 en octobre 1997. Des tableaux récapitulant les renseignements donnés dans les États financiers du Fonds de 1971 certifiés pour cet exercice figurent aux annexes III à XVII 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 1996 sont reproduits intégralement aux annexes XVIII et XIX.

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 £816 000.

Le fonds général (annexe III) a enregistré en 1996 des recettes d'un montant total de £7 372 894, dont une partie (£1 070 460) provenait des intérêts perçus sur les placements des avoirs du Fonds de 1971 (voir section 5.4). Les contributions annuelles ont représenté la majeure part des recettes du fonds général. Les dépenses administratives se sont élevées à £975 953 en 1996, tandis que les dépenses au titre des petites demandes d'indemnisation se chiffraient, au total à £3 478 717. Un excédent de £2 697 536 s'est dégagé à la fin de 1996.

Le 1er février 1996, des remboursements ont été versés aux personnes qui avaient contribué aux fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour le *Kasuga Maru N°1* et le *Rio Orinoco* (annexes IV et V). Les soldes respectifs de ces fonds des grosses demandes d'indemnisation ayant été virés au fonds général, ces fonds des grosses demandes d'indemnisation ont été clos.

Le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Haven* (annexe VI) a obtenu un rendement de £1 523 134 sur le placement de ses avoirs. Les paiements effectués au titre d'honoraires et d'autres frais se sont élevés au total à £2 714 352. Le solde enregistré au 31 décembre 1996 se chiffrait à £28 007 983.

En 1996, les fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour le *Braer*, le *Sea Prince*, le *Yeo Myung*, le *Yuil N°1* et le *Senyo Maru* ont encaissé des contributions (annexes VIII, XII, XIII, XIV et XV). Au cours de l'année, des indemnités ont été versées en provenance des fonds du *Sea Prince*, du *Yuil N°1* et du *Senyo Maru*. En revanche, il n'y a pas eu de versement d'indemnités à partir du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Braer*. En 1996, les fonds de l'*Aegean Sea*, du *Keumdong N°5* et du *Toyotaka Maru* n'ont reçu aucune contribution (annexes VII, X et XI). Ces trois fonds ont, par contre, enregistré des versements d'indemnités. Aucune opération notable n'a été faite en 1996 sur le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Taiko Maru* (annexe IX).

Le bilan du Fonds de 1971 au 31 décembre 1996 qui figure à l'annexe XVI indique des avoirs nets de £18 086 317. Un état détaillé du passif éventuel du Fonds de 1971 figure dans un tableau joint aux états financiers. Au 31 décembre 1996, le passif éventuel était évalué à £276 846 632 au titre de demandes d'indemnisation nées de 20 sinistres.

Fonds de 1992

En octobre 1997, l'Assemblée du Fonds de 1992 a approuvé les états financiers du Fonds de 1992 pour l'exercice financier allant du 30 mai au 31 décembre 1996. Des tableaux récapitulant les renseignements donnés dans les états financiers du Fonds de 1992 certifiés pour cet exercice figurent aux annexes XX à XXI du présent rapport.

Les comptes du Fonds de 1992 ont été vérifiés par le Contrôleur et vérificateur général des comptes du Royaume-Uni. Son opinion sur les états financiers pour 1996 est reproduite intégralement à l'annexe XXII.

Un fonds des grosses demandes d'indemnisation est constitué pour chaque sinistre au titre duquel le montant total payable par le Fonds de 1992 dépasse quatre millions de droits de tirage spéciaux (DTS), ce qui représente actuellement environ £3,3 millions. Au 31 décembre 1996, aucun fonds de cet ordre n'avait été constitué.

À la fin de 1996, le fonds général n'avait pas enregistré de recettes (annexe XX) et accusait un déficit de £242 123.

5.3 États financiers pour 1997

Les états financiers du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1997 seront soumis au Commissaire aux comptes au printemps de 1998, puis ils seront présentés aux Assemblées respectives pour approbation à leurs sessions d'octobre 1998. Ces états seront ensuite reproduits dans le Rapport annuel des FIPOL pour 1998.

5.4 Placement des fonds

Politique de placement

Conformément au Règlement financier du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992, l'Administrateur est chargé du placement de toute somme dont il n'a pas besoin pour les opérations à court terme de chaque Fonds. Lorsqu'il effectue de tels placements, l'Administrateur prend, selon les termes du Règlement financier, toutes les mesures nécessaires afin de conserver suffisamment d'actifs liquides pour les opérations du Fonds respectif, d'éviter les risques inutiles de fluctuations monétaires et, d'une façon générale, d'obtenir un rendement raisonnable sur les placements de chaque 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.

Fonds de 1971

En 1997, le Fonds de 1971 a effectué des placements auprès de plusieurs banques et sociétés de crédit immobilier du Royaume-Uni. Au 31 décembre 1997, le portefeuille des placements du Fonds de 1971 s'élevait au total à £123 millions, plus ¥3 220 millions (£15 millions). Le portefeuille se compose des avoirs du Fonds de 1971, du Fonds de prévoyance du personnel et d'un solde créditeur au titre du compte des contribuables.

Les intérêts perçus en 1997 sur les placements se sont élevés à £8,2 millions, sur un capital de £133 millions en moyenne.

Fonds de 1992

Jusqu'à fin janvier 1997, 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 devait rembourser le 1er février 1997, une fois qu'il aurait encaissé des contributions. Depuis fin janvier 1997, date à laquelle les premières contributions ont été reçues, des fonds ont été placés sur des comptes de dépôt à terme auprès de grandes banques et sociétés de crédit immobilier à Londres.

Les intérêts perçus en 1997 sur les placements se sont élevés à £370 000, sur un capital de £7 millions en moyenne.

Organe consultatif sur les placements

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 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.

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 État 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 États Membres au sujet des quantités d'hydrocarbures reçues par les différents contributeurs. Elles sont versées directement aux FIPOL par chaque contributeur. Les Gouvernements n'ont aucune responsabilité pour ces versements, à moins qu'ils ne l'aient volontairement assumée.

Non-soumission des rapports sur les hydrocarbures

À leurs sessions d'octobre 1997, les Assemblées des FIPOL ont noté que, bien que la situation se soit nettement améliorée en 1997, il y avait encore un nombre important d'États Membres du Fonds de 1971 qui n'avaient pas soumis leurs rapports au titre d'une ou plusieurs années et que certains États n'avaient soumis aucun rapport depuis qu'ils étaient Membres du Fonds de 1971. L'Assemblée du Fonds de 1992 a jugé qu'il était important de déployer des efforts en vue de prévenir une situation dans laquelle le fonctionnement du Fonds de 1992 pourrait souffrir du fait de la non-soumission de rapports par ses États Membres.

L'Assemblée du Fonds de 1992 a souligné que tout État Membre du Fonds de 1992 était tenu de soumettre des rapports sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution, qu'il s'agissait là d'une obligation importante et que la non-soumission de rapports constituait un manquement à cette obligation en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds. L'Assemblée a jugé que les États qui ne rempliraient pas cette obligation devraient, en principe, être inéligibles au Comité exécutif du Fonds de 1992 et ne devraient pas être représentés. Il a été toutefois reconnu que des États pourraient parfois être empêchés, pour des raisons valables, de remplir leur obligation de soumettre des rapports sur les hydrocarbures au Fonds de 1992 et qu'il ne serait donc pas raisonnable d'imposer systématiquement la sanction de l'inéligibilité dans tous les cas de non-soumission des rapports. Il a également été estimé que cette sanction ne devrait être imposée aux États que dans les cas de manquement continu à l'obligation de faire rapport. Il a été décidé qu'en cas de rapports incomplets, des sanctions ne devraient être imposées que si les rapports étaient incomplets à d'importants égards.

Sur la question de savoir si les Fonds pouvaient refuser de verser des indemnités au titre des dommages par pollution causés dans un État qui n'avait pas rempli ses obligations en matière de soumission des rapports sur les hydrocarbures, du moins s'agissant des demandes émanant du Gouvernement ou d'autres organismes publics, les Assemblées des deux organisations ont estimé que les Conventions portant création des Fonds n'habilitaient pas les Fonds à refuser de verser des indemnités en pareils cas, que ce soit au Gouvernement ou à d'autres organismes publics, ou encore à d'autres demandeurs. L'Assemblée du Fonds de 1992 a noté que, au cas où l'on adopterait l'approche selon laquelle tous les demandeurs dans ces États se verraient refuser une indemnisation, les victimes de pollution par les hydrocarbures dans un État donné, telles que les pêcheurs et les petits commerces, se trouveraient pénalisées du fait du manquement de l'État à ses obligations.

Les Assemblées des deux organisations ont examiné la question de savoir si, au cas où un État n'aurait pas soumis de rapports sur les hydrocarbures reçus pendant une année donnée, les contributions qui devaient être fondées sur les quantités reçues pendant l'année en question pouvaient, à la place, être facturés sur la base des chiffres donnés dans les derniers rapports soumis par cet État. L'Assemblée a estimé que l'obligation de verser des contributions découlait de l'article 10 des Conventions de 1971 et de 1992 portant création des Fonds lorsqu'une entité avait reçu plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution au cours d'une année civile et que cette obligation existait, que l'État en question ait soumis ou non les rapports voulus sur les hydrocarbures. Les Assemblées ont décidé que cette question devait être examinée plus avant et ont chargé l'Administrateur d'étudier les moyens de faire respecter l'obligation de verser des contributions lorsqu'un État n'avait pas soumis de rapports sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution.

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 État devient Membre du Fonds de 1971. La somme demandée aux contributeurs 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'État 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 1997, correspondait à £0,0025658.

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 contributeurs dans un État 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 contributeurs dans cet État 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 contributeurs dans l'État bénéficiant du plafonnement sera pris en charge par tous les autres contributeurs 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 États Membres indiqueront que la quantité totale reçue par les États Membres dépasse 750 millions de tonnes. Cette quantité a été atteinte en mai 1997. La procédure de plafonnement a été appliquée aux contributions de 1996 ainsi qu'aux contributions de 1997 mises en recouvrement par l'Assemblée en octobre 1997.

Système de facturation différée

En juin 1996, les Assemblées ont introduit un système de facturation différée en vertu duquel elles fixeraient le montant total des contributions à mettre en recouvrement pour une année civile donnée, mais pourraient décider que seul un montant 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, si nécessaire. Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont tous deux initialement appliqué ce système pour leurs contributions annuelles de 1996 (voir sections 6.3 et 6.6).

6.2 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 contribuables.

L'Assemblée a, en outre, décidé de mettre en recouvrement pour 1996 des contributions annuelles à trois fonds des grosses demandes d'indemnisation d'un montant total de £85 millions. Elle a décidé qu'un montant de £23 millions serait exigible au 1er février 1997, et que la mise en recouvrement du solde de ces contributions devrait être différée. De surcroît, l'Assemblée a décidé qu'un montant de £8,2 millions devrait être remboursé aux personnes qui ont versé des contributions à deux fonds des grosses demandes d'indemnisation et que les remboursements devraient être effectués à la date du versement des contributions différées.

À une session extraordinaire tenue en avril 1997, l'Assemblée a décidé de mettre en recouvrement pour 1996 des contributions annuelles au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka* d'un montant de £15 millions, pour paiement au 1er septembre 1997.

Conformément au pouvoir que lui a conféré l'Assemblée à sa session d'octobre 1996, l'Administrateur a décidé de facturer un montant total de £31 millions à deux fonds des grosses demandes d'indemnisation, pour paiement au 1er septembre 1997.

Au 31 décembre 1997, 97% des contributions annuelles de 1996 aux trois fonds des grosses demandes d'indemnisation avaient été versés.

6.3 Fonds de 1971: contributions annuelles de 1997

En octobre 1997, l'Assemblée a décidé de porter au crédit des contribuables, le 1er février 1998, un montant total de £2 millions provenant du fonds général de 1997.

L'Assemblée a noté que toutes les demandes d'indemnisation et dépenses découlant du sinistre du *Senyo Maru* avaient été acquittées. Étant donné que le solde de ce fonds des grosses demandes d'indemnisation était jugé important, l'Assemblée a décidé, conformément aux dispositions du Règlement financier, qu'une somme de £2,8 millions devrait être remboursée aux contribuables à ce fonds des grosses demandes d'indemnisation le 1er février 1998 et que le solde devrait être viré au fonds général.

**FONDS DE 1971:
CREDITS SE DEGAGEANT
DU FONDS GENERAL (1997)**



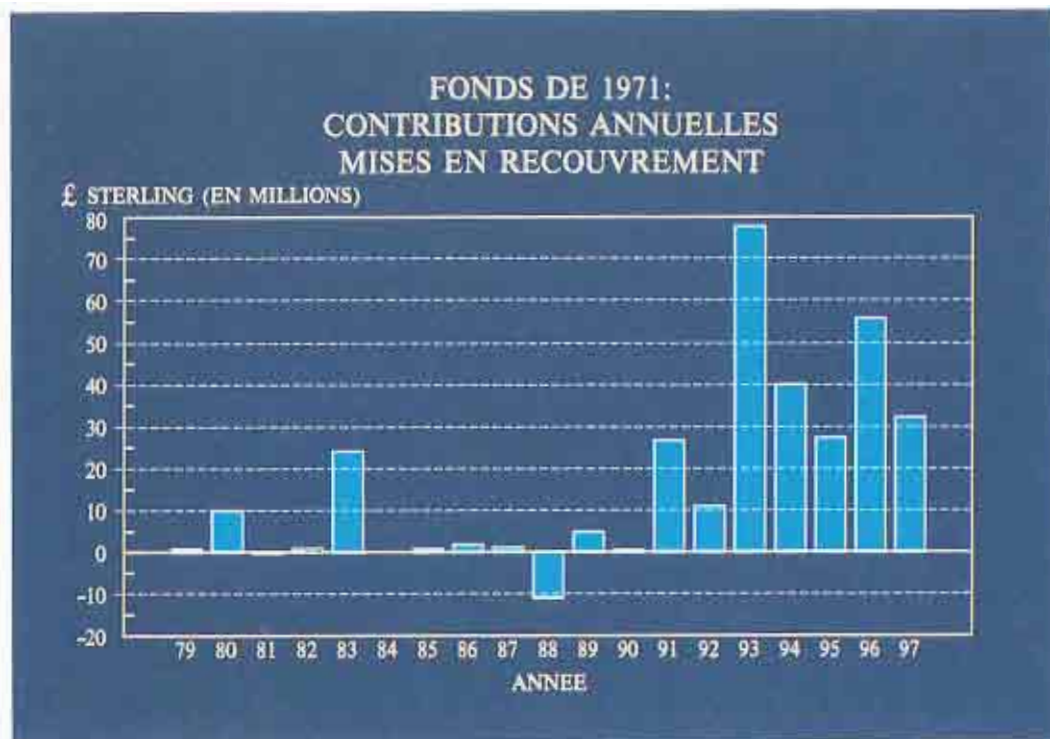
L'Assemblée a, en outre, décidé de mettre en recouvrement pour 1997 des contributions annuelles à quatre fonds des grosses demandes d'indemnisation d'un montant total de £64 millions. Il a été décidé qu'une partie des contributions à percevoir pour chaque fonds des grosses demandes d'indemnisation (£37 millions) serait payable au 1er février 1998, et que la mise en recouvrement du solde devrait être différée. L'Administrateur a été autorisé par l'Assemblée 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 1998.

Le crédit qui se dégage en 1997 au fonds général se fonde sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues en 1996 dans les États Membres du Fonds de 1971 (annexe XXIII). Le diagramme ci-dessus indique, par États Membres, la répartition des remboursements dus en 1997 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 graphique suivant.

Le tableau de la page 34 indique les contributions annuelles au Fonds de 1971 perçues en 1996 et 1997.



S'agissant des contributions mises en recouvrement par le Fonds de 1971 au titre d'années précédentes, un montant de £864 000 restait impayé au 31 décembre 1997.

En octobre 1997, l'Assemblée du Fonds de 1971 s'est déclarée satisfaite de la situation concernant le paiement des contributions.

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 1996 des contributions au fonds général 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. Il n'a été levé de contributions à aucun fonds des grosses demandes d'indemnisation.

À une session extraordinaire tenue en avril 1997, l'Assemblée a décidé de mettre en recouvrement pour 1996 des contributions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka* d'un montant de £7 millions, pour paiement au 1er septembre 1997.

Conformément au pouvoir que lui a conféré l'Assemblée à sa 1ère session extraordinaire, l'Administrateur a décidé de facturer au fonds général un montant supplémentaire de £3 millions, pour paiement au 1er septembre 1997.

Année des contributions annuelles	Décision de l'Assemblée	lère levée	Fonds général/Fonds des grosses demandes d'indemnisation	Montant total exigible £	Année de réception des hydrocarbures	Montant à percevoir par tonne £			
1996	Octobre 1996	1ère levée	Fonds général (crédit)	-5 000 000	1995	-0,0042173			
			<i>Sea Prince/ Yeo Myung/ Yutl N°1</i>	République de Corée République de Corée	13 000 000	1994	0,0108112		
			<i>Sea Empress</i>	Royaume-Uni	10 000 000	1995	0,0084346		
			<i>Sea Prince/ Yeo Myung/ Yutl N°1</i>	République de Corée République de Corée	11 000 000	1994	0,0091411		
			<i>Sea Empress</i>	Royaume-Uni	20 000 000	1995	0,0168504		
			<i>Nakhodka</i>	Japon	15 000 000	1996	0,0121904		
			Crédit <i>Taiko Maru</i>	Japon	-3 500 000	1992	-0,0032489		
			Crédit <i>Toyotaka Maru</i>	Japon	-4 700 000	1993	-0,0042633		
			1997	Octobre 1997	1ère levée	Fonds général (crédit)	-2 000 000	1996	-0,0016356
						<i>Sea Prince/ Yeo Myung/ Yutl N°1</i>	République de Corée République de Corée	3 000 000	1994
<i>Nakhodka</i>	Japon	30 000 000				1996	0,0246100		
<i>Nissos Amorgos</i>	Venezuela	2 000 000				1996	0,0016348		
<i>Osung N°3</i>	République de Corée/Japon	2 000 000				1996	0,0016348		
Crédit <i>Semjo Maru</i>	Japon	-2 800 000				1994	-0,0023357		
<i>Sea Prince/ Yeo Myung/ Yutl N°1</i>	République de Corée République de Corée	<1> Maximum: 11 000 000				1994			
<i>Nakhodka</i>	Japon	5 000 000				1996			
<i>Nissos Amorgos</i>	Venezuela	3 000 000				1996			
<i>Osung N°3</i>	République de Corée/Japon	8 000 000				1996			

<1> A facturer pour autant que cela soit nécessaire pour paiement au cours du deuxième semestre de 1998.

Étant donné que le montant total des contributions dues au fonds général (au titre de la première perception et de la perception différée) et au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka* par les contribuables au Japon aurait dépassé 27,5% du montant total des contributions respectives, il a donc été nécessaire d'appliquer la procédure de plafonnement décrite à la Section 6.1 susvisée.

Au 31 décembre 1997, 98% des contributions annuelles de 1996 au Fonds de 1992 avaient été versés.

6.6 Fonds de 1992: contributions annuelles de 1997

En octobre 1997, l'Assemblée a fixé à £6 millions le montant total des contributions au fonds général à mettre en recouvrement en 1997.

L'Assemblée a également décidé de fixer à £30 millions le montant des contributions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka* à mettre en recouvrement pour 1997. Il a été décidé de différer la totalité du recouvrement de ces contributions. L'Administrateur a été autorisé par l'Assemblée 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 1998.

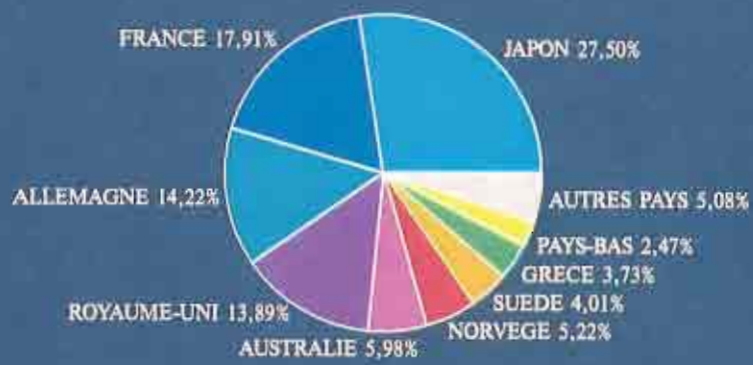
L'Assemblée a décidé de mettre en recouvrement un montant de £3,5 millions destiné à un fonds provisoire des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Osung N°3*, au titre des contributions de 1997 (voir Section 9.2). Il a été décidé que ce recouvrement serait exigible au 1er février 1998.

Les décisions de l'Assemblée sont récapitulées dans le tableau ci-après.

Fonds	Année de réception des hydrocarbures	Montant total à percevoir £	Paiement au 1er février 1998		Perception différée maximale
			Montant à percevoir £	Montant à percevoir par tonne £	Montant à percevoir £
Fonds général	1996	6 000 000	6 000 000	0,0088365	0
<i>Nakhodka</i>	1996	30 000 000	0	0,0000000	30 000 000
<i>Osung N°3</i>	1996	3 500 000	3 500 000	0,0052553	0
Total		39 500 000	9 500 000		30 000 000

Les contributions de 1997 au fonds général se fondent sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues en 1996 dans les États Membres du Fonds de 1992 (annexe XXIV). Le diagramme ci-après indique, par États Membres du Fonds de 1992, la répartition des contributions de 1997 au fonds général.

FONDS DE 1992:
CONTRIBUTIONS AU FONDS GENERAL
(1997)



7 SYSTÈMES 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 États 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'États 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 États 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 États qui ne l'avaient pas encore fait à devenir Parties aux protocoles.

Par voie de conséquence, les victimes de dommages de pollution par les hydrocarbures ne sont pas en mesure d'être indemnisées par les systèmes volontaires de l'industrie pour des sinistres survenus après le 20 février 1997.

8 GROUPE DE TRAVAIL DU FONDS DE 1992 SUR LES AUTRES PROCÉDURES DE RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

En octobre 1996, l'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé de créer un groupe de travail chargé d'étudier la possibilité d'introduire d'autres procédures de règlement 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.

Le Groupe de travail s'est réuni les 16 et 17 avril 1997 sous la présidence de M. A Popp (Canada).

Le Groupe de travail a étudié trois options, à savoir:

- 1) présentation des demandes par les États au nom des demandeurs nationaux;
- 2) traitement de toutes les demandes d'indemnisation par un organe international spécialement constitué à cette fin (tribunal); et
- 3) traitement de toutes les demandes par une commission indépendante avant leur soumission aux tribunaux nationaux, si nécessaire.

Le Groupe de travail a conclu que l'option 1 n'avait reçu aucun soutien, qu'un certain intérêt avait été manifesté pour l'option 2, mais qu'elle n'était pas acceptable pour un certain nombre d'États, entre autres pour des raisons constitutionnelles, et que l'option 3 avait suscité de l'intérêt sans toutefois recueillir suffisamment d'appui pour mériter, à ce stade, une plus ample étude. De l'avis général, il faudrait également aborder avec prudence toute solution qui nécessiterait des amendements à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds, les options 2 et 3 ne devant être examinées que dans le cadre d'une révision générale éventuelle des Conventions.

À l'invitation du Groupe de travail, l'Administrateur a procédé à une étude préliminaire des diverses façons dont le Fonds de 1992 pourrait favoriser le règlement extrajudiciaire des différends. Le recours à l'arbitrage, la médiation et la conciliation figuraient parmi les possibilités envisagées. L'Administrateur a également examiné les procédures de règlement adoptées par les assureurs commerciaux, tels que les Clubs P & I, et il s'est penché sur la question de savoir si les leçons tirées de leur expérience pourraient servir à améliorer les procédures de règlement des demandes suivies par le Fonds de 1992.

À sa session d'octobre 1997, l'Assemblée du Fonds de 1992 a examiné le rapport du Groupe de travail ainsi que les conclusions de l'étude effectuée par l'Administrateur.

L'Assemblée a noté que les Clubs P & I étaient en mesure de tenir compte de facteurs commerciaux et de questions d'image de marque dans le cadre d'un règlement, et qu'ils pouvaient considérer qu'un règlement commercial était préférable au risque d'encourir une décision judiciaire pouvant créer un précédent défavorable. Toutefois, compte tenu du fait que le Fonds de 1992 se devait de respecter les définitions énoncées dans les Conventions et interprétées par les organes du Fonds, l'Assemblée a décidé qu'il serait inopportun que le Fonds de 1992 tienne compte de tels facteurs aux fins du règlement des demandes.

Bien que l'Assemblée ait noté que l'arbitrage pouvait, dans de nombreux cas, se révéler plus rapide et plus indiqué pour le règlement des différends qu'une procédure judiciaire, elle a toutefois reconnu qu'il serait souvent difficile de recourir à l'arbitrage pour régler des différends entre le Fonds de 1971/Fonds de 1992 et les demandeurs. L'Assemblée a été d'avis que les avantages présentés par la soumission des demandes à une procédure d'arbitrage ne s'appliqueraient qu'à certains cas particuliers. Il a été suggéré qu'il pourrait, par exemple, être indiqué de soumettre à un arbitrage obligatoire une demande importante ou un certain nombre de demandes soulevant une question de principe particulière, lorsqu'il ressortait clairement que le montant total des demandes ne dépasserait pas le montant maximal de l'indemnisation disponible. Il a été reconnu que les demandeurs seraient probablement peu enclins à soumettre leurs demandes à une procédure d'arbitrage et pourraient insister pour que celles-ci soient tranchées par les tribunaux de leur propre pays.

Compte tenu de la position adoptée par l'Assemblée et par le Comité exécutif du Fonds de 1971 (et approuvée par l'Assemblée du Fonds de 1992) selon laquelle une demande n'est recevable que si elle relève des définitions des "dommages par pollution" ou des "mesures de sauvegarde" énoncées dans les Conventions et interprétées par les organes du Fonds de 1971, l'Assemblée a reconnu que les possibilités de soumission des demandes, par le Fonds de 1992, à une procédure d'arbitrage seraient limitées.

Il a été indiqué que nombre des techniques généralement employées en matière de médiation et de conciliation étaient déjà utilisées par les Fonds de 1971 et de 1992 pour parvenir à des règlements extrajudiciaires. Bien qu'il ait été admis qu'il serait peut-être difficile de recourir à de telles procédures, il a néanmoins été décidé que cette question devrait être examinée plus avant.

9 RÈGLEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

9.1 Aperçu général

Règlement des demandes d'indemnisation par le Fonds de 1971 entre 1978 et 1997

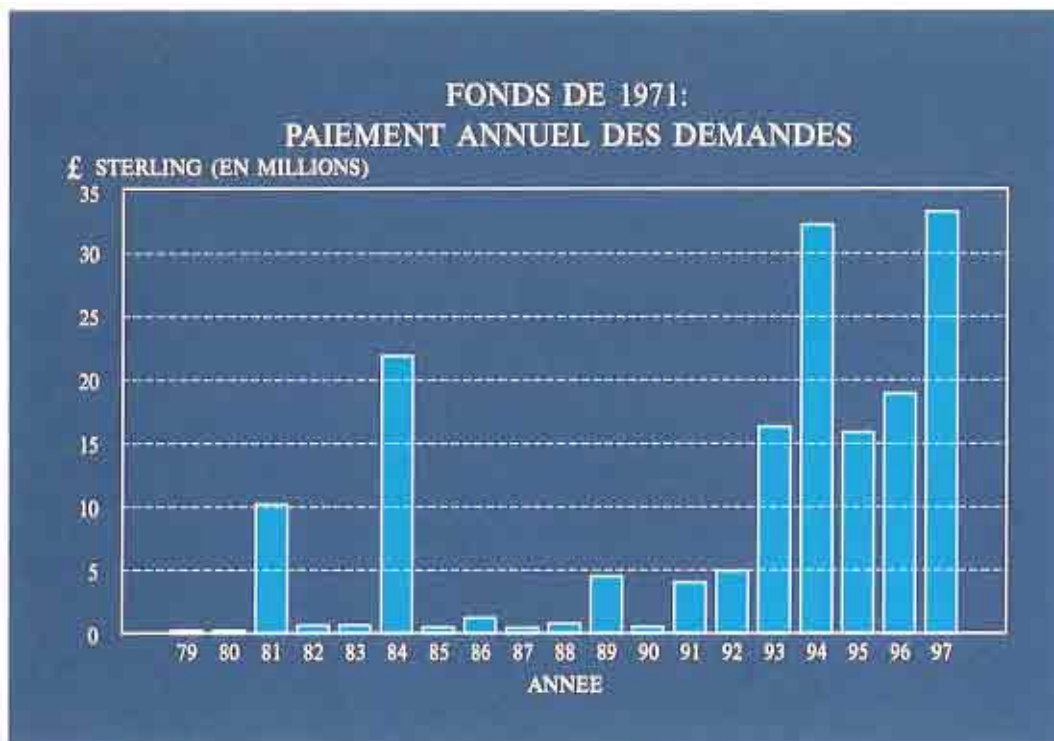
Entre la date de sa création en octobre 1978 et le 31 décembre 1997, le Fonds de 1971 est intervenu dans le règlement de demandes d'indemnisation nées de 89 événements. Le total des indemnités versées par le Fonds de 1971 s'élève, à ce jour, à plus de £166 millions.

Le Fonds de 1971 a effectué des versements de plus de £2 millions 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
<i>Antonio Gramsci</i>	Suède	1979	£9,2 millions
<i>Tanio</i>	France	1980	£18,7 millions
<i>Ondina</i>	République fédérale d'Allemagne	1982	£3,0 millions
<i>Thuntank</i>	Suède	1986	£2,4 millions
<i>Rio Orinoco</i>	Canada	1990	£6,2 millions
<i>Taiko Maru</i>	Japon	1993	£7,2 millions
<i>Toyotaka Maru</i>	Japon	1994	£5,1 millions

En outre, le Fonds de 1971 a versé des indemnités de plus de £2 millions au titre des sinistres suivants pour lesquels des demandes d'indemnisation de tiers sont toujours en suspens. Dans un certain nombre d'événements énumérés, tels que les sinistres du *Haven*, de *l' Aegean Sea*, du *Braer*, du *Sea Prince* et du *Sea Empress*, le propriétaire du navire ou son assureur a également versé des indemnités importantes.

Navire	Lieu du sinistre	Année	Paiements effectués par le Fonds de 1971
<i>Haven</i>	Italie	1991	£2,0 millions
<i>Aegean Sea</i>	Espagne	1992	£4,1 millions
<i>Braer</i>	Royaume-Uni	1993	£40,6 millions
<i>Keumdong N°5</i>	République de Corée	1993	£9,7 millions
<i>Sea Prince</i>	République de Corée	1995	£6,3 millions
<i>Yuil N°1</i>	République de Corée	1995	£7,4 millions
<i>Sea Empress</i>	Royaume-Uni	1996	£5,9 millions
<i>Nakhodka</i>	Japon	1997	£22,6 millions



Comme on peut le constater dans le graphique ci-dessus, le montant annuel des demandes acquittées par le Fonds de 1971 a été nettement plus élevé ces cinq dernières années qu'au cours de la période allant jusqu'à 1992.

L'annexe XXV 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 1997 qui mettent en cause le Fonds de 1971

En 1997, il s'est produit 11 sinistres qui ont entraîné ou entraîneront des demandes d'indemnisation contre le Fonds de 1971, à savoir ceux du *Nakhodka*, du *Tsubame Maru N°31*, du *Daiwa Maru* et du *Diamond Grace* au Japon, celui du *Nissos Amorgos* et du *Plate Princess* au

Venezuela, celui du *Jeong Jin N°101*, de l'*Osung N°3* et du *Kyungnam N°1* en République de Corée, celui du *Katja* en France, et enfin celui de l'*Evokois* à Singapour. En outre, le Fonds de 1971 a été avisé en 1997 d'une action en justice intentée dans l'affaire de l'*Irving Whale*, la barge pétrolière qui s'était échouée au Canada en 1971 et qui avait été renflouée en 1996. On trouvera ci-après de brefs renseignements sur certains de ces sinistres.

Alors qu'il faisait route de Chine vers la Fédération de Russie, le *Nakhodka* s'est brisé par grosse mer, en déversant quelque 6 200 tonnes d'hydrocarbures. La section arrière a coulé et la section avant qui s'était retournée s'est échouée près du rivage, entraînant une forte contamination du littoral. Des demandes d'un montant de £147 millions ont été reçues et le Fonds de 1971 a, à ce jour, versé des paiements s'élevant à £22,6 millions. D'autres demandes sont attendues. Les demandes nées de ce sinistre ouvrent également droit à réparation auprès du Fonds de 1992.

Le *Nissos Amorgos* s'est échoué dans le Golfe du Venezuela et l'on estime à 3 600 tonnes la quantité de brut qui se serait ensuite déversée. La nappe d'hydrocarbures s'est propagée le long du littoral sur 45 kilomètres. Des demandes d'un montant total de £7,1 millions ont été présentées à l'Agence des demandes d'indemnisation établie à Maracaibo par le Fonds de 1971 et l'assureur du propriétaire du navire. À ce jour, des demandes ont été approuvées à raison de £1,4 million et les montants fixés dans les règlements ont été acquittés intégralement par l'assureur du propriétaire du navire. Des demandes représentant des montants importants, notamment une demande de £37 millions présentée par la République du Venezuela et une demande de £79 millions soumise par une association de pêcheurs, ont été déposées devant le tribunal. D'autres demandes sont attendues.

L'*Osung N°3* transportait 1 700 tonnes d'hydrocarbures lorsqu'il s'est échoué et a sombré en déversant une quantité inconnue d'hydrocarbures qui ont touché à la fois la République de Corée et le Japon. Il n'a pas été possible d'évaluer la quantité d'hydrocarbures restant à bord. Les autorités coréennes envisagent de procéder à des opérations visant à récupérer les hydrocarbures du navire naufragé et à enlever l'épave. Des demandes d'un montant total de £466 000 ont été reçues de demandeurs en Corée et sont en cours d'examen. Les secteurs de la pêche et de la mariculture pourraient présenter de nouvelles demandes en Corée. Des demandes d'un montant de £4,4 millions ont été soumises au Japon au titre des opérations de nettoyage et du manque à gagner subi par les pêcheurs. D'autres demandes sont attendues. La Convention de 1992 portant création du Fonds prévoit également une indemnisation pour les demandeurs japonais, si nécessaire.

Le *Diamond Grace* s'est échoué dans la Baie de Tokyo (Japon), déversant quelque 1 500 tonnes. Des demandes d'indemnisation d'un montant total de £5,7 millions sont en cours d'examen et l'on s'attend à de nouvelles demandes. Il est toutefois possible que le montant total des demandes ne dépasse pas le montant de limitation applicable au propriétaire du navire.

Le *Katja* a heurté un quai dans le port du Havre et 190 tonnes de fuel-oil lourd se sont déversées. Des plages s'étendant au nord et au sud du Havre, une marina située dans la zone portuaire, ainsi que quelque 15 kilomètres de quai à l'intérieur du port ont été contaminés. À ce jour, très peu de demandes chiffrées ont été reçues. Il est toutefois improbable que les demandes dépasseront le montant de limitation applicable au propriétaire du navire qui s'élève à £4,7 millions.

Le navire-citerne *Evoikos* est entré en collision avec un autre navire-citerne dans le détroit de Singapour. D'après les estimations, quelque 29 000 tonnes de fuel-oil lourd se seraient écoulées de l'*Evoikos*. Les hydrocarbures ont dérivé dans les eaux de Singapour, de Malaisie et d'Indonésie.

Il n'est pas possible, pour l'instant, d'évaluer le montant des demandes d'indemnisation susceptibles d'être présentées.

La barge *Irving Whale* s'est échouée en 1970 alors qu'elle était tirée par un remorqueur. Du fuel-oil lourd s'est échappé de la barge et des fuites ont continué de se produire au cours des années. À l'issue d'une évaluation écologique, la barge a été renflouée en 1996. Le coût des opérations de renflouement et de nettoyage s'est élevé à quelque £18 millions. Le Gouvernement canadien a engagé des poursuites contre les propriétaires et les exploitants de l'*Irving Whale* pour obtenir des indemnités au titre de ces frais et a notifié le Fonds de 1971 de cette action. Le Fonds de 1971 a estimé que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds ne s'appliquent pas aux dommages subis après leur entrée en vigueur à la suite d'un sinistre survenu avant cette date. Le Fonds de 1971 est d'avis que les opérations de levage menées en 1996 sont partie intégrante de l'événement qui a débuté par le naufrage de la barge en 1970, lorsque la Convention de 1971 portant création du Fonds n'était pas en vigueur. En conséquence, le Fonds de 1971 estime que la demande présentée par le Gouvernement canadien dans cette affaire ne relève pas du champ d'application de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

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

Au 31 décembre 1997, des demandes d'indemnisation de tiers demeuraient en suspens pour 13 sinistres intéressant le Fonds de 1971 qui étaient intervenus avant 1997. En outre, des demandes d'indemnisation de tiers pourraient être soumises en ce qui concerne un sinistre. La situation à l'égard de certains 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. Les demandes admises dans la procédure judiciaire se chiffrent à £74 millions et comprennent une demande de £15,4 millions soumise par le Gouvernement italien au titre des dommages à l'environnement. Le Fonds de 1971 a fait opposition en ce qui concerne un certain nombre de demandes. 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. Le Fonds de 1971 a versé £2,1 millions au titre de demandes qui, selon lui, ne sont pas frappées de prescription. Le propriétaire du navire et l'assureur ont réglé et acquitté l'intégralité des demandes admises dans la procédure judiciaire, exception faite de celle du Gouvernement italien. Certaines demandes ont récemment été portées devant le tribunal. En 1997, des efforts ont continué à être déployés pour parvenir à un règlement global dans l'affaire du *Haven*. S'agissant du Fonds de 1971, pareil règlement global devrait satisfaire aux conditions suivantes: la couverture maximale prévue par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds est de 60 millions de DTS; les demandes ne peuvent être recevables que si le demandeur a subi un préjudice économique quantifiable et les demandes pour un dommage au milieu marin en soi ne sont pas recevables. Le Fonds de 1971 et l'assureur du propriétaire du navire ont présenté une offre de règlement global. L'assureur a proposé au Gouvernement italien de lui verser un paiement à titre gracieux de façon à permettre au Gouvernement d'envisager positivement un règlement selon les modalités de l'offre du Fonds de 1971. En octobre 1997, la délégation italienne a déclaré que la proposition présentée par le UK Club, conjointement avec l'offre faite par le Fonds, répondait aux conditions minimales requises par le Gouvernement italien pour envisager la possibilité d'accepter un règlement global pour le sinistre du *Haven*, et que le Gouvernement italien serait donc en mesure d'envisager la question positivement. Il a été indiqué que la décision du Gouvernement devrait être soumise au Parlement italien.

S'agissant du sinistre de l'*Aegean Sea* (Espagne, décembre 1992), des demandes représentant au total quelque £99 millions ont été présentées. Le Fonds de 1971 a versé environ £4,2 millions à titre d'indemnisation et l'assureur P & I du propriétaire du navire quelque £4,0 millions. En juin 1997, la Cour d'appel a confirmé la position adoptée par le tribunal de première instance eu égard à la responsabilité pénale et civile et aux demandes d'indemnisation présentées dans le cadre de la procédure pénale. Les tribunaux ont notamment estimé que les preuves fournies par la majorité des demandeurs n'étaient pas suffisantes pour justifier le montant des pertes subies, et ils ont renvoyé ces demandes à la procédure d'exécution du jugement en vue de leur quantification. De nombreuses incertitudes subsistent quant au montant total des demandes avérées. Le Fonds de 1971 examine les questions complexes ayant trait au partage de la responsabilité et au recours qui ont été soulevées par le jugement de la Cour d'appel sur la responsabilité civile des parties en cause, notamment la répartition de la responsabilité entre le Fonds de 1971 et l'État espagnol.

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 £5,2 millions ont été convenues. En outre, des demandes s'élevant à £80 millions ont donné lieu à une procédure judiciaire à Édimbourg. Un certain nombre de demandes ont été retirées et d'autres ont fait l'objet d'un règlement extrajudiciaire, de telle sorte que les demandes en suspens devant le tribunal s'élèvent à présent à £48 millions. 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 tirage spéciaux (DTS) (£49 millions). 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 £2 millions. Les demandes présentées par les pêcheurs ont fait l'objet d'un accord à raison de quelque £2 millions. D'autres demandes relevant de cette catégorie et s'élevant à £8 millions sont en instance devant le tribunal.

En ce qui concerne le sinistre du *Sea Prince* (République de Corée, juillet 1995), les demandes ayant à ce jour fait l'objet d'un règlement s'élèvent approximativement à £12 millions et elles ont été intégralement acquittées par le propriétaire du navire et l'assureur. D'autres demandes, d'un montant total de £1,2 million, ont été déposées devant le tribunal. Le Fonds de 1971 a remboursé £6 millions au propriétaire du navire et à son assureur. Étant donné que le montant global des demandes présentées ou annoncées dépassait largement le montant maximal disponible en vertu des Conventions, le Fonds s'est borné à verser 50% du montant des règlements. Si les demandes en suspens du secteur de la pêche et du tourisme sont réglées sur la base des évaluations effectuées par les experts du Fonds de 1971 et par l'assureur du propriétaire du navire, ce pourcentage sera porté à 100%. Cela devrait se produire au début de 1998.

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 £5,6 millions. D'autres demandes relatives au nettoyage et aux dommages à la pêche et s'élevant au total à quelque £23 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 £3,2 millions. Des demandes d'un montant total de £17 millions sont actuellement examinées. Le montant total des demandes établies n'ayant pas atteint le montant de limitation applicable au *Honam Sapphire* (£12 millions), le Fonds de 1971 n'a pas encore versé d'indemnités.

S'agissant du sinistre du *Sea Empress* (Royaume-Uni, février 1996), des demandes ont été approuvées à raison d'un montant de £13 millions. L'assureur du propriétaire du navire a versé £7 millions et le Fonds de 1971 £6 millions. De nouvelles demandes sont en cours d'examen. Le Gouvernement du Royaume-Uni devrait soumettre une demande de quelque £11 millions au titre des frais de nettoyage. En novembre 1997, le Fonds de 1971 a porté ses paiements de 75% à 100% des dommages effectivement subis par le demandeur, tels qu'ils avaient été évalués par les experts requis par le Fonds et par l'assureur du propriétaire du navire. Le Fonds de 1971 examine les rapports d'enquête sur la cause du sinistre qui ont été publiés par le Marine Accident Investigation Branch du Ministère des transports du Royaume-Uni et par la République du Libéria

Sinistres survenus en 1997 qui mettent en cause le Fonds de 1992

En 1997, le Fonds de 1992 a été mis en cause dans trois sinistres qui ont entraîné ou risquent d'entraîner des demandes d'indemnisation contre le Fonds de 1992. Deux de ces sinistres, celui du *Nakhodka* et de l'*Osung N°3*, mettent également en cause le Fonds de 1971 et sont récapitulés ci-dessus.

En septembre 1997, du combustible de soute s'est échoué sur des plages de la côte orientale de l'Angleterre. Le Fonds de 1992 a été saisi d'une demande au titre des frais de nettoyage estimés à £10 000. Le Fonds de 1992 mène une enquête sur l'origine des hydrocarbures. Toutefois, vu la faible quantité d'hydrocarbures qui s'est échoué, il paraît peu probable que ceux-ci proviennent d'un navire-citerne en charge ou lège.

Sinistre survenu en 1996 qui met 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. Sur la base d'une analyse chimique, les autorités allemandes ont affirmé que les hydrocarbures provenaient du *Kuzbass*, lequel avait déchargé sa cargaison dans le port de Wilhelmshaven le 11 juin 1996. 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. 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.

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 susvisé 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 et que les critères jusqu'ici énoncés par le Comité exécutif du Fonds de 1971 devraient également être appliqués par le Fonds de 1992. La résolution stipulait par ailleurs 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 Fonds par le biais de consultations entre leurs organes compétents.

9.2 Sinistres dont le Fonds de 1971 a traité en 1997

Le présent rapport donne, ci-après, des détails sur les sinistres dont le Fonds de 1971 s'est occupé en 1997. 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 1997, 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.

IRVING WHALE

(Canada, 7 septembre 1970)

Alors qu'elle était remorquée, la barge pétrolière *Irving Whale*, immatriculée au Canada, a sombré, le 7 septembre 1970, par quelque 67 mètres de fond dans le golfe du Saint-Laurent (Canada). La barge transportait 4 270 tonnes de fuel-oil lourd. Après le naufrage, du fuel-oil lourd s'est échappé de la barge.

Au cours des années, de petites quantités d'hydrocarbures ont continué à suinter de la barge. En 1991, on a constaté qu'il restait plus de 3 000 tonnes d'hydrocarbures à bord. Le Gouvernement canadien a envisagé de pomper les hydrocarbures de la barge submergée, mais du fait de la température de l'eau, il aurait été nécessaire de chauffer les hydrocarbures; il a donc été décidé qu'il était préférable de renflouer la barge.

Comme l'exige le droit canadien, une étude des incidences que le renflouement de l'*Irving Whale* pourrait avoir sur l'environnement a été effectuée. Les résultats de cette étude ont été publiés

en 1994. Le renflouement devant avoir lieu en 1995, un contrat de renflouement a été conclu en juin de cette année-là.

Les serpentins de réchauffage de la barge contenaient un produit chimique d'utilisation courante dans les années 60 (époque de la construction de la barge), mais, plus récemment, ce produit a été identifié comme un polluant du milieu marin. En août 1995, un groupe de défense de l'environnement a obtenu une injonction obligeant le Gouvernement canadien à effectuer une nouvelle étude relative à l'environnement.

Le rapport de la deuxième étude écologique a été publié en mars 1996. De nouvelles tentatives visant à obtenir une injonction n'ayant pas abouti, le renflouement a eu lieu dans le courant de l'été de 1996. La barge a été enlevée avec succès. Une petite quantité d'hydrocarbures s'est déversée durant le renflouement. Le coût des préparatifs entrepris en 1995 et du renflouement effectué en 1996 (y compris les frais de nettoyage) s'est élevé à quelque Can\$42 millions (£18 millions).

En 1997, le Gouvernement canadien a intenté une action en justice contre les propriétaires et les opérateurs de l'*Irving Whale*, demandant une indemnisation au titre du coût susvisé. Jusqu'à maintenant, tous les défendeurs rejettent leur responsabilité mais aucune défense officielle n'a encore été déposée. Le Gouvernement du Canada a avisé le Fonds de 1971 de l'action en justice.

Il convient de noter que le Gouvernement canadien n'a pas demandé d'indemnisation au titre des frais d'opérations de nettoyage encourus à la suite du naufrage de l'*Irving Whale* en 1970. La demande ne concerne que le coût des préparatifs entrepris en 1995 et du renflouement effectué (y compris le nettoyage) en 1996.

En octobre 1997, le Comité exécutif a examiné la demande du Gouvernement canadien. Le Comité a estimé que, bien que le levage de la barge ait eu lieu en 1996, ces opérations devraient être considérées comme partie intégrante de l'événement qui a débuté par le naufrage de la barge en 1970. Il a été noté que les Conventions définissaient un "événement" comme tout fait ou ensemble de faits ayant la même origine (article 1.8 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et article 1.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds). Le Comité a rappelé que le Fonds de 1971 avait traité une situation analogue dans le cas du *Czantoria* (Canada, 1988). Le Comité exécutif avait alors décidé que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds ne s'appliquaient pas aux dommages subis dans un État après la date d'entrée en vigueur de la convention respective à l'égard de cet État à la suite d'un sinistre survenu avant la date d'entrée en vigueur. Compte tenu de la décision qu'il avait prise dans le cas du *Czantoria*, le Comité a décidé que la demande présentée par le Gouvernement canadien dans l'affaire de l'*Irving Whale* ne relevait pas du champ d'application de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Le Fonds de 1971 a l'intention d'intervenir dans la procédure judiciaire pour protéger les intérêts du Fonds.

VISTABELLA

(Caraïbes, 7 mars 1991)

Au cours de son remorquage, la barge de mer *Vistabella* (1 090 tjb), immatriculée à la Trinité-et-Tobago et transportant environ 2 000 tonnes de fuel-oil lourd, 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 toutefois 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 (£240 000). 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. Un montant total de quelque £14 250 a été versé à des demandeurs privés de Saint-Barthélemy et des îles Vierges britanniques et aux autorités des îles Vierges britanniques.

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 État (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. 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.

Le 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 État Partie à cette convention, quel que soit l'État d'immatriculation du navire. Deuxièmement, les tribunaux français avaient compétence, en vertu de cette convention, pour examiner des demandes pour dommages causés dans un État Partie quelconque (y compris les îles Vierges britanniques). Le Fonds de 1971 a néanmoins décidé de ne 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.

Le propriétaire du navire et l'assureur ont fait appel du jugement. La Cour d'appel devrait rendre son jugement en 1998.

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.

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, touchant les côtes de quatre départements français et la Principauté de Monaco.

De vastes opérations de nettoyage ont été menées en Italie, en France et à Monaco.

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. L'assureur P & I du propriétaire du navire, à savoir la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited, appelée le UK Club, a fourni une garantie bancaire d'un montant de Lit 24,002 milliards. 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.

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 notifiant, conformément à l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, l'introduction d'une action en justice contre le propriétaire du navire et/ou son assureur. 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'État français, les communes

françaises, la Principauté de Monaco, quelques demandeurs italiens, le propriétaire du navire et le UK Club.

L'Assemblée 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 à l'encontre des demandeurs qui ne lui ont pas notifié l'introduction d'une action contre le propriétaire du navire ou qui n'ont pas engagé d'action contre le Fonds dans le délai prescrit de trois ans.

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 portant sur les opérations de nettoyage, qui s'élève à Lit 261 milliards (£100 millions). 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. 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.

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 dans la procédure en limitation 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 alors 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. Les demandes recevables dont la liste a été dressée par le juge s'élèvent au total à Lit 186 milliards (£74 millions), plus les intérêts et un montant compensatoire au titre de

l'inflation. 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". À 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'État 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.

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 soutenu que le juge avait tort de rejeter la prescription comme moyen de défense. Le Fonds a également fait opposition en ce qui concerne un certain nombre d'autres questions, notamment les demandes relatives aux dommages à l'environnement.

L'État 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'État a notamment souhaité que l'indemnisation au titre des dommages à l'environnement soit portée de Lit 40 milliards (£15,4 millions) (soit le montant octroyé par le juge) 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'État 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 liras 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 la décision.

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 a fait appel du jugement de la cour d'appel devant la cour suprême de cassation.

En 1997, le Gouvernement italien a créé une commission composée de trois experts italiens en matière de droit international chargés de lui donner un avis quant à la question de savoir si, en vertu de la Convention de Vienne sur le droit des traités, l'Italie était tenue d'appliquer le Protocole de 1976 à la Convention de 1971 portant création du Fonds dans l'affaire du *Haven* même si ce protocole n'était pas encore entré en vigueur à la date de l'accident. Dans leur opinion, les experts ont déclaré que, pour interpréter la Convention de 1971 portant création du Fonds, il fallait choisir le DTS comme unité de compte non en vertu du Protocole de 1976, qui n'était pas en vigueur lorsque le sinistre du *Haven* s'est produit, mais parce que le DTS a été adopté par le Fonds monétaire international en tant qu'unité de compte internationalement acceptée à la suite de l'abolition du critère des parités officielles des monnaies sur la base de la teneur en or. Les experts ont ensuite abordé la question du nombre de DTS à prendre comme référence. Les experts ont été d'avis que, bien que les Protocoles de 1984 et de 1992 soient sans effet à l'égard de l'Italie, il conviendrait néanmoins de se référer aux montants fixés par ces protocoles pour servir de point de départ à la résolution de cette question. La raison invoquée à l'appui de cette position était que les montants fixés dans ces protocoles résultaient d'une augmentation officielle émanant du même système que celui dans lequel cette question s'était posée en ce qui concerne le pourcentage d'augmentation requis pour maintenir le rapport initial entre le niveau d'indemnisation et la perte ou le dommage réel.

Règlements effectués par le propriétaire du navire et le UK Club

À 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 italiennes un paiement offert à titre gracieux, à savoir Lit 25 milliards (£9,6 millions), en sus des montants admis dans le "stato passivo".

Entre 1995 et 1997, le propriétaire du navire/UK Club a continué de régler et d'acquitter les demandes admises au titre du "stato passivo", les seules demandes pour lesquelles il n'avait pas été possible de se mettre d'accord étant celles d'Oromare (une entreprise italienn) et de l'État italien. En décembre 1997, un accord de règlement a toutefois été conclu entre le propriétaire du navire/UK Club et Oromare et le UK Club a acquitté cette demande le 31 décembre 1997. À la suite de ce règlement, la seule demande non réglée incluse dans le "stato passivo" est celle de l'État italien.

Paievements versés par le Fonds de 1971 à certains demandeurs

Le Gouvernement français a demandé que les organismes publics français, autres que l'État français, soient payés intégralement. Il s'est engagé à ce que le montant payable par le Fonds de 1971 à l'État français au titre de la demande de l'État 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 le risque de surpaiement. 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'État 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.

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 suscitaient quelques incertitudes quant à l'issue finale de l'affaire. Motivé par cette raison et conscient du fait 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.

L'Assemblée a entériné ces conditions.

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 qui ne préjugerait 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 qui était subordonné au respect de certaines conditions, ce qui permettrait de mettre un terme à toutes les poursuites dans cette affaire.

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	<u>10 000 000 000</u>
	112 643 800 000
Montant offert par le propriétaire du navire et le UK Club à titre gracieux	<u>25 000 000 000</u>
Total	137 643 800 000

Le Comité a décidé que le règlement global proposé serait subordonné à un certain nombre de conditions, à savoir notamment que, 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 qu'aucun versement ne serait fait au titre de dommages au milieu marin en soi.

Débats de l'Assemblée en octobre 1997

À sa session d'octobre 1997, l'Assemblée a poursuivi l'examen de la question d'un règlement global éventuel.

Le représentant du UK Club a informé l'Assemblée que le propriétaire du navire et le UK Club avaient proposé au Gouvernement italien une offre de contribution à un règlement global sur une base qui permettrait au Gouvernement italien d'envisager positivement une solution globale selon les modalités que le Fonds de 1971 avait précédemment fixées à titre de conditions pour un règlement global. Il a été souligné que l'offre avait été faite sans aucune admission de responsabilité au-delà du montant de limitation du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et consistait à offrir un montant gracieux au regard de l'abandon de toutes les procédures en cours entre les parties à un règlement global dans le contexte du sinistre du *Haven*. Il a été mentionné que l'offre était entièrement conforme à la position adoptée par le Fonds de 1971 s'agissant des conditions antérieurement proposées par lui pour un règlement global. Il a été indiqué que, afin de mettre un terme à toutes les poursuites entre l'État italien, le propriétaire du navire/Club et le Fonds de 1971, le UK Club, dans le cadre de sa contribution à un règlement global, s'engagerait à résoudre la seule demande en suspens à cette date qui avait été admise dans le "stato passivo", à savoir celle soumise par Oromare. Le représentant du UK Club a également indiqué que d'autres demandes avaient récemment été soumises dans le cadre du "stato passivo" par des intérêts liés à la pêche dans la province d'Imperia, demandes auxquelles il serait vigoureusement fait objection. Il a été déclaré que le UK Club s'efforcerait de continuer à se défendre à l'encontre de ces demandes et à les résoudre à ses propres frais en versant la compensation appropriée au Fonds de 1971.

La délégation italienne a déclaré que la proposition présentée par le UK Club, conjointement avec l'offre faite par le Fonds, répondait aux conditions minimales requises par le Gouvernement italien pour envisager la possibilité d'accepter un règlement global pour le sinistre du *Haven*, et que le Gouvernement italien serait donc en mesure d'envisager la question positivement. Il a été mentionné que la décision du Gouvernement devrait être soumise au Parlement italien.

L'Assemblée a confirmé que l'offre du Fonds de 1971 était toujours sujette à certaines conditions, et, en particulier, qu'elle était faite sans préjudice de la position du Fonds de 1971 sur la question de la prescription.

Il a été noté que, en vertu du règlement global proposé, toutes les actions en justice formées devant les tribunaux italiens seraient retirées.

Si un règlement global de toutes les questions en suspens devait être conclu selon les grandes lignes fixées par l'Assemblée et le Comité exécutif, la participation du Fonds de 1971 se ventilerait comme suit:

	Lit
Montant total disponible en vertu des Conventions de 1969/1971, soit 60 millions de DTS, convertis en utilisant le taux en vigueur à la date de la constitution du fonds de limitation du propriétaire du navire	102 643 800 000
<u>Moins</u> montant de limitation du propriétaire du navire, soit 14 millions de DTS	<u>- 23 950 220 000</u>
	78 693 580 000
<u>Moins</u> Paiements versés par le Fonds de 1971 à deux entrepreneurs italiens	<u>- 1 582 341 690</u>
	77 111 238 310
<u>Moins</u> paiements versés par le Fonds de 1971 à des organismes publics français autres que l'État français, soit FF10 659 469, convertis en utilisant le taux applicable à la date de l'achat des francs français (28.3.1996): FF1 = Lit 311,60	<u>- 3 321 490 540</u>
	73 789 747 770
<u>Moins</u> Paiements effectués par le Fonds de 1971	
- à l'État français	FFr12 580 724
- à la Principauté de Monaco	<u>270 035</u>
	^{<1>} FFr12 850 759
	<u>- 4 369 258 060</u>
Solde dû par le Fonds de 1971 à l'État italien dans le contexte d'un éventuel règlement global	69 420 489 710

Une question reste en suspens, à savoir celle relative au droit du propriétaire du navire à être pris en charge financièrement en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Dans le cadre d'une offre antérieure de règlement global, le UK Club avait offert de renoncer à sa demande de prise en charge financière. Étant donné que les modalités initiales de la proposition de règlement global n'ont pas été satisfaites, le Club a déclaré qu'il n'était plus disposé à renoncer à sa demande à cet égard et qu'il continuerait à réclamer sa prise en charge financière en vertu de l'article 5.1. Le Club et le Fonds de 1971 débattront plus avant de cette question.

Procédure criminelle

Une action au criminel a été portée devant le tribunal de Gênes contre MM. L. et S. Haji Ioannou et M. C. Doules, trois parties prenantes à la possession et à l'exploitation du *Haven*. Les accusés ont été acquittés par un verdict rendu le 21 novembre 1997. Le texte du jugement motivé n'est pas encore disponible. Le procureur n'a pas encore indiqué s'il ferait appel de ce jugement.

^{<1>} Estimation du coût en liras italiennes de l'achat de FF 12 850 759 sur la base du taux croisé du 31 décembre 1997, soit Lit 340=FF1. En conséquence, le chiffre définitif peut différer du chiffre estimatif.



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

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. Les hydrocarbures restés dans la section arrière 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.

Les côtes s'étendant à l'est et au nord-est de La Corogne ont été contaminés en divers endroits, ainsi que l'estuaire abrité de la Ría de Ferrol. De vastes opérations de nettoyage ont été menées en mer et à terre.

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 des demandes d'indemnisation.

Demandaes d'indemnisation

Au 31 décembre 1997, 1 277 demandes représentant au total Pts 24,809 milliards (£99 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.

Des demandes d'un montant total de quelque Pts 24,730 milliards (£99 millions) ont aussi été présentées au tribunal criminel de première instance 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 estimé à Pts 26,855 milliards (£107 millions), dans le cadre de la procédure civile engagée contre le propriétaire du navire, son assureur et le Fonds de 1971.

Niveau des paiements provisoires

Du fait de l'incertitude planant sur le montant total des demandes nées du sinistre de l'*Aegean Sea*, le Fonds de 1971 avait décidé en 1993 de limiter les paiements à 25% des dommages avérés subis par chaque demandeur, tels que le Fonds de 1971 les évaluerait en se fondant sur l'avis de ses experts. Ce chiffre a été porté à 40% en octobre 1994.

Procédure criminelle à La Corogne

Une procédure criminelle a été engagée devant le tribunal criminel de première instance 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. 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.

Dans un jugement rendu en avril 1996, le tribunal criminel a estimé que le capitaine avait agi avec imprudence. Celui-ci a été jugé coupable de négligence criminelle. 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 et le capitaine ont chacun été condamnés à verser une amende de Pts 300 000 (£1 200) ou à une peine de prison d'un jour pour chaque tranche de Pts 5 000 (£20) non payée.

Le capitaine et le pilote ont fait appel de ce jugement et ont demandé l'acquittement. L'État espagnol a fait appel de ce jugement en ce qui concerne le pilote et a demandé l'acquittement car, de l'avis de l'État, le pilote n'était coupable d'aucune négligence criminelle. Le Fonds de 1971 n'a pas fait appel sur le point de la responsabilité criminelle. Dans sa réponse aux appels interjetés par les autres parties, le Fonds de 1971 a déclaré que le Fonds ne s'associait pas aux questions ayant trait à la responsabilité criminelle et qu'il acceptait le jugement du tribunal de première instance sur ce point.

Dans un jugement rendu en juin 1997, la Cour d'appel a confirmé la position adoptée par le tribunal de première instance eu égard à la responsabilité pénale du capitaine et du pilote.

Partage des responsabilités et questions relatives au recours

Le tribunal criminel de première instance et la Cour d'appel ont jugé que le capitaine de l'*Aegean Sea* et le pilote étaient tous deux directement responsables du sinistre et qu'ils étaient conjointement et solidairement tenus, à raison de 50% chacun, d'indemniser les victimes 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. Les tribunaux ont, en outre, déclaré que le propriétaire de l'*Aegean Sea* et l'État espagnol avaient une responsabilité subsidiaire.

Dans des affaires précédentes, 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 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.

En octobre 1997, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si le Fonds de 1971 devrait intenter une action en recours contre le pilote et l'État espagnol. L'Administrateur a indiqué qu'à son avis, un demandeur était habilité à demander l'exécution d'un jugement lui allouant des indemnités à l'encontre du pilote et, si ce dernier n'était pas en mesure de payer, à l'encontre de l'État ou du capitaine/UK Club/Fonds de 1971 (et, subsidiairement, à l'encontre du propriétaire du navire). Le Comité a noté que, lorsque des paiements étaient versés à des demandeurs, les défendeurs qui avaient effectué ces paiements pouvaient, de l'avis de l'avocat espagnol du Fonds de 1971, intenter une action en recours pour se faire rembourser par d'autres défendeurs, de telle sorte que, en définitive, le capitaine/UK Club/Fonds de 1971 paierait 50% des montants alloués et le pilote/l'État espagnol 50% de ces montants.

La délégation espagnole a soutenu que, même si le tribunal concluait que le pilote était responsable et que l'État espagnol était responsable des actes des pilotes, il était crucial de différencier les niveaux de responsabilité de chaque partie. La délégation espagnole a déclaré que, comme suite aux jugements, le UK Club et le Fonds de 1971 devraient payer 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 et que l'État espagnol ne verserait d'indemnité que si la somme totale des demandes établies dépassait ce montant.

La délégation espagnole a déclaré qu'il était inapproprié, à son avis, de traiter de la question du recours contre l'État espagnol. La délégation espagnole a appelé l'attention sur le fait que le Fonds de 1971 n'avait jamais intenté d'action en recours contre un État dans aucune autre affaire. Elle a mentionné que, dans bien des États Membres du Fonds, les pilotes n'avaient aucune responsabilité au titre des dommages dus à une pollution par les hydrocarbures, du fait que le droit national canalisait la responsabilité vers le propriétaire du navire, que dans un certain nombre d'États Membres, l'État n'était pas responsable des actes des pilotes et que, en conséquence, une action en recours du type envisagé par le Fonds de 1971 dans l'affaire de l'*Aegean Sea* n'aboutirait pas dans les États de l'un ou l'autre de ces groupes. La délégation espagnole a estimé qu'il ne serait pas acceptable que l'État espagnol soit traité différemment des autres États.

Le Comité exécutif a décidé de renvoyer l'examen de la question du recours à une session ultérieure. Il a chargé l'Administrateur d'obtenir un autre avis concernant l'interprétation du jugement au sujet de la répartition des responsabilités entre les parties en cause.

Décision des tribunaux ayant trait aux demandes d'indemnisation

Observations générales

Si le demandeur n'a pas apporté les preuves du montant des préjudices subis, le calcul, en vertu du droit espagnol, 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. Dans l'affaire de l'*Aegean Sea*, le tribunal criminel de première instance a décidé que de nombreuses demandes seraient quantifiées à l'occasion de la procédure d'exécution du jugement et la Cour d'appel a appuyé la position adoptée par le tribunal de première instance à cet égard.

Le tribunal criminel de première instance et la Cour d'appel ont considéré comme insuffisants les éléments de preuve présentés par de nombreux demandeurs pour justifier le montant du préjudice subi. Les tribunaux ont donc adopté la même position que le Fonds de 1971 à cet égard. Dès le premier jour, le Fonds de 1971 avait soutenu que chaque demandeur ou groupe de demandeurs devait soumettre des documents appropriés justifiant les préjudices allégués. Les tribunaux se sont également alignés sur la position du Fonds de 1971 à cet égard.

Le montant total des demandes qui, de l'avis des tribunaux, étaient étayées par des preuves acceptables, se chiffrait à environ Pts 840 millions (£3,3 millions). Toutes ces demandes, à l'exception de deux, se rapportaient aux opérations de nettoyage ou aux mesures de sauvegarde. Toutes les demandes du secteur de la pêche, sauf deux, ont été renvoyées à la procédure d'exécution du jugement.

Le Fonds de 1971, le propriétaire du navire, le UK Club, le capitaine, le pilote, l'État espagnol et huit autres parties ont interjeté appel.

Dans son appel, 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 1.6 et 1.7 de la Convention de 1969 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.

Les demandes ayant fait l'objet d'un appel sont exposées ci-dessous.

Demande de l'État espagnol

L'État espagnol avait présenté une demande de Pts 1,155 milliard (£4,6 millions). La majeure partie de cette demande, portant sur une somme de Pts 740 millions (£3,0 millions), avait trait à l'apport de quelque 286 000 m³ de sable sur certaines plages d'agrément. Le Fonds de 1971 a fait observer qu'un programme de restauration des plages avait été prévu par l'État avant le sinistre de l'*Aegean Sea* et que les opérations avaient commencé avant ce sinistre. 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 des 1 230 m³ qui avaient été enlevés après le sinistre. L'État espagnol avait également demandé une indemnité de Pts 100 millions (£400 000) 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.

La Cour d'appel a rejeté l'appel du Fonds de 1971 sur ces points, déclarant que l'interprétation stricte des définitions du "dommage par pollution" et des "mesures de sauvegarde" que le Fonds de 1971 souhaitait adopter n'était pas acceptable car, si elle était retenue, une très grande partie des objectifs des Conventions ne serait pas réalisée. La Cour a également déclaré qu'il était nécessaire de donner une interprétation plus souple aux définitions et qu'il n'était pas acceptable que les lignes directrices ou directives fixées par les organes du Fonds de 1971 aient force obligatoire.

Il convient de noter que, dans les mémoires qu'il a soumis au tribunal de première instance, le Fonds de 1971 n'a pas soutenu que les critères de recevabilité adoptés par les organes du Fonds devraient avoir force obligatoire. 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.

La Cour d'appel a convenu, avec le tribunal criminel de première instance, que la demande de l'État espagnol devrait être renvoyée à la procédure d'exécution du jugement.

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

La Xunta avait réclamé des indemnités de Pts 246 millions (£1,0 million) et s'est vu allouer Pts 245 millions. Le Fonds de 1971 a notamment interjeté appel au titre du coût du suivi de la qualité de l'air qui, selon lui, n'avait trait ni aux dommages causés par contamination ni aux mesures de sauvegarde; au titre du coût des travaux réalisés par 70 biologistes dont la recevabilité n'avait été étayée par aucun élément de preuve; au titre du coût du matériel utilisé ou endommagé durant les opérations de sauvetage de l'équipage de l'*Aegean Sea*, lesquelles, de l'avis du Fonds, ne relevaient pas des définitions du "dommage par pollution" ou des "mesures de sauvegarde". Le Fonds a également interjeté appel au titre du coût d'une part importante des études scientifiques effectuées sur la contamination des moules et des bernacles, lesquelles, de l'avis du Fonds, ne portaient ni sur des opérations de nettoyage ni sur des mesures de sauvegarde, et enfin au titre du coût d'une campagne de promotion des produits de la pêche de Galice qui avait été rejeté par le Comité exécutif, étant donné que les activités de promotion étaient de caractère trop général.

Les tribunaux ont rejeté l'appel du Fonds de 1971 pour les mêmes motifs que ceux qui ont été exposés ci-dessus en ce qui concerne la demande de l'État espagnol.

Conseils locaux

S'agissant d'un conseil local, le Fonds de 1971 a fait appel eu égard 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 criminel a néanmoins alloué une indemnité à raison du montant réclamé, soit Pts 12,9 millions (£52 000). Le Fonds a également interjeté appel en ce qui concerne une demande de Pts 11,5 millions présentée par ce même conseil au titre des coûts encourus par certains services publics, qui, de l'avis du Fonds, ne relèvent pas des définitions du "dommage par pollution" ou des "mesures de sauvegarde".

S'agissant d'un autre conseil, le Fonds de 1971 a fait appel en ce qui concerne les coûts acceptés par le tribunal criminel au titre des opérations de nettoyage menées dans une zone qui, d'après le Fonds, n'avait manifestement pas été atteinte par la contamination provoquée par l'*Aegean Sea*. Le Fonds de 1971 a également interjeté appel contre la demande d'un troisième conseil, d'un montant de Pts 25,3 millions (£101 000), présentée au titre d'un programme d'évaluation écologique à l'égard duquel il n'a pas été prouvé que les travaux relevaient des définitions du "dommage par pollution" ou des "mesures de sauvegarde".

Les tribunaux ont rejeté l'appel du Fonds de 1971 pour les mêmes motifs que ceux qui ont été exposés ci-dessus en ce qui concerne la demande de l'État espagnol.

Demandes de pêcheurs et de ramasseurs de coquillages

La seule pièce justificative fournie à l'appui de la majorité de ces demandes, d'un montant total de Pts 10,364 milliards, 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.

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 de première instance n'a pas admis les conclusions de cette étude et a estimé que chaque demandeur devait prouver qu'il avait subi un préjudice économique. Le tribunal a déclaré que les demandes des propriétaires de navires de pêche devraient être étayées par des déclarations fiscales et/ou des relevés des prises. Le tribunal a en outre décidé que l'indemnisation des ramasseurs de coquillages devrait être déterminée sur la base des plans d'exploitation approuvés par le Conseil des pêches de la Xunta de Galice avant le sinistre et que les membres des équipages des navires de pêche devraient 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. Toutes ces demandes ont été renvoyées à la procédure d'exécution du jugement, pour quantification.

Le tribunal criminel a accepté dans une grande mesure la position de principe adoptée 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 du secteur de la pêche ont fait appel et ont demandé à ce que les indemnités soient calculées sur la base du rapport de l'Université de Saint-Jacques-de-Compostelle. Un demandeur a réclamé des indemnités supplémentaires 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.

La Cour d'appel a déclaré que le droit de demander réparation incombait aux personnes et que les demandes devraient être soumises individuellement et non pas conjointement ou en bloc. La Cour a estimé que les pertes devraient être déterminées dans la procédure d'exécution du

jugement. La Cour a expressément rejeté les conclusions du rapport de l'Université de Saint-Jacques-de-Compostelle selon lesquelles la pollution aurait des répercussions économiques à long terme sur la pêche et le ramassage des coquillages.

La Cour d'appel a confirmé le jugement du tribunal de première instance en ce qui concerne ces demandes. Dans son jugement, la Cour d'appel n'a pas évoqué les objections élevées par le Fonds de 1971 en ce qui concerne les critères énoncés par le tribunal de première instance aux fins du calcul des pertes subies par les ramasseurs de coquillages.

Détermination du montant maximal payable par le Fonds de 1971

Au cours de l'audience devant le tribunal criminel de première instance, 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 utilisé comme unité de compte par le DTS du Fonds monétaire international, n'était pas encore entré en vigueur à la date du sinistre de l'*Aegean Sea*. À 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.

À 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 avancées lors de la procédure en justice concernant l'affaire du *Haven* (voir la page 51 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 de première instance 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.

La Cour d'appel a indiqué que le montant maximal payable par le Fonds de 1971 s'élevait à 900 millions de francs Poincaré ou à 60 millions de DTS, montant qui devrait être converti dans la monnaie nationale à sa valeur officielle par rapport à une unité contenant 65,5 milligrammes d'or fin à 900/1000, ou sinon par rapport à la valeur de la monnaie relativement au DTS. La Cour a déclaré que les demandeurs étaient habilités à choisir la méthode de conversion qu'ils jugeraient la plus favorable.

À sa session d'octobre 1997, le Comité exécutif a estimé qu'il serait difficile de faire appliquer le jugement si certains demandeurs décidaient de recevoir le montant maximal converti en Pesetas sur la base du franc Poincaré, tandis que d'autres opteraient pour la conversion sur la base du DTS. Il a été noté que, pour les demandeurs qui choisiraient de recevoir le montant maximal converti en Pesetas sur la base du franc Poincaré, la conversion devrait se faire en utilisant la dernière valeur officielle de l'or en Espagne, soit celle du 19 novembre 1967, étant donné qu'il n'existe plus désormais de valeur officielle de l'or. Si l'on convertit sur cette base 900 millions de francs-or en Pesetas, on obtient Pts 4 179 105 000 (£16,7 millions). Par contre, si la conversion était basée sur la valeur du DTS à la date de la constitution du fonds de limitation du propriétaire du navire, on obtiendrait Pts 9 513 473 400 (£38 millions).

Prescription

Pour éviter que sa demande ne soit frappée de prescription, un demandeur doit intenter une action en justice contre le Fonds de 1971 avant l'expiration du délai de trois ans courant à compter de la date à laquelle les dommages sont survenus, ou bien notifier au Fonds de 1971, avant l'expiration de ce délai, qu'une action en réparation a été engagée à l'encontre du propriétaire du navire ou de son assureur. Ce délai 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. À 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 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 ni intenté d'action en justice contre le Fonds de 1971 dans le délai prescrit, ni notifié au Fonds de 1971 une action en réparation contre le propriétaire du navire ou le UK Clnb. 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 devaient 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 a également examiné la position d'un autre groupe de demandeurs qui avaient présenté leurs demandes au Bureau conjoint des demandes d'indemnisation à La Corogne et non devant le tribunal. Il a estimé que ces demandeurs n'avaient pas pris les mesures requises en vertu de la Convention de 1971 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. Toutefois, le Gouvernement espagnol n'a toujours pas été mesure de débattre de cette question.

Exécution du jugement de la Cour d'appel

En vertu du droit procédural espagnol, le jugement de la Cour d'appel est inattaquable et par conséquent, le jugement est définitif et exécutoire pour ce qui est des demandes auxquelles des montants spécifiques ont été alloués à titre d'indemnisation.

En décembre 1995, le Comité exécutif a décidé que, puisque le montant total des demandes avérées demeurait incertain, le paiement provisoire effectué par le Fonds de 1971 devrait se limiter à 40% des préjudices effectivement subis par les demandeurs, tels qu'évalués par les experts du Fonds.

À cet égard, il est nécessaire d'examiner les dispositions pertinentes de la Convention de 1971 portant création du Fonds, lesquelles font partie intégrante de la législation espagnole. Les articles 4.5, 8 et 18.7 présentent un intérêt particulier et sont libellés comme suit:

Article 4

5 Si le montant des demandes établies contre le Fonds excède le montant total des indemnités que le Fonds doit verser en vertu du paragraphe 4, le montant disponible au titre de la Convention sur la responsabilité et de la présente Convention est réparti au marc le franc entre les demandeurs sur la base des créances établies.

Article 8

Sous réserve de toute décision concernant la répartition prévue à l'article 4, paragraphe 5, tout jugement rendu contre le Fonds par un tribunal compétent en vertu de l'article 7, paragraphes 1 et 3, et qui, dans l'État d'origine, est devenu exécutoire et ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire, est reconnu exécutoire dans tout État contractant aux conditions prévues à l'article X de la Convention sur la responsabilité.

Article 18

Sous réserve des dispositions de l'article 26, l'Assemblée a pour fonctions:

.....

7 d'approuver le règlement des demandes d'indemnisation adressées au Fonds, de se prononcer sur la répartition entre les demandeurs du montant disponible au titre de la réparation des dommages conformément à l'article 4, paragraphe 5, et de fixer les conditions dans lesquelles peuvent être effectuées des versements provisoires afin que les victimes de dommages par pollution soient indemnisées le plus rapidement possible;

À la session d'octobre 1997 du Comité exécutif, la délégation espagnole a déclaré que la Constitution espagnole reconnaissait la compétence exclusive des tribunaux espagnols pour ce qui était de l'exécution des jugements rendus par ces tribunaux. Cette délégation a soutenu qu'il ne serait pas acceptable que les organes du Fonds de 1971 prennent des décisions pour corriger les décisions des tribunaux espagnols. La délégation espagnole a estimé qu'il n'était pas nécessaire que le Comité exécutif prenne une décision en vertu de l'article 18.7 de la Convention de 1971 portant création du Fonds au sujet de la répartition entre les demandeurs du montant d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Cette délégation a déclaré qu'étant donné que l'État espagnol verserait les indemnités qui dépasseraient le montant maximal d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, il n'y avait aucun risque de surpaiement de la part du Fonds de 1971 et que par conséquent les mesures de précaution que le Fonds de 1971 avait prises en limitant le niveau des paiements à 40% des préjudices subis n'étaient pas justifiées. La délégation espagnole a donc demandé au Comité exécutif de charger l'Administrateur d'acquitter dans leur intégralité les demandes pour lesquelles les tribunaux avaient alloué un montant spécifique à titre d'indemnisation.

Bien que le caractère exécutoire des jugements prononcés par les tribunaux nationaux soit reconnu dans la Convention de 1971 portant création du Fonds, le Comité exécutif a noté que la Convention prévoyait aussi qu'un jugement serait exécuté sous réserve de la décision prise par l'Assemblée ou le Comité exécutif concernant la répartition du montant total d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Étant donné que le montant total des demandes avérées était très incertain, tant en ce qui concernait de nombreuses demandes couvertes par les jugements du tribunal de première instance et de la Cour d'appel qu'en ce qui concernait les demandes susceptibles d'être présentées ultérieurement dans le cadre de la procédure civile (bien que de l'avis du Fonds de 1971 ces demandes soient frappées de prescription), le Comité exécutif a décidé que les paiements destinés aux demandeurs auxquels un montant spécifique avait été alloué dans les jugements devraient se limiter à 40% des montants respectifs ainsi alloués.

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

Lors de plusieurs sessions du Comité exécutif tenues en 1997, 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 que les victimes espagnoles aient été traitées avec discrimination et que les experts du Fonds aient traité le sinistre de l'*Aegean Sea* d'une manière inéquitable.

À la session du Comité exécutif en juin 1997, un certain nombre de délégations ont jugé regrettable la déclaration faite par la délégation espagnole. Elles ont mentionné les interventions faites à la session du Comité en juin 1996 pour appuyer la façon dont l'Administrateur et le Secrétariat traitaient l'affaire de l'*Aegean Sea*. À cette session en 1996, le Comité exécutif avait conclu que rien ne tendait à indiquer que le Fonds de 1971, l'Administrateur, le Secrétariat ou les experts du Fonds avaient 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 partielle. Le Comité avait 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. Il avait également souligné combien il importait que les États 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. Ces délégations ont réaffirmé qu'elles avaient toute confiance dans les experts requis par le Fonds de 1971.

BRAER

(Royaume-Uni, 5 janvier 1993)

Le sinistre

Le navire-citerne libérien *Braer* (44 989 tjb) s'est échoué au sud des îles Shetland (Royaume-Uni). Le navire s'est finalement fracturé, déversant la cargaison et les soutes dans la mer. Sous l'action des intempéries, 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.

Demandes réglées à l'amiable

Au 31 décembre 1997, 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 £5,2 millions 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. À cette date, quelque 270 demandeurs avaient introduit une action devant le tribunal de session d'Édimbourg 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 et 1997, 49 demandes s'élevant à £5 729 118 ont été retirées de la procédure judiciaire. Trente-trois des demandes en instance devant le tribunal, d'un montant de £24 970 662, ont été réglées à raison d'un montant total de £3 284 071. Les demandes qui subsistent dans la procédure judiciaire s'élèvent à un total de £47,8 millions.

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 et lésions corporelles. La majorité des demandes ont 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. Certains demandeurs, par exemple le Gouvernement du Royaume-Uni et un certain nombre de pêcheurs, ont entamé des 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 1997, de nombreux demandeurs n'avaient toujours pas fourni suffisamment de documents pour étayer leurs demandes.

Exception faite de la demande de Landcatch Ltd, laquelle est traitée ci-dessous, la procédure judiciaire a très peu avancé.

Fournisseur de smolt

En 1994, le Comité exécutif a examiné une demande présentée par Landcatch Ltd (ci-après dénommé "Landcatch") pour un montant de £2 601 506, plus les intérêts. Landcatch fournissait des smolts à des salmoniculteurs des îles Shetland à partir de son installation située en Écosse métropolitaine, à quelque 500 kilomètres des îles Shetland. La demande concernait des préjudices prétendument subis du fait que le sinistre du *Braer* avait interrompu l'empoissonnement normal des smolts dans les eaux des îles Shetland. Le Comité a rejeté cette demande comme ne répondant pas aux critères de recevabilité des demandes d'indemnisation.

Le Comité exécutif a pris note des arguments avancés par Landcatch selon lesquels le critère de la proximité géographique devait être envisagé en tenant compte de l'impossibilité pour les îles Shetland de satisfaire à leurs propres besoins en smolts, faute d'eau douce suffisante dans les îles. Néanmoins, de l'avis du Comité, l'activité d'élevage de smolts de Landcatch était géographiquement plus éloignée de la contamination que les activités des demandeurs qui avaient été indemnisés dans le cas du *Braer* ou dans de précédentes affaires. Le Comité exécutif n'a pas accepté que la production de smolts de Landcatch soit considérée comme une opération menée conjointement avec le secteur salmonicole des îles Shetland comme l'affirmait l'avocat de Landcatch. Le Comité a estimé que Landcatch devait être considéré comme un fournisseur de matières premières à l'industrie salmonicole des îles Shetland. Même s'il a pris note de l'argument avancé par le demandeur selon lequel Landcatch et l'industrie salmonicole des îles Shetland étaient financièrement interdépendants puisque, d'après le demandeur, le groupe d'entreprises dont Landcatch faisait partie était un employeur et un soutien de premier plan pour l'économie des îles Shetland, le Comité n'a pas accepté qu'un critère d'interdépendance économique constituait un critère raisonnable de recevabilité des demandes. De plus, il a été d'avis que l'activité d'élevage de smolts de Landcatch ne faisait pas partie intégrante de l'activité économique de la région. Il a été noté que Landcatch avait fait valoir qu'un critère à considérer devrait être de savoir si les activités du demandeur étaient inextricablement liées à une opération menée dans des eaux polluées et ce, au point que le demandeur soit nécessairement affecté par l'incapacité d'utiliser ces eaux, si ses activités en étaient profondément bouleversées et s'il avait ou non la possibilité d'éviter le dommage. Le Comité n'a pas accepté que la notion de lien inextricable constitue un critère de recevabilité approprié. Il a estimé que le préjudice ne pouvait pas être considéré comme un dommage causé par une contamination mais qu'il était dû au refus des clients de conclure des contrats d'achat de smolts et à l'absence d'autres marchés adéquats pour Landcatch.

Landcatch a porté devant le tribunal de session sa demande contre le propriétaire du navire (*Braer Corporation*), le Skuld Club et le Fonds de 1971. Une audience du tribunal sur la question de la recevabilité en principe de cette demande ("débat juridique") a eu lieu du 28 avril au 9 mai 1997.

La principale question de fond examinée par le tribunal qui présente un intérêt pour le Fonds de 1971 était celle de la recevabilité de la demande de Landcatch en vertu des lois applicables du Royaume-Uni, à savoir le Merchant Shipping (Oil Pollution) Act de 1971 et le Merchant Shipping Act de 1974, qui ont donné effet respectivement à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds. Il s'agissait de déterminer si la perte prétendument subie par Landcatch constituait un dommage causé par une contamination résultant d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures (section 1 (1) de la loi de 1971 et sections 4 (1) et 1 (3) de la loi de 1974).

Le principal argument avancé par Landcatch était que les lois de 1971 et de 1974 prévoyaient une responsabilité objective d'un montant indéterminé pour toutes pertes causées par une contamination. En corollaire, Landcatch a fait valoir que le tribunal devait examiner attentivement les critères adoptés par le Fonds de 1971 pour traiter d'autres demandes en réparation du chef de pollution.

Le propriétaire du *Braer*, le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont affirmé que, bien que les demandes présentées au titre d'un préjudice économique pur soient recevables en vertu des lois de 1971 et 1974, il ne s'ensuivait pas que toutes les demandes de cette catégorie étaient recevables. Ils ont soutenu au contraire que la législation en question était régie par le principe bien établi de la common law selon lequel la portée de la responsabilité était délimitée de façon réaliste, cette limite étant largement dépassée en l'occurrence par la demande de Landcatch.

Le tribunal a souscrit au point de vue du propriétaire du navire, du Skuld Club et du Fonds selon lequel, si les dispositions légales prévoyaient bien la responsabilité pour un préjudice économique pur, rien dans ces dispositions ne suggérait que les limites concernant la réparation du préjudice économique prévues dans le droit commun devraient être déplacées. Le tribunal a déclaré que l'argument principal de Landcatch élargirait la portée de la responsabilité statutaire en l'espèce au-delà de toute limite raisonnable et de toute limite que le Parlement aurait pu envisager. Il a également été déclaré que, bien que le Fonds de 1971 ait été établi aux fins d'indemniser intégralement les victimes, sa responsabilité était limitée. Le tribunal a déclaré qu'on pouvait en déduire que le Fonds se devait d'indemniser les demandeurs proches et non les demandeurs éloignés. Pour conclure, le tribunal a décidé que la responsabilité pour un préjudice économique pur pouvait être interprétée de manière satisfaisante comme une responsabilité pour une perte directement causée par une contamination, conformément aux principes établis de la législation écossaise. Le tribunal a déclaré que les mêmes conclusions pouvaient être tirées des dispositions des Conventions auxquelles ces sections donnaient effet ainsi que des travaux préliminaires.

Le tribunal a conclu que les décisions du Fonds de 1971 établissaient que, sans exclure les demandes présentées au titre d'un préjudice économique, le Fonds examinait ces demandes au cas par cas, qu'il ne retenait pas comme critère les conséquences supposées de l'absence de sinistre, qu'il avait interprété la Convention comme établissant une ligne de démarcation afin d'éviter que la chaîne de causalité ne soit infinie et donc la responsabilité illimitée, et qu'il estimait qu'en cas de préjudice économique, il devait y avoir un degré de proximité raisonnable entre la contamination et la perte.

L'invocation de la common law par Landcatch a été rejetée par le tribunal. Après avoir examiné ce qu'il a qualifié de "liste non satisfaisante de précédents" soumise par Landcatch, le tribunal a conclu que ces affaires n'allaient pas dans le sens de la position de Landcatch. Le tribunal a déclaré qu'un examen de la jurisprudence pertinente témoignait plutôt du refus constant des tribunaux de placer une responsabilité illimitée sur les défendeurs et montrait que les tribunaux établissaient régulièrement une distinction entre victimes principales ou directes d'une perte et victimes secondaires ou éloignées. De l'avis du tribunal, rien dans l'argumentation de Landcatch n'établissait la proximité nécessaire pour justifier les demandes présentées au titre d'un préjudice économique. D'après le tribunal, l'argument avancé par Landcatch selon lequel ses activités étaient liées au secteur salmonicole des îles Shetland, et en faisaient partie intégrante était creux. Le tribunal a estimé qu'il était clair que Landcatch n'était guère plus qu'un fournisseur potentiel des éleveurs de saumon en activité dans la zone polluée.

Landcatch a fait appel du jugement auprès de la Cour d'appel du tribunal de session d'Écosse. Dans son appel, Landcatch a affirmé que le seul critère de recevabilité en vertu de la loi de 1971 était le lien de causalité (les conséquences supposées de l'absence de sinistre) et que le caractère approprié de ce critère pouvait également être déduit de la Convention de 1971 portant création du Fonds et des travaux préliminaires. Landcatch a déclaré que, compte tenu des principes énoncés par le 7^{ème} Groupe de travail intersessions du Fonds de 1971, il n'était pas possible d'affirmer que la demande de Landcatch était vouée à l'échec, et que par conséquent, Landcatch devrait être autorisé à apporter la preuve des dommages subis. En outre, Landcatch a soutenu que le tribunal n'avait pas dûment tenu compte des principes adoptés par le Fonds de 1971 pour définir la recevabilité des demandes d'indemnisation. Enfin, Landcatch a avancé que pour la common law, son argumentation montrait qu'il existait des liens suffisamment étroits avec le secteur piscicole des îles Shetland pour établir la proximité géographique, critère requis pour que les demandes présentées au titre d'un préjudice économique soient recevables, même en l'absence de dommages aux biens.

Suspension des paiements

En 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 établies 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. La suspension des paiements est toujours en vigueur.

Droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité

Le 25 septembre 1997, le tribunal de session a jugé que le Skuld Club avait le droit de limiter sa responsabilité à concurrence de 5 790 052,50 DTS (£4,9 millions). Le tribunal a ordonné que l'équivalent en livres sterling en liquide, une garantie bancaire ou toute autre garantie approuvée par le tribunal soit déposé dans les 28 jours suivant l'ordonnance.

Le tribunal n'a pas encore examiné la question de savoir si le propriétaire du navire était habilité à limiter sa responsabilité.

À 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 que le Fonds de 1971 ne devrait pas contester le droit de limitation du propriétaire du navire, ni tenter 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.

Landcatch a contesté le droit du propriétaire du navire à limiter sa responsabilité.

KIHNU

(Estonie, 16 janvier 1993)

Le sinistre

Le navire-citerne estonien *Kihnu* (949 tjb) s'est échoué le 16 janvier 1993 à proximité du port de Tallinn (Estonie). 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. Les autorités finlandaises ont prêté leur concours à la lutte contre le déversement en dépêchant en Estonie deux navires anti-pollution et un hélicoptère.

Demande d'indemnisation

En décembre 1995, le Gouvernement finlandais a soumis au Fonds de 1971 une demande d'un montant de FM 713 055 (£90 000) au titre des opérations de nettoyage effectuées par les autorités finlandaises dans les eaux territoriales estoniennes.

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*. Le Comité exécutif a estimé que, bien que la demande du Gouvernement finlandais concerne des opérations entreprises dans les eaux territoriales d'un État 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 État Membre à l'époque du sinistre. 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.

La demande du Gouvernement finlandais a fait l'objet d'une discussion lors d'une réunion tenue à Helsinki en janvier 1997. Le Gouvernement a convenu de réduire les montants réclamés pour certaines rubriques relatives à l'entretien de navires lui appartenant et aux traitements de leurs équipages, étant donné que ces montants comportaient certains éléments de "coûts fixes" qui n'étaient pas étroitement liés aux opérations de nettoyage. Par suite de ces révisions et d'autres révisions convenues, le Gouvernement a ramené sa demande à FM 543 618 (£65 100), sous réserve qu'un règlement à l'amiable puisse être conclu.

Action en justice

L'État finlandais a, en janvier 1996, engagé auprès du tribunal de district d'Helsinki, une action en justice contre le Fonds de 1971 et l'assureur P & I afin de leur demander une indemnisation de FM 713 055.

Le montant de limitation applicable au Kihnu calculé conformément à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile a été estimé à 113 000 DTS (FM 764 800, ce qui correspond à £94 700).

Règlement extrajudiciaire

Le Gouvernement finlandais a informé le Fonds de 1971 que les autorités estoniennes n'avaient pas demandé de l'aide au Gouvernement finlandais. Le Gouvernement a indiqué que, lorsque les autorités estoniennes ont notifié le sinistre au Gouvernement finlandais, elles avaient déclaré que ce dernier pourrait les aider s'il le désirait mais qu'elles ne seraient pas en mesure de le payer pour l'assistance offerte. Le Gouvernement finlandais a déclaré qu'il avait néanmoins décidé d'intervenir afin de protéger les eaux territoriales et les côtes finlandaises.

Le Comité a estimé que le droit du Gouvernement finlandais à obtenir réparation auprès du propriétaire du navire et du Fonds de 1971 au titre des frais engagés ne dépendait pas de son droit de recouvrer ces frais auprès des autorités estoniennes. Le Comité a noté que, en vertu de l'article I.7 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, toute personne qui avait pris des mesures de sauvegarde avait droit à réparation. Il a en outre été estimé que les autorités estoniennes seraient en droit de présenter une demande subrogée contre le propriétaire du navire et le Fonds de 1971 si elles avaient remboursé ces frais au Gouvernement finlandais.

Le Comité a noté que le Gouvernement finlandais n'aurait très probablement pas pu recouvrer le coût des mesures de sauvegarde qu'il avait prises auprès du propriétaire du navire, de l'affrèteur coque nue ou de l'assureur en engageant une action en justice en Estonie ou en Finlande. Il a estimé que le Gouvernement finlandais avait pris toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui lui étaient ouverts pour recouvrer ses frais auprès de parties autres que le Fonds de 1971. Le Comité a décidé que le Fonds de 1971 devrait verser au Gouvernement finlandais le montant convenu sans attendre la décision du tribunal finlandais à l'encontre de l'assureur. Le Comité a en outre décidé que le Fonds de 1971 ne devrait pas poursuivre l'action du Gouvernement finlandais contre l'assureur afin de recouvrer le montant qu'il aurait payé au Gouvernement, étant donné qu'une telle action n'avait guère de chance d'aboutir.

En avril 1997, le Fonds de 1971 a versé le montant convenu de FM 543 618 (£65 100) au Gouvernement finlandais.

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. À 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.

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 le coût des opérations de nettoyage ont été réglées à raison d'un montant global de Won 5,6 milliards (£2,0 millions)^{<1>} 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 des demandes subrogées du Club portant sur les opérations de nettoyage et les dommages à la pêche.

Le sinistre a porté atteinte aux activités de pêche et d'aquaculture dans 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 (£28 millions). La Fédération a indiqué qu'elle présenterait de nouvelles demandes de l'ordre de Won 90 milliards.

Entre juillet 1995 et septembre 1996, des accords ont été conclus pour la plupart des demandes d'indemnisation présentées par la Kwang Yang Bay Federation. Les montants approuvés représentent au total Won 6,163 milliards (£2,2 millions), alors que les demandes représentaient au total Won 48,047 milliards (£17 millions). Les montants approuvés ont été intégralement versés.

Une importante coopérative, 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 milliards (£6,2 millions) ont été portées devant les tribunaux au titre de dommages subis par des lieux de pêche communs. 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 (£590 000).

Les experts engagés par le Fonds de 1971 et le Standard Club ont évalué à Won 810 millions (£290 000) les préjudices qui auraient été subis par l'ensemble des demaudeurs de la coopérative de Yosu. Les raisons pour lesquelles les montants réclamés et les montants évalués présentent un

<1>

Pour connaître le taux de conversion entre le Won coréen et la livre sterling, se reporter à la page 46.

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 (£1,5 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 (£2,2 millions) et Won 411 millions (£150 000) 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.

Étant 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 Comité exécutif a décidé, en février 1994, que le Fonds de 1971 devrait 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. Toutes les demandes ayant fait l'objet d'un règlement ont donc été acquittées dans leur intégralité.

Le bilan, au 31 décembre 1997, des demandes d'indemnisation relatives à la pêche est présenté ci-après sous forme de tableau.

	Montant réclamé (en millions)		Montant accepté (en millions)	
	Won	£	Won	£
Demandes réglées à l'amiable	97 351	34	6 163	2
Demandes rejetées par le Fonds de 1971 et qui n'ont pas été portées devant le tribunal (deux coopératives de pêche)	6 464	2	-	-
	103 815	36	6 163	2

Les demandes en instance devant le tribunal peuvent être récapitulées comme suit.

Demandeur	Montant initialement réclamé (en millions de Won)	Montant réclamé devant le tribunal (en millions de Won)
Coopérative de pêche de Yosu	18 430	18 805
Coopérative de pêche aux arches	25 197	4 160
Total	43 627 (£15,6 millions)	22 965 (£8,2 millions)

Les experts engagés par le Fonds de 1971 et le Standard Club ont évalué à moins de Won 1,5 milliard (£540 000) le montant des indemnités réclamées en justice.

Plusieurs audiences ont été tenues et les demandeurs ont soumis quelques pièces justificatives, notamment un rapport d'expertise, à l'appui de la demande présentée par la coopérative de Yosu. Le tribunal devrait rendre son jugement au début de 1998.

De récentes enquêtes ont confirmé qu'un certain nombre de bateaux de pêche appartenant à la coopérative de pêche de Yosu avaient été effectivement contaminés. Le coût du nettoyage de ces bateaux, qui ne constituait qu'une part minime de la demande d'indemnisation présentée par la coopérative, a été évalué par les experts du Fonds de 1971 à Won 7 millions (£2 500), alors que le montant demandé était de Won 46 millions (£16 500).

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 (£28 000) 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.



Sinistre du *Nakhodka* - des volontaires participent aux opérations de nettoyage
(source: Préfecture d'Ishikawa)

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 le rythme normal de ses ventes aurait 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 (£3,2 millions) auprès du tribunal compétent en déposant une garantie bancaire. Un demandeur a entamé une action afin de contester le droit du propriétaire du navire à limiter sa responsabilité. Le tribunal de première instance a rejeté cette action. Le demandeur a fait appel de cette décision, mais l'appel a été rejeté.

Le tribunal a décidé que les demandes devaient être déposées avant le 20 janvier 1995. À cette date, 527 demandes avaient été présentées pour un total de Drs 3,071 milliards (£6,6 millions), plus un montant de Drs 378 millions (£800 000) au titre du préjudice moral.

Des demandes présentées par le Ministère de la marine marchande et par le propriétaire du navire au titre du coût des opérations de nettoyage ont été réglées et acquittées par le Newcastle Club, à raison d'un montant total de Drs 294 millions (£630 000). En outre, le Club a versé une avance de US\$350 000 (£214 000) à l'égard d'une demande présentée par une entreprise de nettoyage d'un montant de Drs 131 millions, laquelle fait encore l'objet de négociations.

Dans le secteur de la pêche, des demandes de Drs 1,100 milliard (£2,3 millions) ont été soumises par des pêcheurs et deux pisciculteurs au titre du manque à gagner allégué, des dommages aux installations et de l'accroissement du taux de mortalité. Étant donné que les pièces justificatives présentées à l'appui de ces demandes sont insuffisantes ou inexistantes, de nouveaux documents ont été demandés pour les étayer.

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

Un certain nombre de demandeurs ont soumis des demandes de divers montants au titre du préjudice moral. Les demandeurs n'ont soumis que des attestations par écrit et sous serment à l'appui du préjudice moral, ce qui, à leurs yeux, prouve le bien-fondé de leur préjudice. L'Assemblée et le Comité exécutif ont adopté la position selon laquelle seul un demandeur qui a subi un préjudice économique quantifiable a droit à réparation en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. C'est pourquoi le Fonds estime que les demandes au titre du préjudice moral sont irrecevables.

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

Le tribunal a nommé un liquidateur chargé d'examiner les demandes. Cet examen a débuté à la fin de 1997.

Prescription

Les demandes formées contre le Fonds de 1971 en ce qui concerne ce sinistre ont été frappées de prescription le 9 octobre 1996 ou peu de temps après.

À l'exception d'une installation piscicole, de l'entreprise de nettoyage susvisée, du propriétaire du navire et du Newcastle Club, les demandeurs n'ont pas intenté une action en justice à l'encontre du Fonds de 1971 ou notifié formellement au Fonds l'action engagée contre le propriétaire du navire et son assureur durant le délai prescrit.

DÉVERSEMENT 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 (£166 000) 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.

L'Administrateur 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. 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.

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 informé le Fonds de 1971 qu'il avait créé un comité chargé d'enquêter sur l'origine du déversement d'hydrocarbures. Le Fonds a prié les autorités marocaines de lui faire part de l'évolution de l'enquête réalisée par le comité marocain, mais à ce jour ces renseignements n'ont pas été reçus.

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 et criques 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 (£24 000) et Won 14 millions (£11 000), respectivement. La demande de l'entrepreneur a été réglée à raison de Won 12 millions (£10 000). 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 mais jusqu'à présent aucune demande n'a été reçue. D'autres demandes seront frappées de prescription le 27 juin 1998 ou peu de temps après cette date.

Le montant de limitation applicable au *Dae Woong* est estimé à Won 95 millions (£65 000). À l'époque de l'événement, le navire n'était couvert par aucune assurance ou garantie.

Bien que le montant global des demandes réglées 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. L'enquête menée par le Fonds de 1971 sur la situation financière du propriétaire du navire a révélé que ce dernier ne détenait pas d'avoirs substantiels. Par conséquent, le Fonds de 1971 a, au mois de juin 1996, acquitté les demandes ayant fait l'objet d'un règlement.

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). Des explosions et un incendie ont endommagé la salle des machines et les locaux d'habitation. Quelque 5 000 tonnes de brut d'Arabie 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-immersée du navire-citerne. De faibles quantités d'hydrocarbures ont atteint les îles japonaises d'Okii.

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 qu'ils puissent 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 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. À la fin d'octobre 1995, la plupart des opérations de nettoyage étaient terminées et le reste des opérations 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, son assureur, la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited (appelée le "UK Club") et par 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.

Niveau des paiements du Fonds de 1971

Étant 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 à payer 25% du montant des dommages avérés subis par chaque demandeur.

Compte tenu des renseignements communiqués sur le montant global des demandes présentées, le Comité exécutif a décidé en février 1996 de porter le montant des versements du Fonds de 1971 de 25% à 50% du montant des dommages avérés subis par chaque demandeur, sous réserve de la confirmation que le montant total des demandes relatives à la pêche a été sensiblement réduit. En juin 1997, l'Administrateur a décidé de mettre en oeuvre la décision du Comité exécutif qui était de porter les paiements du Fonds de 1971 à 50%, étant donné que le montant total des demandes relatives à la pêche a été sensiblement réduit.

En avril 1997, le Comité exécutif a noté le point de vue de l'Administrateur selon lequel, dans l'hypothèse où la méthode d'évaluation utilisée par les experts du UK Club et du Fonds de 1971 serait acceptée, le montant total recevable de l'ensemble des demandes nées de ce sinistre se situerait bien au-dessous du montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds et le Fonds de 1971 pourrait honorer toutes les demandes en suspens à raison du montant total de leur règlement. Le Comité a donc décidé d'autoriser l'Administrateur à payer intégralement toutes les demandes ayant fait l'objet d'un règlement (dans la mesure où elles n'avaient pas été déjà acquittées), à condition

que l'ensemble ou la plupart des demandes en suspens dans les secteurs de la pêche et du tourisme soient réglées sur la base de la méthode d'évaluation établie par les experts engagés par le Fonds de 1971 et le UK Club, que toute incertitude soit éliminée quant au montant de la demande du propriétaire du navire ayant trait au coût des mesures liées aux travaux effectués en vertu du contrat pour l'enlèvement du navire et les opérations connexes, et que l'Administrateur soit convaincu que le montant global de l'ensemble des demandes nées de ce sinistre se situe au-dessous de 60 millions de DTS (£49 millions). Ces conditions devraient être remplies au début de 1998, à la suite de quoi le Fonds de 1971 versera le solde des montants ayant fait l'objet d'un règlement.

Demandes d'indemnisation

Presque toutes les demandes relatives aux opérations de nettoyage ont été réglées à raison d'environ Won 19,7 milliards (£7 millions)^{<2>}. Ces demandes ont été intégralement acquittées par le propriétaire du navire et le UK Club qui ont présenté des demandes subrogées au Fonds de 1971.

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 représentait, au taux de change alors en vigueur, moins de 25% des montants que le Club avait étayés par des documents justificatifs.

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 quelle avait menées aux alentours des îles d'Oki. Le Fonds de 1971 a approuvé cette demande dans sa totalité.

Les membres de 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 experts en matière de pêche engagés par le comité des contre-mesures ont soumis un rapport dans lequel figuraient des demandes révisées qu'ils chiffrèrent à Won 70,6 milliards (£49 millions) au total. Le rapport n'était toutefois pas étayé par des pièces justificatives. À 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, en novembre 1996, 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 faisait pas partie du comité des contre-mesures, a soumis des demandes d'un montant de Won 345 millions (£238 000).

Au 31 décembre 1997, les demandes du secteur de la pêche et du tourisme en Corée avaient été réglées sur la base de la méthode d'évaluation utilisée par les experts du Fonds, à raison d'un montant total de Won 13,456 milliards (£4,8 millions). À l'origine, ces demandes avaient été présentées à raison d'un montant total de Won 178,758 milliards (£64 millions). Ces demandes fixées par règlement ont été intégralement acquittées par le propriétaire du navire. Le propriétaire du navire a présenté une demande subrogée au Fonds de 1971, lequel a remboursé au propriétaire du navire 50% du montant fixé par règlement.

Les demandes de cinq coopératives de pêche restent en suspens. Les demandes qui avaient été initialement présentées s'élevaient à un montant total de Won 54,432 milliards (£19,5 millions).

<2>

Pour connaître le taux de conversion entre le Won coréen et la livre sterling, se reporter à la page 46.

Les experts engagés par les demandeurs les avaient évaluées à Won 8,670 milliards (£3,1 millions), tandis que les experts du Fonds les avaient chiffrées à un montant total de Won 1,402 milliard (£503 000). Une demande d'un montant de Won 72 660 000 (£26 000) de la coopérative de pêche de Pusan au titre des pertes de recettes de navires de pêche n'a pas encore été évaluée.

Les plus importantes des demandes en suspens avaient trait aux pêcheries communes et avaient été soumises par des membres de la coopérative de pêche de Yosu; elles s'élevaient initialement à Won 58,308 milliards (£21 millions). Les experts engagés par le demandeur avaient chiffré ces demandes à Won 7,807 milliards (£3 millions), et elles ont été déposées auprès du tribunal à raison de ce montant. Les experts du Fonds ont évalué ces demandes à Won 1,141 milliard (£410 000). Les discussions se poursuivent avec ces demandeurs et ces demandes devraient être réglées au début de 1998.

Une demande de Won 767 millions (£275 000) a été présentée en justice par une entreprise exploitant un stock d'équipement et de matériel de nettoyage, pour le compte du propriétaire du navire, en rapport avec le sinistre du *Sea Prince* et celui du *Honam Sapphire*. Les experts engagés par le Fonds de 1971 et le UK Club ont évalué cette demande à Won 285,5 millions (£102 000). Lors d'une audience tenue en septembre 1997, le tribunal a rendu un jugement dit "de médiation" qui évaluait la demande à Won 400 millions (£143 000). Toute partie peut faire opposition à ce jugement, au plus tard deux semaines après qu'il lui a été notifié. À la suite d'un complément d'enquête des experts engagés par le Club et le Fonds, l'Administrateur et le Club ont décidé d'accepter le montant évalué par le tribunal (c'est-à-dire Won 400 millions) comme étant raisonnable, et n'ont pas fait opposition. Le demandeur a toutefois formé un recours contre le jugement.

Les tableaux ci-dessous présentent le bilan des demandes.

Demandes réglées		
Catégorie de demandes	Montant initialement réclamé (en millions de Won)	Montant convenu (en millions de Won)
Opérations de nettoyage	21 544	20 460
Demandes relatives à la pêche	152 155	12 943
Demandes relatives au tourisme ou à l'agriculture	3 459	513
Total	177 158 (£64 millions)	33 916 (£12 millions)

Demandes déposées devant le tribunal		
	Montant initialement réclamé (en millions de Won)	Montant réclamé devant le tribunal (en millions de Won)
Opérations de nettoyage	432	767
Demandes relatives à la pêche	2 969	5
Total	3 401 (£1,2 million)	772 (£280 000)

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. À cette date, le tribunal avait été saisi de demandes s'élevant au total à Won 120 milliards (£43 millions), comportant des demandes au titre des opérations de nettoyage d'un montant total de Won 44,5 milliards (£16 millions), des demandes relatives à la pêche d'un montant total de Won 70,7 milliards (£25 millions) et des demandes relatives au tourisme et à l'agriculture d'un montant total de Won 4,6 milliards (£1,6 million). 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 (£15,1 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.

Après avoir consulté le UK Club et le Fonds de 1971, le propriétaire du navire a présenté, lors d'une audience tenue en janvier 1997, un rapport établi par l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF). Ce rapport critiquait l'évaluation faite par les experts des demandeurs. L'ITOPF y démontrait que l'évaluation des demandes faite par ces experts était en grande partie subjective et que les demandeurs n'avaient guère ou pas fourni de pièces justificatives.

Lors d'une audience tenue en février 1997, l'administrateur nommé par le tribunal a communiqué son opinion ainsi qu'une liste des demandes qu'il estimait être recevables. L'administrateur a indiqué qu'il avait eu du mal à évaluer les demandes, faute de justifications objectives. Cependant, l'administrateur a déclaré recevables la plupart des montants demandés sans modification notable et il n'a pas tenu compte du rapport susmentionné de l'ITOPF. Le juge a demandé au UK Club et au Fonds de 1971 de présenter leurs observations relatives à l'opinion de l'administrateur, après quoi le tribunal priait les demandeurs de fournir des pièces justificatives.

S'agissant des demandes à l'égard desquelles un accord de règlement a été conclu, le tribunal devrait accepter les montants fixés par règlement.

Le tribunal devrait rendre sa décision sur le quantum des demandes en mars 1998. Si les parties en cause élèvent des objections contre cette décision, 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 de ces enquêtes, le Comité exécutif 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-citernes 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-citernes 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*.

La police maritime a commencé le nettoyage en mer. Le nettoyage du littoral a été organisé dans un premier temps par les autorités locales puis, au bout d'une semaine, par un entrepreneur spécialisé. À la suite des opérations de nettoyage, de grandes quantités de déchets d'hydrocarbures ont été collectées et évacuées.

Outre la pêche traditionnelle, cette région abrite des activités d'aquaculture dans la zone touchée par le sinistre du *Yeo Myung*.

Demandes d'indemnisation

Des demandes d'un montant total de Won 758 millions (£523 000)^{<1>} 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 Protection and Indemnity Association Limited (North of England P & 1 Club) et en partie par le Fonds de 1971. De nouvelles demandes d'un montant total de Won 3 350 000 (£1 200) sont en cours d'examen.

Une coopérative de pêche a présenté des demandes s'élevant à Won 19,149 milliards (£6,9 millions) au titre des pertes subies par le secteur de la pêche et de la mariculture. Les experts du Fonds de 1971 ont évalué ces demandes à Won 467 millions (£167 000). La plupart de ces demandes ont été réglées à raison des montants évalués par ces experts.

Les propriétaires de filets fixes et de fermes piscicoles ont présenté séparément des demandes d'un montant de Won 644 millions (£230 000) au titre des préjudices déjà subis et des demandes d'un montant additionnel de Won 1,618 milliard (£580 000) au titre des préjudices escomptés à l'avenir. Les montants réclamés ont été plus tard ramenés à Won 429 millions (£150 000) au titre des filets fixes et à Won 669 millions (£240 000) au titre des exploitations piscicoles, à l'exception des préjudices futurs. Les experts engagés par le Club et le Fonds de 1971 ont évalué ces demandes à Won 35,5 millions (£13 000). À ce jour, ce chiffre n'a été accepté que par quelques-uns de ces demandeurs.

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 2,592 milliards (£1,7 million) au titre de leur manque à gagner. La plupart de ces demandeurs avaient également soumis des demandes dans le cadre du sinistre du *Sea Prince*. Pour ce qui est du sinistre du *Yeo Myung*, ces demandes ont été réglées à raison de Won 269 millions (£97 000).

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. L'assureur du propriétaire du navire, le North of England P & 1 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 devant le tribunal a eu lieu en mars 1997 et la procédure a été ajournée jusqu'à ce que l'évaluation des dommages soit finalisée.

S'agissant des demandes à l'égard desquelles un accord de règlement a été conclu, le tribunal devrait accepter les montants fixés par règlement.

Le tableau ci-dessous présente le bilan des demandes.

<1>

Pour connaître le taux de conversion entre le Won eoréen et la livre sterling, se reporter à la page 46.

Demandes réglées			
Catégorie de demandes	Montant initialement réclamé (en millions de Won)	Montant calculé par les experts du Fonds (en millions de Won)	Montant accepté (en millions de Won)
Demandes relatives à la pêche	12 511	352	352
Tourisme	2 592	269	269
Opérations de nettoyage	758	661	661
Total	15 861 (£5,7 millions)	1 282 (£460 000)	1 282 (£460 000)

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 ni s'opposer à une demande de prise en charge présentée par le propriétaire du navire en vertu de l'article 5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Au vu des conclusions de la MAIA, l'avocat coréen du Fonds de 1971 a été d'avis que la responsabilité de l'abordage devrait être imputée à parts égales aux deux navires. L'avocat du Fonds avait vérifié que le propriétaire de l'autre navire (un remorqueur) mis en cause dans l'abordage n'avait pas d'actif pouvant être saisi en exécution d'un jugement, au terme d'une action récursoire. Le Comité exécutif a, par conséquent, décidé que le Fonds de 1971 ne devrait pas engager une action récursoire contre le propriétaire du remorqueur.

SENYO MARU

(Japon, 3 septembre 1995)

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 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 aux opérations de nettoyage du littoral. Quelque 2 500 mètres cubes de déchets d'hydrocarbures ont été récupérés et évacués.

Des demandes d'un montant total de ¥413 millions (£2,5 millions) au titre des opérations de nettoyage et des dommages causés à la pêche ont été présentées par les autorités japonaises, plusieurs entrepreneurs et coopératives de pêche. Ces demandes ont été réglées à raison d'un montant total de

¥388 millions (£2,4 millions) et acquittées dès mai 1996, c'est-à-dire dans les huit mois qui ont suivi le sinistre.

L'enquête sur la cause du sinistre a été menée par le tribunal maritime compétent, qui a rendu sa décision en février 1997. Le tribunal a conclu que l'abordage entre le *Batis* et le *Senyo Maru* était dû en partie au manque de visibilité causé par une forte pluie et en partie au fait que les navires n'avaient ni l'un ni l'autre fait retentir des signaux de brume, ni réduit leur vitesse lorsqu'ils s'étaient trouvés dans une situation très rapprochée.

Étant donné que le sinistre était imputable à des erreurs de la part des deux navires, le Fonds de 1971 a estimé qu'il ne pouvait invoquer aucun motif pour récuser le droit à limitation de l'un ou l'autre propriétaire.

Le montant de limitation applicable au *Senyo Maru* est de ¥20 millions (£100 000).

En septembre 1997, le Fonds de 1971 a versé à l'assureur du *Senyo Maru* ¥5 millions (£26 184) au titre de la prise en charge financière.

Le Fonds de 1971 a fait le nécessaire pour engager une action en recours contre le *Batis*. Les parties sont parvenues à un accord sur un partage des responsabilités à raison de 1/3 : 2/3 en faveur du *Senyo Maru*. En octobre 1997, le propriétaire du *Batis* a versé au Fonds de 1971 la somme de ¥279 millions (£1 418 000), soit le montant qui devait être remboursé au Fonds. Les coûts à la charge du Fonds de 1971 en ce qui concerne ce sinistre s'élèvent au total à ¥141 millions (£1 148 000).

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 six 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 de fond à dix kilomètres de la terre. Une brèche se serait ouverte dans trois citernes à cargaison à la suite de l'échouement.

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 provoqué par l'échouement et le naufrage. 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.

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

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.

À 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.

En janvier 1997, la Fédération nationale des coopératives de pêche (National Federation of Fisheries Cooperatives (NFFC)) a acquitté le solde de 40% de la plupart des demandes établies au titre des opérations de nettoyage. De ce fait, NFFC a acquis par subrogation le solde de ces demandes formées contre le Fonds de 1971 à raison des montants acquittés.

En février 1997, la délégation de la République de Corée a noté que la NFFC avait acquitté le solde de 40% des demandes au titre des opérations de nettoyage afin d'éviter tout nouveau retard dans leur paiement. Elle a déclaré que le Fonds de 1971 devrait rembourser à la NFFC le montant que celle-ci avait versé pour honorer ces demandes, assorti des intérêts.

L'Administrateur a déclaré que, à son avis, le Fonds de 1971 ne pourrait pas rembourser à la NFFC le montant de sa demande subrogée qui correspondait au solde des demandes établies au titre des frais de nettoyage, tant que les paiements du Fonds étaient limités à 60% des demandes établies conformément à la décision du Comité exécutif, étant donné que tous les demandeurs devraient être traités de la même façon.

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 12,383 milliards (£8,5 millions)^{<4>}. L'assureur du propriétaire du navire, la Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited (appelée le "Standard Club") a honoré certaines de ces demandes en totalité et le Fonds de 1971 a remboursé au Club 60% de ces paiements. Les paiements effectués par le Fonds au titre de ces demandes représentent un montant total de Won 7,142 milliards (£5,6 millions).

Des demandes du secteur de la pêche ont été soumises par une coopérative de propriétaires de filets fixes, par 11 associations de pêche, par le propriétaire d'une ferme cultivant des algues porphyras et par des ostréiculteurs et des mytiliculteurs. Les demandes, dont le montant total s'élevait à Won 4,524 milliards (£1,6 million), portaient sur les frais de nettoyage des filets, le matériel et les installations contaminés et le manque à gagner. Des accords ont été conclus à raison d'un montant total de Won 3,235 milliards (£2,1 millions) eu ce qui concerne ces demandes. Le Fonds de 1971 a versé

<4>

Pour connaître le taux de conversion entre le Won coréen et la livre sterling, se reporter à la page 46.

60% des montants fixés par règlement en ce qui concerne certaines de ces demandes. Le Standard Club a honoré dans leur totalité les autres montants convenus et le Fonds de 1971 a remboursé au Standard Club 60% de chaque demande établie.

À ce jour, des demandes ont été approuvées pour un montant total de Won 15,628 milliards (£10,7 millions), dont Won 12,393 milliards (£8,5 millions) ont trait aux opérations de nettoyage et Won 3,235 milliards (£2,0 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 25 millions (£17 000) au titre d'opérations de nettoyage et des demandes d'un montant total de Won 60,892 milliards (£23 millions) au titre de la pêche n'ont pas encore été réglées.

Le tableau ci-dessous présente le bilan des demandes.

	Montant réclamé (en millions de Won)	Montant évalué (en millions de Won)	Montant convenu (en millions de Won)
Demandes relatives à la pêche acceptées	4 524	3 239	3 239
Demandes relatives à la pêche restées en suspens	60 892	-	-
Demandes relatives aux frais de nettoyage acceptées	12 564	12 393	12 393
Demandes relatives aux frais de nettoyage restées en suspens	25	-	-
Total	78 005 (£28 millions)	15 632 (£5,6 millions)	15 632 (£5,6 millions)

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.

L'Institut coréen de recherche sur les navires et la mécanique des océans a présenté un rapport d'enquête sur le *Yuil N°1*. Le rapport a conclu qu'il était peu probable que l'épave en arrive à être complètement recouverte de vase ou que les hydrocarbures qui se trouvaient encore dans les citernes se solidifient. Il a également indiqué que certaines citernes continuaient de renfermer des hydrocarbures, que la corrosion des bordés extérieurs endommagés entraînerait des fuites d'hydrocarbures dans les dix ans à venir, et que les hydrocarbures qui restaient dans ces citernes devraient donc être enlevés au plus tôt. Le rapport a reconnu que divers facteurs rendaient difficile l'enlèvement des hydrocarbures et de l'épave, mais il a indiqué que ces opérations pourraient toutefois être effectuées avec succès si elles étaient menées au moment opportun et à l'aide d'un matériel adéquat. Le rapport a conclu que l'on devrait d'abord récupérer les hydrocarbures puis enlever l'épave, car cette façon de procéder réduirait le risque de déversement d'hydrocarbures. Selon les prévisions, l'enlèvement des hydrocarbures et de l'épave prendrait environ quatre mois et coûterait quelque Won 9 milliards (£6,2 millions).

Procédure en limitation

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 pêche 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.

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.

En novembre 1997, le tribunal a rendu sa décision et a adopté la proposition de l'administrateur d'accepter un tiers des demandes relatives à la pêche. Le Fonds de 1971 a fait opposition à la décision du tribunal.

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. Celle-ci a révélé que l'échouement initial était imputable à une décision du capitaine du *Yuil N°1* qui avait choisi de naviguer dans une passe étroite et dangereuse entre deux îles, à la suite de quoi le navire s'était échoué sur un îlot rocheux.

S'agissant des opérations de renflouement et de remorquage du *Yuil N°1* qui ont suivi l'échouement initial et qui se sont finalement soldées par son naufrage, le MAIA a précisé dans son rapport d'enquête que le capitaine du *Yuil N°1* n'avait vérifié ni le bordé endommagé, ni l'étendue de l'avarie, ni le volume d'eau qui avait pénétré dans le caboteur-citerne et qu'il n'avait pas non plus évalué la situation du *Yuil N°1* ni pris de mesures d'urgence afin de réduire le risque de naufrage. Le MAIA a cependant admis que le naufrage était un cas de force majeure et a jugé que les mesures prises par le capitaine après l'échouement étaient inévitables. Le MAIA a également souligné que le capitaine du navire de la Marine qui avait participé aux opérations de renflouement et de remorquage avait agi témérement étant donné que le *Yuil N°1* était immergé jusqu'au niveau du pont et que son remorquage suivant la méthode envisagée aurait pu, de ce fait, entraîner le naufrage du navire de la Marine. Le MAIA a conclu que, n'ayant pas pris l'initiative du remorquage, l'officier de navigation du remorqueur n'était pas responsable de l'accident.

L'assureur sur corps du *Yuil N°1* a engagé des poursuites judiciaires en République de Corée contre le Gouvernement de la République de Corée et le propriétaire du remorqueur aux motifs de négligence manifestée durant les opérations de renflouement et de remorquage, afin de recouvrer le montant versé au titre de l'avarie de coque (Won 1,173 milliard, soit £803 000).

Le tribunal de première instance a rendu son jugement en août 1997 et a débouté l'assureur sur corps de sa demande. Ce dernier a fait appel du jugement.

Au vu des conclusions de l'enquête sur la cause du sinistre, le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1971 n'avait pas de motif de contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité.

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.

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.

L'impact sur le littoral a été comparativement faible dans la plupart des zones. 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.

Des installations aquacoles, des filets fixes et des lieux de pêche communs dans la zone intertidale ont été atteints par les hydrocarbures.

Il a été avancé qu'il restait encore des hydrocarbures dans certaines zones et la Police maritime a demandé au propriétaire du navire de procéder à de nouvelles activités de nettoyage. Sur la base des avis de ses experts, le Fonds de 1971 a informé la Police maritime qu'il estimait qu'il ne serait pas raisonnable de mener ces opérations et que le coût de ces activités ne serait pas recevable aux fins d'indemnisation.

Demandes d'indemnisation

Des demandes d'un montant total de Won 9,727 milliards (£3,3 millions) ont été présentées par diverses entreprises et autorités locales au titre des opérations de nettoyage^{<S>}. Certaines demandes relevant de cette catégorie ont été approuvées à raison d'un montant total de Won 9,033 milliards (£3,2 millions) et acquittées dans leur intégralité par le propriétaire du navire. Les autres demandes de cette catégorie sont en cours d'examen et de nouvelles demandes risquent d'être soumises.

Plusieurs coopératives de pêche situées dans la zone touchée par le déversement ont soumis des demandes d'un montant total de Won 49,115 milliards (£18 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 (£62 000) au titre des dommages aux installations 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 (£38 000) et elles ont été acquittées en avril 1996 par le propriétaire du navire.

Les demandes présentées par une coopérative de pêche, d'un montant total de Won 635 millions (£228 000), ont trait à divers types de pêche exercés par ses membres. Ces demandes ont été réglées à raison d'un montant global de Won 203 millions (£72 000) et elles ont été acquittées en juillet 1996 par le propriétaire du navire. Le calcul s'est fondé sur l'interruption effective des activités pendant les opérations de nettoyage. Les demandes relatives à la mortalité alléguée du poisson élevé dans des cages n'ont pas été acceptées étant donné que rien ne prouvait que cette mortalité résultait de la pollution par les hydrocarbures ou des opérations de nettoyage.

Les experts du Fonds de 1971 et du UK Club espéraient évaluer les demandes des coopératives de pêche nées du sinistre du *Honam Sapphire*, d'un montant total de Won 48,830 milliards (£17 millions), selon une méthode analogue à celle adoptée dans l'affaire du *Sea Prince*, c'est-à-dire en utilisant les données concernant les ventes à la commission. Mais, pour plusieurs secteurs de la pêche, pratiquement aucune donnée de ce genre n'a été communiquée. En conséquence, il a fallu fonder les

<S>

Pour connaître le taux de conversion entre le Won coréen et la livre sterling, se reporter à la page 46.

évaluations, du moins pour certains secteurs, sur les données concernant les ventes à la commission relatives aux zones avoisinantes. Certaines de ces demandes ont été approuvées à raison d'un montant total de Won 249 millions (£90 000) et acquittées par le propriétaire du navire.

Les règlements conclus jusqu'ici s'élèvent au total à Won 9,591 milliards (£3,4 millions). Des demandes d'un montant total de Won 48 milliards (£17 millions) sont en cours d'examen.

Le montant total des demandes établies n'ayant pas atteint le montant de limitation applicable au *Honam Sapphire*, à savoir 14 millions de DTS (£12 millions), le Fonds de 1971 n'a pas encore versé d'indemnités.

Procédure en limitation et enquête sur la cause du sinistre

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

Après avoir consulté l'assureur du propriétaire du navire, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (appelée le "UK Club") et le Fonds de 1971, le propriétaire du navire a présenté, lors d'une audience tenue en février 1997, un rapport établi par l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF). Ce rapport critiquait l'évaluation faite par les experts des demandeurs. L'ITOPF y démontrait que l'évaluation des demandes faite par ces experts était en grande partie subjective et que les demandeurs n'avaient guère ou pas fourni de pièces justificatives.

La prochaine audience devant le tribunal aura lieu en janvier 1998.

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), déversant une quantité initiale d'environ 2 000 tonnes de pétrole brut. Il y avait à bord un pilote qui avait embarqué à l'extérieur du port. Bien qu'il ait pu être rapidement renfloué, le navire-citerne s'est échoué un certain nombre de fois entre le 15 et le 18 février 1996, période caractérisée par un mauvais temps persistant. Le 21 février, le navire-citerne a été renfloué et amené à quai à Milford Haven où le reste de la cargaison, soit environ 58 000 tonnes, a été déchargé entre le 24 février et le 3 mars. Le *Sea Empress* a quitté Milford Haven à la remorque le 27 mars et du fuel-oil s'est à nouveau déversé 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.

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. En outre, l'île de Lundy dans le canal de Bristol a été légèrement polluée et des boulettes d'hydrocarbures sont arrivées sur la côte irlandaise.

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. Le centre conjoint de lutte a été fermé en octobre 1997.

Les opérations de nettoyage en mer se sont achevées en mars 1996.

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 pendant 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.



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

À 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.

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.

En 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.

Effets sur le secteur de la pêche

Plusieurs ports du secteur de Milford Haven et la zone environnante abritent diverses activités côtières et des coquillages sont également ramassés à la main dans la zone intertidale. Milford Haven sert également de base à des activités de pêche hauturière. Les pêcheurs côtiers de la zone sinistrée ont imposé volontairement une interdiction de la pêche à partir du 21 février. Le 28 février, 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 s'étendait de 10 à 30 kilomètres au large. Le 20 mars, une interdiction statutaire a également été imposée 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. 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.

L'interdiction de la pêche a été levée le 3 mai 1996 pour le saumon et la truite migratrice et le 21 mai 1996 pour d'autres espèces de poissons à nageoires. Au 29 août 1996, l'interdiction frappant l'exploitation des coquillages vivant sur le fond de la mer, notamment les buccins ainsi que les crustacés tels que les homards et les crabes, avait été progressivement levée dans l'ensemble de la zone désignée, et, après cette date, les activités de pêche commerciale ont pu se poursuivre normalement dans la zone touchée par le sinistre.

Certains autres coquillages, notamment les mollusques, et 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. Les restrictions ont été levées pour les crustacés et les buccins de la zone de Milford Haven le 17 octobre 1996 et le 7 février 1997, respectivement. Toutes les autres restrictions ont été levées le 11 septembre 1997.

Effets sur l'industrie touristique

Le tourisme est une activité importante du Pembrokeshire qui 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.

Traitement des demandes d'indemnisation

L'assureur du propriétaire du navire, l'Assuranceföreningen Skuld (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.

Étant donné qu'il restait relativement peu de demandes en suspens à la fin de 1997, le bureau des demandes d'indemnisation fermera probablement ses portes au public en février 1998.

Niveau des versements d'indemnités

En avril 1996, le Comité exécutif a décidé de limiter les paiements du Fonds de 1971 à 75% des préjudices effectivement subis par les demandeurs respectifs, étant donné que le montant total des demandes nées du sinistre du *Sea Empress* était susceptible 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. Toutefois, des paiements allant jusqu'à 100% des montants approuvés ont été versés par le Skuld 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.

Étant donné que la cargaison transportée par le *Sea Empress* appartenait à une partie à CRISTAL (Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution), à savoir le contrat relatif à un supplément à la responsabilité des navires-citernes pour la pollution par les hydrocarbures (Contrat CRISTAL), les demandeurs qui n'ont pas été intégralement indemnisés conformément aux dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds peuvent être indemnisés par Cristal Ltd (la société qui administre le régime d'indemnisation en vertu du Contrat CRISTAL).

Selon le contrat CRISTAL, un montant d'au moins 19 millions de DTS (£16 millions) est disponible en vertu de ce contrat et pourrait être utilisé par Cristal Ltd en ce qui concerne le sinistre du *Sea Empress*. Cristal Ltd est un payeur auquel on s'adresse en dernier recours; ainsi, tous les demandeurs doivent d'abord faire valoir leurs demandes contre les autres personnes qui sont tenues de verser une indemnisation, c'est-à-dire contre le propriétaire du navire/Club P & I et le Fonds de 1971.

En octobre 1997, le Comité exécutif a réexaminé le niveau des versements d'indemnités. La délégation du Royaume-Uni a fait savoir au Comité que si, et dans la mesure où, en conséquence de la demande du Gouvernement du Royaume-Uni (estimée entre £11 millions et £11,5 millions), le montant total des demandes établies dépassait le montant maximal d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds (60 millions de DTS), le Gouvernement ne poursuivrait pas sa demande, dans son intégralité ou en partie, contre le Fonds de 1971 et la poursuivrait plutôt contre Cristal Ltd.

Compte tenu de la position adoptée par le Royaume-Uni, le Comité exécutif a estimé que le montant disponible en vertu du contrat CRISTAL pour ce qui était de la demande du Gouvernement constituerait une garantie suffisante contre un surpaiement de la part du Fonds de 1971. C'est pourquoi le Comité a décidé de porter les paiements du Fonds de 1971 à 100% des dommages effectivement subis par le demandeur, tels qu'ils avaient été évalués par les experts requis par le Fonds et par le Skuld Club.

À la suite de cette décision, le Bureau des demandes d'indemnisation a fait le nécessaire pour verser le plus tôt possible les 25% restants à tous les demandeurs. Au 21 novembre 1997, des

chèques d'une valeur totale de £2,9 millions (soit le paiement de ce solde) ont été mis à la disposition de tous les demandeurs intéressés.

Demandes d'indemnisation

Bilan général

Au 31 décembre 1997, 927 demandeurs avaient présenté des demandes au Bureau des demandes d'indemnisation.

Des demandes ont été approuvées à raison d'un montant total de £13 millions. Des versements avaient été effectués à 621 demandeurs à raison d'un montant total de £12,7 millions, dont £6,8 millions avaient été versées par le Skuld Club et £5,9 millions par le Fonds de 1971.

Demandes pour les opérations de nettoyage

Le Gouvernement du Royaume-Uni devrait soumettre une demande au titre des opérations de nettoyage menées sous les auspices du MPCU. Cette demande serait de l'ordre de £11,5 millions.

Le Pembrokeshire County Council a soumis une demande intérimaire de £1,1 million au titre des frais encourus par le Preseli Pembrokeshire District Council et par le South Pembrokeshire District Council avant la réorganisation des autorités locales, le 1er avril 1996. Le Pembrokeshire County Council a aussi soumis des demandes s'élevant à £4,2 millions pour la période courant d'avril 1996 à mars 1997. Des paiements intérimaires s'élevant au total à £3,7 millions ont été versés en 1996 et 1997.

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. Ces demandes ont été acquittées intégralement à raison de £4 900, £1 900 et £1 500, respectivement.

Le Carmarthenshire County Council a soumis des demandes s'élevant à £1,3 million au nom de quatre conseils de district et de deux conseils de comté, au titre d'opérations de nettoyage menées en 1996. Sur la base des documents présentés à ce jour, les experts engagés par le Fonds de 1971 et le Skuld Club ont procédé à une évaluation préliminaire des demandes au titre des frais de nettoyage pour la période allant de février à mars 1996, les chiffrant à £229 000; en décembre 1997, le Fonds de 1971 a versé au Council un paiement intérimaire correspondant à ce montant.

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. L'Agence devrait soumettre une autre 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 lors des opérations de nettoyage pour fournir des barrages flottants, des écrémeurs et des embarcations de lutte contre le déversement. On prévoit que l'évaluation de cette demande ainsi que des demandes présentées par Texaco et le MPCU sera achevée une fois que toutes les autres demandes recevables seront acquittées.

Deux organisations caritatives, Care for the Wild et le South Devon Seabird Trust, ont demandé £4 900 et £700 respectivement pour le nettoyage d'oiseaux. Ces demandes ont été réglées et acquittées dans leur intégralité. Le Dyfed Wildlife Trust a présenté une demande de £44 000 au titre du nettoyage des oiseaux, des études ornithologiques et de la surveillance générale des côtes. Cette demande est en cours d'examen.

Le National Trust a présenté une demande de £37 000 au titre du sauvetage des oiseaux et de la surveillance des côtes, et le Joint Nature Conservation Council a soumis une demande de £11 000 au titre des plongées d'inspection et des études ornithologiques. Les questions soulevées par les experts engagés par le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont été communiquées aux deux demandeurs dont on attend les réponses.

Le Gouvernement français a présenté une demande s'élevant à FF1,5 million (£150 000) pour les deux navires qu'il avait fournis dans le cadre des opérations de lutte en mer contre la pollution. Cette demande est en cours d'examen.

Quatre conseils de comté en Irlande ont soumis des demandes d'un montant total de 72 734 livres irlandaises (£71 000). Les experts ont procédé à une évaluation préliminaire de ces demandes qu'ils ont chiffrées à £33 282 (£29 000) en attendant de recevoir des demandeurs des précisions sur certains points.

Demandes pour dommages aux biens

Au total, 257 demandes ont été soumises au titre de la contamination des biens. Celles-ci ont trait à la contamination des bateaux et des amarres, aux édifices contaminés par des embruns d'hydrocarbures rabattus par le vent, aux dégâts subis par les moquettes de magasins et de maisons situés sur le front de mer des zones les plus gravement touchées, aux dommages aux vêtements portés et au matériel utilisé par le personnel qui avait participé aux opérations de nettoyage, et aux dommages aux routes privées causés par le passage des véhicules lourds qui avaient participé à ces opérations.

Des demandes ont été approuvées et acquittées par le Skuld Club à raison d'un montant total de £274 000. Vingt-huit demandes s'élevant au total à £74 000 ont été rejetées. Trois demandes de cette catégorie qui représentent au total £947 restent en suspens.

Demandes relatives à la pêche

Des demandes ont été présentées par des 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. Cent trente-et-une demandes ont été approuvées à raison d'un montant total de £5,5 millions.

La plupart des pêcheurs ont accepté l'évaluation de leur manque à gagner faite par le Skuld Club et le Fonds de 1971. Toutefois, neuf pêcheurs qui attrapent des buccins et des crustacés n'ont pas accepté cette évaluation comme représentant un règlement intégral et définitif de leurs demandes. Ces demandes s'élèvent au total à £1,6 million et des paiements intérimaires d'un montant total de £929 000 ont été effectués. Dix-neuf demandes au titre de pertes de recettes liées à la pêche, qui s'élèvent au total à £782 000, ont été rejetées par le Skuld Club et le Fonds de 1971.

Des pêcheurs ont également présenté des demandes au titre de la perte d'appareils de pêche. Huit d'entre elles ont été approuvées et des paiements d'un montant total de £38 000 ont été versés au titre de ces demandes. Quinze demandes au titre d'appareils de pêche qui auraient été perdus ou endommagés par suite des opérations de nettoyage ont été rejetées. Ces demandes rejetées s'élèvent au total à £62 000. Certains de ces demandeurs n'ont pu prouver qu'ils avaient des appareils de pêche à l'eau immédiatement avant le déversement, étant donné qu'ils n'étaient pas en train de pêcher à ce moment là. D'autres auraient perdu des casiers dans des zones où aucune opération de nettoyage ou autre activité relative au déversement d'hydrocarbures n'avait été menée.

Quatorze négociants et sociétés de transformation du poisson, des coquillages et des crustacés ont demandé à être indemnisés pour les préjudices subis du fait qu'ils avaient été privés de leurs arrivages à la suite de l'interdiction de la pêche. À ce jour, des paiements provisoires d'un montant total de £1,5 million ont été versés à dix de ces sociétés. Sept demandeurs de cette catégorie dont les demandes s'élèvent au total à £4,2 millions n'ont pas accepté le règlement intégral et définitif de leurs demandes sur la base de l'évaluation.

Des demandes s'élevant à £110 000 ont été reçues de sept pêcheurs qui alléguaient que leurs prises de poisson blanc et de calmars s'étaient trouvées réduites. Cinq de ces pêcheurs sont basés dans des zones du canal de Bristol qui n'ont pas été touchées par le déversement d'hydrocarbures du *Sea Empress*. Le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont demandé à ces pêcheurs de soumettre des preuves pour étayer la réduction alléguée des prises et pour montrer que cette réduction résultait du sinistre du *Sea Empress*.

Un négociant en mollusques et crustacés qui ramassait et transformait des coques et des moules a soumis une demande au titre des pertes qu'il aurait subies du fait qu'il n'avait pas pu vendre ses produits à un client habituel et des pertes encourues du fait qu'un nouveau client n'avait pas payé les produits qui lui avaient été livrés.

Depuis le jour où l'interdiction frappant les coques a été levée, le demandeur a été en mesure de recommencer à livrer ses produits à son client français habituel. Pendant l'intervalle, le client français avait toutefois décidé d'acheter les coques d'un négociant irlandais, mais il avait repris ses relations d'affaires avec le demandeur deux mois après la levée de l'interdiction. Le Comité exécutif a estimé que les pertes subies par le demandeur après la levée de l'interdiction ne résultaient pas directement de la contamination et de l'interdiction de pêcher qui avait été imposée en conséquence mais qu'elles étaient dues à une décision commerciale qui avait été prise par un tiers pour protéger son activité commerciale pendant une certaine période, jusqu'à ce qu'il soit sûr que le demandeur puisse recommencer à livrer ses produits normalement et que pour cette raison, il n'existait pas un degré de proximité suffisant entre la perte et la contamination. Le Comité a donc rejeté cette rubrique de la demande.

Après la levée de l'interdiction de ramasser des coques, le demandeur a acheté aux ramasseurs de plus grandes quantités de coques qu'avant l'interdiction et ce, à un prix plus élevé que le prix en vigueur. Le demandeur a déclaré que cette mesure visait à reconstituer un groupe de ramasseurs dévoués, bien qu'à l'époque il n'avait aucun client à qui vendre ces quantités accrues et que, hormis une vente de coques à un nouveau client en Espagne, il avait vendu les coques qu'il avait achetées à une société de transformation des mollusques et crustacés à prix réduit. Le Comité exécutif a estimé que le demandeur n'avait aucun motif raisonnable pour acheter davantage de coques que ce dont il avait besoin pour honorer ses commandes en payant pour cela aux ramasseurs un prix plus élevé que le prix en vigueur. Bien que le demandeur ait déclaré que cette mesure était justifiée par de bonnes raisons commerciales, le Comité a décidé qu'aucune perte résultant de cette mesure ne pouvait être attribuée au sinistre du *Sea Empress*.

Demande présentée par un transporteur de poisson

Le propriétaire d'une société de transport routier exploitant des véhicules qui assuraient des services généraux de transport dans tout le Royaume-Uni à partir de son siège situé à dix kilomètres de Saundersfoot dans la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures, a soumis une demande portant sur le manque à gagner que la société avait subi faute d'avoir pu utiliser l'un de ses véhicules. Ce véhicule, qui avait été spécialement acheté pour le ramassage des buccins de Saundersfoot et leur transport vers une entreprise de traitement du poisson à quelque 60 kilomètres de sa base, ne pouvait être utilisé dans d'autres régions où le demandeur se livrait à ses activités.

Étant donné que le déversement d'hydrocarbures avait seulement entravé l'utilisation d'un des 11 véhicules du demandeur, le Comité exécutif a estimé que le demandeur ne dépendait de la ressource affectée que dans une mesure très limitée. Il a également estimé que seule une part mineure de l'activité commerciale du demandeur faisait partie intégrante de l'activité économique de la zone touchée par le déversement. Pour ces diverses raisons, le Comité a estimé qu'il n'y avait pas un degré de proximité raisonnable entre la contamination et la perte alléguée et il a donc rejeté la demande.

Demande d'une société exportatrice de coquillages et de crustacés industriels

Un exportateur de coquillages et de crustacés industriels a soumis une demande au titre des pertes résultant de l'interdiction de la pêche des buccins. Le Comité est parvenu à la conclusion que cette demande était recevable en principe étant donné qu'il existait un degré raisonnable de proximité entre la contamination causée par le sinistre du *Sea Empress* et les pertes présumées subies par le demandeur. Il a été procédé à une évaluation provisoire des pertes sur la base des prix et quantités effectivement facturés, et le demandeur a été indemnisé en conséquence. Toutefois, le demandeur a déclaré qu'il avait, à la demande de certains clients étrangers, émis des factures pour des quantités inférieures aux quantités effectivement vendues et à des prix inférieurs à ceux payés, les clients réglant le montant facturé et complétant par la suite l'achat en effectuant un paiement supplémentaire pour régler le solde. Ce procédé semblait avoir pour objet de réduire le montant des taxes à l'importation que devaient verser les clients. Le demandeur a maintenu qu'à la suite de cette procédure certaines des factures présentées à l'appui de la demande ne donnaient pas une idée précise des prix obtenus et il a soutenu que la demande devrait être évaluée sur la base des prix et quantités effectivement convenus avec les clients étrangers et non pas sur la base des montants facturés.

Le Comité exécutif a jugé qu'il ne serait pas judicieux que le Fonds de 1971 ne tienne aucun compte des preuves écrites, sous forme de factures, des prix qui, de l'aveu même du demandeur, avaient été établies incorrectement pour permettre aux clients de réduire leurs taxes à l'importation. Le Comité a, par conséquent, décidé que la demande devrait être évaluée sur la base des prix et quantités effectivement facturés à ces clients.

Demandes du secteur du tourisme et d'entreprises connexes

Des demandes ont été soumises par 426 exploitants du secteur du tourisme. La majorité de ces demandes émanent de petites entreprises offrant un hébergement en chambres d'hôtes ou en location. Les demandes émanant de 266 exploitants de cette catégorie ont été approuvées à raison d'un montant total de £1,4 million. Cinquante-deux demandes de cette catégorie qui représentent au total £733 460 sont en cours d'examen ou attendent que de plus amples renseignements soient fournis par les demandeurs.

Huit exploitants du secteur du tourisme qui ont reçu des paiements intérimaires de £170 000 n'ont pas accepté de conclure des règlements intégraux et définitifs car ils n'approuvaient pas l'évaluation de leurs demandes ou parce qu'ils souhaitent se réserver le droit de soumettre de nouvelles demandes portant sur des périodes ultérieures. Les montants réclamés s'élèvent au total à £302 000.

Le Comité exécutif a rejeté un certain nombre de demandes du secteur du tourisme parce qu'elles ne satisfaisaient pas aux critères de recevabilité énoncés par l'Assemblée et le Comité exécutif. L'Administrateur a rejeté 74 demandes de ce secteur, qui représentaient au total £425 000, car les demandeurs n'avaient pas montré qu'ils avaient subi des préjudices économiques comme suite au sinistre du *Sea Empress*.

Une société de vente en gros située dans le Northamptonshire, à quelque 450 kilomètres de Milford Haven, a présenté une demande au titre du manque à gagner subi par son dépôt situé à Haverfordwest, à 11 kilomètres de Milford Haven. La société, qui avait 169 dépôts à travers le Royaume-Uni, traitait avec quelque 1 700 clients dans le secteur de l'hôtellerie et de la restauration et quelque 670 détaillants.

Le Comité exécutif a souligné que le régime d'indemnisation établi par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds portait sur les dommages causés par contamination. Il a donc été jugé nécessaire d'établir une distinction entre, d'une part, les demandeurs qui vendaient leurs biens ou services directement aux touristes et dont les affaires souffraient directement d'une réduction du nombre des touristes dans la région touchée par un déversement d'hydrocarbures et, d'autre part, les demandeurs qui ne fournissaient pas des biens ou services directement aux touristes mais seulement à d'autres entreprises qui à leur tour desservaient les touristes. Le Comité a estimé que, de manière générale, il n'y aurait pas un degré de proximité raisonnable entre la contamination et les pertes subies par les demandeurs de la dernière catégorie et que les demandes de ce type ne seraient normalement pas recevables.

Le Comité a estimé que le commerce de la société de vente en gros ne faisait pas partie intégrante de l'activité économique de la région touchée par le déversement étant donné que seule une très faible part de ses activités avait lieu dans cette région et qu'elle ne dépendait pas des ressources touchées. Le Comité a noté que la réduction du chiffre d'affaires du dépôt d'Haverfordwest était une conséquence plus indirecte de la réduction du tourisme que les pertes subies par les hôtels et les restaurants. C'est pourquoi, le Comité a estimé que le préjudice allégué par la société ne pouvait être considéré comme un dommage causé par contamination et a donc décidé de rejeter la demande.

Le Comité exécutif a également examiné des demandes présentées par un fournisseur de glaces et de produits surgelés, un fabricant de cartes postales et par l'exploitant d'un service de blanchisserie. Ces demandes ont été rejetées principalement parce que ces entreprises ne vendaient pas leurs produits ou leurs services directement aux touristes.

Association des auberges de jeunesse

L'Association des auberges de jeunesse (Youth Hostel Association, YHA) d'Angleterre et du pays de Galles, par l'intermédiaire de son bureau régional au pays de Galles, situé à Cardiff, a présenté une demande au titre d'un manque à gagner. L'YHA, dont le siège n'est pas situé au pays de Galles, offre un hébergement de vacances peu coûteux dans ses 240 auberges de jeunesse réparties en Angleterre et au pays de Galles. Cette demande concernait huit auberges situées dans le Pembrokeshire qui étaient gérées par le bureau régional, lequel assurait également la gestion de 37 auberges dans d'autres parties du pays de Galles.

Le Comité exécutif a estimé que les huit auberges situées dans le Pembrokeshire qui étaient gérées par le bureau régional du pays de Galles remplissaient le critère de proximité géographique entre l'activité du demandeur et la pollution car elles étaient situées sur la côte même ou à proximité de celle-ci et que l'activité des auberges qui faisaient l'objet de cette demande dépendait uniquement des ressources affectées. Le Comité a estimé que ces huit auberges faisaient partie intégrante de l'activité économique de la région touchée par le déversement. Pour ces raisons, le Comité a estimé que les pertes subies en conséquence de la baisse de fréquentation des huit auberges de jeunesse situées dans le Pembrokeshire devraient être considérées comme un dommage par contamination et il a décidé que cette demande était recevable en principe, sous réserve que, lors de l'évaluation du quantum de la perte, on tienne compte de toute augmentation

de fréquentation des autres auberges gérées par le bureau régional du pays de Galles qui résulterait de la baisse de fréquentation des auberges du Pembrokeshire.

Dépréciation d'une île

Un trust agissant au nom du propriétaire d'une île située à l'entrée de Milford Haven a soumis une demande au titre du préjudice que le demandeur aurait subi du fait qu'il n'avait pu vendre l'île au prix auquel il pouvait s'attendre avant le sinistre du *Sea Empress*. Un hôtel situé sur l'île devait être inclus dans la vente.

L'île a été nettoyée après le déversement d'hydrocarbures et il ne reste aucune contamination notable. Rien ne laisse donc supposer qu'un dommage permanent ait été causé à l'île. Le Comité exécutif a estimé que la dépréciation qui, si tant est qu'elle soit réelle, serait d'ordre psychologique, ne devrait pas être considérée comme un dommage causé par contamination. C'est pourquoi il a rejeté la demande.

Entreprise de travaux publics

Une entreprise de travaux publics située dans le Pembrokeshire a soumis une demande au titre du préjudice subi du fait de la perte alléguée de marchés à la suite du sinistre du *Sea Empress*. Le demandeur a allégué que la société dépendait des travaux effectués pour les autorités locales, mais que ces dernières ne lui avaient pas fourni de travail au cours des mois qui ont suivi le sinistre car elles ont concentré leurs efforts sur les opérations de nettoyage et n'ont passé aucune commande faute de fonds.

Le Comité exécutif a estimé que le préjudice subi par le demandeur n'avait été causé qu'indirectement par la contamination. Le Comité a noté que le préjudice allégué avait été subi en conséquence de la décision prise par les autorités locales à la suite de restrictions financières et non en conséquence de la contamination elle-même. Compte tenu de ces circonstances, le Comité a estimé qu'il n'existait pas un degré de proximité suffisant entre le préjudice du demandeur et la contamination résultant du sinistre du *Sea Empress*. Le Comité a donc rejeté cette demande.

Demandes émanant d'une société vendant des droits de pêche et de clubs de pêche à la ligne

Des demandes ont été présentées par une société qui vendait des droits de pêche et 11 associations sans personnalité morale (clubs de pêche à la ligne) qui exerçaient leurs activités dans les cours d'eau du pays de Galles visés par l'interdiction que le Gouvernement du Royaume-Uni avait imposée sur la pêche aux poissons migrateurs.

La société et cinq clubs de pêche à la ligne ont demandé à être indemnisés au titre du manque à gagner qui avait résulté d'une réduction des ventes de tickets à la journée aux pêcheurs à la ligne occasionnels et/ou du non-renouvellement des cotisations par les membres des clubs en 1996, pertes qu'ils estimaient dans les deux cas résulter de l'interdiction de la pêche. La demande présentée par la société portait également sur le manque à gagner subi dans d'autres secteurs d'activité, tels qu'une école de pêche, la fourniture de l'hébergement et la vente de produits alimentaires et de boissons.

Le Comité a décidé que les demandes présentées par la société susmentionnée et par cinq clubs de pêche à la ligne devaient être considérées comme un dommage causé par contamination et étaient donc recevables en principe.

La société susmentionnée a également demandé à être indemnisée suite à sa décision de rembourser à 20% les pêcheurs à la ligne qui avaient acheté des droits de pêche pour la saison de

1996 de pêche à la ligne, pendant laquelle l'interdiction de pêcher était en vigueur. Le Comité exécutif a estimé que la société ne se trouvait pas dans l'obligation juridique de rembourser les droits de pêche pour la partie de l'année pendant laquelle l'interdiction de la pêche était en vigueur. Le Comité a aussi fait valoir que les personnes concernées n'avaient pas été privées de tous les avantages du contrat signé avec la société étant donné que la pêche n'avait été interdite que pendant une partie de la saison. Le Comité a donc décidé que la société n'était pas en droit d'être indemnisée au titre des pertes subies en raison du remboursement des droits de pêche.

Huit clubs de pêche à la ligne avaient demandé à être indemnisés au nom de leurs membres au titre des cotisations versées pour la saison 1996 de pêche à la ligne qui couvraient la période d'interdiction de la pêche. Le Comité exécutif a estimé que chaque membre devrait être considéré comme demandeur et que les pertes qu'ils avaient subies correspondaient à une perte de jouissance. Le Comité a décidé que de telles demandes pour perte de jouissance n'étaient pas recevables aux fins d'indemnisation.

Les clubs de pêche à la ligne avaient également présenté des demandes au titre de certaines dépenses encourues pendant la période d'interdiction de la pêche, à savoir la location des droits de pêche, les primes d'assurance, les frais d'entretien, les paiements aux gardes-pêche, les taxes sur l'eau et autres frais généraux. Le Comité exécutif a été d'avis que les frais sur lesquels portaient les demandes n'étaient pas recevables aux fins d'indemnisation étant donné qu'ils auraient été encourus qu'il y ait eu ou non une interdiction de la pêche. Le Comité a donc rejeté ces rubriques des demandes.

Demande pour dommages résultant d'un accident de la circulation

Une demande a été présentée au titre de frais encourus pour la réparation d'un véhicule endommagé suite à un accident de la circulation dans les environs de Tenby le 11 mars 1996. Selon le demandeur, l'accident est survenu parce que la route était recouverte d'une fine pellicule d'hydrocarbures qui se serait formée au passage des véhicules qui transportaient des hydrocarbures en provenance des plages contaminées vers une zone d'évacuation. Il n'y aurait eu aucun panneau avertissant de l'état de la route et la fine pellicule d'hydrocarbures aurait formé une émulsion avec l'eau de pluie créant une surface glissante.

Le Comité exécutif a rejeté cette demande étant donné qu'il n'existait pas un lien de cause à effet suffisamment étroit entre la contamination résultant du rejet des hydrocarbures par le *Sea Empress* et les dommages subis par le demandeur.

Enquêtes sur la cause du sinistre

La Marine Accident Investigation Branch (MAIB) du ministère des transports du Royaume-Uni a mené une enquête sur le sinistre du *Sea Empress*. L'enquête avait pour objet de déterminer les circonstances et les causes du sinistre, dans le but d'améliorer la sauvegarde de la vie humaine en mer et d'éviter que des sinistres surviennent à l'avenir. Le rapport d'enquête, publié le 27 mars 1997, n'a cherché ni à répartir la responsabilité ni à répartir la faute, sauf dans la mesure nécessaire à l'accomplissement de l'objectif fondamental.

Le rapport du MAIB a conclu que la cause de l'échouement initial s'était révélée être une erreur de pilotage due en partie à un manque de formation et d'expérience dans le pilotage des navires-citernes de grande dimension.

Le Commissaire aux Affaires maritimes de la République du Libéria a publié un rapport d'enquête sur l'échouement du *Sea Empress*. Le rapport a conclu que l'échouement était survenu

en raison d'une faute de pilotage et parce que les services portuaires/de pilotage n'avaient pas suffisamment suivi les procédures de contrôle.

L'Administrateur procède actuellement à l'examen des deux rapports d'enquête sur les causes du sinistre du *Sea Empress*, avec l'assistance des juristes du Fonds de 1971.

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.

Des demandes présentées au titre des opérations de nettoyage ont été réglées à raison de ¥2 millions (£9 990) et ont été acquittées par l'assureur P & I du propriétaire du navire en janvier 1997.

Le montant de limitation applicable au *Kugenuma Maru* s'élève à ¥1,2 million (£6 200).

En mars 1997, le Fonds de 1971 a versé sa part de l'indemnisation, à savoir ¥784 136 (£3 900) ainsi que ¥297 066 (£1 500) au propriétaire du navire au titre de la prise en charge financière.

KRITI SEA

(Grèce, 9 août 1996)

Alors qu'il procédait au déchargement d'hydrocarbures dans un terminal pétrolier du port d'Agioi Theodori (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.

Les opérations de nettoyage ont été menées par le personnel du terminal et par des entreprises engagées par le propriétaire du navire, le Ministère de la marine marchande et des autorités locales. Les opérations de nettoyage en mer se sont poursuivies jusqu'au 17 août, tandis que le nettoyage du littoral était en grande partie terminé à la fin du mois.

D'après les estimations, le montant de limitation applicable au *Kriti Sea* est de Drs 2,241 milliards (£4,8 millions). En décembre 1996, le propriétaire du navire a constitué un fonds de limitation au moyen d'une garantie bancaire.

Des demandes d'un montant total de Drs 5,509 milliards (£11,8 millions) ont été notifiées au propriétaire du navire et à son assureur ainsi qu'à l'administrateur chargé par le tribunal d'examiner les demandes formées contre le fonds de limitation. Celles-ci regroupent des demandes présentées au titre d'opérations de nettoyage et du manque à gagner subi par des pêcheurs, des pisciculteurs et des hôteliers. Sur ce total, des demandes d'un montant total de Drs 1 298 227 896

(£2,8 millions) ont été réglées, en totalité ou en partie, à raison de Drs 186 520 262 (£396 000), et elles ont été acquittées par le propriétaire du navire et/ou son assureur.

L'administrateur nommé par le tribunal a annoncé qu'il avait l'intention d'établir prochainement une liste des demandes en suspens à propos desquelles il estimait que les pièces justificatives étaient suffisantes pour justifier qu'une demande soit formée contre le fonds de limitation.

N°1 YUNG JUNG

(République de Corée, 15 août 1996)

Le sinistre

Alors que la barge maritime *N°1 Yung Jung* (560 tjb), battant pavillon coréen, cherchait à se mettre à l'abri, à l'approche d'un typhon, à un appontement du port de Pusan (République de Corée), elle s'est échouée sur un rocher submergé qui n'était pas indiqué sur la carte marine. À 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 en un mois.

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

Le *N°1 Yung Jung* n'était pas inscrit auprès d'un Club P & I, mais il avait souscrit une assurance-responsabilité d'un montant de US\$1 million (£608 000) par sinistre.

Demandes d'indemnisation

Des demandes au titre des opérations de nettoyage, d'un montant total de Won 871 millions (£310 000) ont été présentées par le propriétaire du navire, la police maritime de Pusan et quatre entreprises de nettoyage. Ces demandes ont été réglées à raison d'un montant total de Won 690 millions (£250 000). Le propriétaire du navire a acquitté les montants fixés au titre de cinq demandes, d'un montant total de Won 675 millions (£240 000). La demande restante, à savoir celle du propriétaire du navire, n'a pas été acquittée par le Fonds de 1971 avant que soit entamée la procédure en limitation.

Une société d'assistance a présenté une demande d'un montant de Won 78 millions (£30 000) au titre d'inspections du fond du navire et de filmage sur vidéocassette réalisé par des plongeurs. L'Administrateur considère que ces opérations ont été entreprises dans un double but: d'une part pour renflouer le navire et d'autre part pour éviter ou réduire les dommages par pollution. À l'issue de négociations, le demandeur, le propriétaire du navire et le Fonds de 1971 sont parvenus à un accord selon lequel la demande serait réglée à raison de Won 20 millions (£7 000) et que 50% seraient acquittés en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds et 50% en dehors des conventions.

Les propriétaires de 25 restaurants de fruits de mer ont présenté des demandes d'un montant total de Won 13 millions (£4 700). Une coopérative de pêche a soumis une demande pour manque à gagner d'un montant de Won 105 millions (£40 000). Une demande d'un montant de Won 71 millions (£25 000) a également été soumise concernant les opérations de transbordement

de la cargaison et les réparations provisoires de la coque. Ces demandes sont actuellement examinées par l'expert du Fonds de 1971.

Il est peu probable que de nouvelles demandes soient présentées.

Limitation de la responsabilité

Le montant de limitation applicable au *N°1 Yung Jung* est estimé à Won 88 millions (£32 000).

Le propriétaire du navire a entamé la procédure en limitation en août 1997. L'assureur du propriétaire du navire a présenté une lettre de garantie au tribunal pour le montant de limitation.

Enquête sur la cause du sinistre

S'agissant de barges de ce type, les autorités coréennes ne mènent pas d'enquête sur la cause du sinistre. À l'issue d'une procédure criminelle, le capitaine du *N°1 Yung Jung* a été condamné à six mois de prison pour avoir causé par négligence une pollution par les hydrocarbures. Un sursis d'un an lui a été accordé.

Compte tenu de l'avis reçu de l'avocat coréen du Fonds de 1971, le Comité exécutif a décidé qu'il n'existait aucun motif pour que le Fonds de 1971 s'oppose au droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité ou refuse la prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

NAKHODKA

(Japon, 2 janvier 1997)

Le sinistre

Alors qu'il faisait route de Shanghai (Chine) à Petropavlovsk (Fédération de Russie) avec une cargaison de 19 000 tonnes de fuel-oil moyen, le navire-citerne russe *Nakhodka* (13 159 tjb) s'est brisé par grosse mer à une centaine de kilomètres au nord-est des îles Oki dans la mer du Japon.

Le navire-citerne s'est brisé en deux, laissant s'échapper environ 6 200 tonnes d'hydrocarbures. La section arrière, contenant une cargaison d'hydrocarbures estimée à 10 000 tonnes, a coulé peu de temps après le sinistre.

La section avant, qui avait peut-être contenu jusqu'à 2 800 tonnes de cargaison avant de se retourner, a dérivé en direction du littoral, en laissant lentement s'échapper des hydrocarbures. En raison de mauvaises conditions météorologiques et de l'absence de points de fixation appropriés, les tentatives faites pour attacher un câble à la section avant ont été infructueuses. Le 7 janvier, cette section du navire s'est échouée sur des rochers à environ 200 mètres du rivage, à proximité de la ville de Mikuni, dans la préfecture de Fukui. Une fois échouée, elle a libéré une quantité importante d'hydrocarbures, qui a fortement contaminé le littoral adjacent.

Section arrière

La section arrière du navire repose par 2 500 mètres de fond, à quelque 140 kilomètres de la côte la plus proche, mais elle n'est pas considérée comme présentant une menace notable pour les ressources côtières. Une enquête menée à l'aide d'un robot sous-marin conçu pour les grands fonds a montré que des hydrocarbures s'échappaient de deux citernes qui, ensemble, en contenaient quelque 2 480 m³. Un comité chargé par le Gouvernement japonais d'examiner les options

disponibles pour empêcher toute nouvelle fuite d'hydrocarbures de la section arrière immergée a conclu que les techniques actuelles n'offraient pas de solution pratique pour empêcher de telles fuites. Étant donné que ces fuites ne constituaient pas une menace notable de pollution, ce comité n'a pas proposé de prendre, dans l'immédiat, d'autres mesures pour la section arrière que le maintien d'une surveillance des hydrocarbures atteignant la surface.

Enlèvement des hydrocarbures de la section avant

Le propriétaire du navire a passé un contrat avec une société japonaise d'assistance pour que celle-ci enlève les hydrocarbures restant dans la section avant du navire avant son déplacement, mais ces opérations ont été entravées par une forte houle et des conditions météorologiques défavorables. Les autorités japonaises ont pris la direction de ces opérations, en faisant appel aux services de deux sociétés japonaises d'assistance, tout en donnant simultanément l'ordre de construire une voie d'accès temporaire jusqu'à la section avant échouée. Cette voie d'accès devait permettre à des camions-citernes de s'approcher de l'épave, ce qui faciliterait l'enlèvement des hydrocarbures au cas où il s'avérerait impossible d'y procéder par la mer.

L'enlèvement des hydrocarbures de la section avant s'est terminé le 25 février 1997. Au total, quelque 2 830 m³ de mélange d'eau et d'hydrocarbures ont été enlevés.

La voie d'accès allait jusqu'à 175 mètres du rivage. À son extrémité au large, une grande grue a été montée, laquelle avait une flèche suffisamment longue pour atteindre la section avant du navire. La voie d'accès et la grue n'ont pas été utilisées pour l'enlèvement de la majorité des hydrocarbures de la section avant du navire, mais seulement pour extraire les 380 m³ restants de mélange d'eau et d'hydrocarbures. À partir du mois de mai 1997, la voie d'accès a été progressivement démontée et le matériau de construction a été enlevé du site.

En mai 1997, une société d'assistance japonaise engagée par le propriétaire du navire a placé la section avant du *Nakhodka* sur une barge et l'a transportée jusqu'à un chantier naval pour qu'elle soit démolie.

Opérations de nettoyage

Alors qu'une bonne partie des hydrocarbures qui s'étaient échappés lorsque le navire s'est brisé s'est dispersée naturellement dans la mer, des plaques d'hydrocarbures fortement émulsionnés, d'un diamètre allant de un à 100 mètres, ont dérivé vers la côte. Plusieurs centaines de tonnes d'émulsion se sont échouées à divers endroits sur une distance de plus de 1 000 kilomètres relevant de dix préfectures.

Un contrat a été signé pour le compte du propriétaire du navire avec le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes (JMDPC), lequel a été chargé d'organiser les opérations de nettoyage avec l'aide d'entreprises de nettoyage commerciales. En outre, la Petroleum Association of Japon (PAJ) a fourni des barrages côtiers, des écrémeurs, des citernes portables et un certain nombre d'opérateurs formés à ce type d'intervention. Le matériel ainsi fourni a servi à protéger les hydrocarbures flottant à la surface. Plusieurs navires et remorqueurs ont été mobilisés pour collecter les émulsions visqueuses.

Un nombre considérable de navires appartenant à l'Agence japonaise de la sécurité maritime (MSA) et à la Force d'autodéfense japonaise ont participé aux opérations de récupération des hydrocarbures. Les gouvernements des préfectures de la zone atteinte ont également mobilisé leurs propres navires et en ont affrété d'autres pour collecter les hydrocarbures en mer. Des hélicoptères de la MSA et de sociétés privées ont été utilisés pour pulvériser des dispersants en mer, essentiellement afin de les appliquer aux hydrocarbures flottants qui s'échappaient de la section avant. En outre, plusieurs centaines de bateaux de pêche ont été mobilisés pour collecter les hydrocarbures en mer.



Sinistre du *Nakhodka* - des bateaux de pêche procèdent au nettoyage des hydrocarbures
(source: Préfecture d'Ishikawa)

Craignant que la section avant ne se brise avant que les hydrocarbures aient pu être enlevés, l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) a recommandé de renforcer la capacité locale de lutte en mer en faisant venir du matériel du stock de l'East Asia Response Ltd (EARL) disponible à Singapour. EARL a fourni deux dispositifs de récupération. L'un d'eux a été installé sur un remorqueur d'assistance et l'autre sur un navire de ravitaillement.

Le Ministère de la marine marchande de la Fédération de Russie a envoyé un navire de ravitaillement au large ainsi que deux remorqueurs équipés de dispositifs de récupération des hydrocarbures.

Les opérations de nettoyage du littoral ont été effectuées manuellement et à l'aide de machines et, à la mi-février, le gros des hydrocarbures échoué sur les plages avait été enlevé. Plusieurs grandes fosses ont été creusées pour recevoir provisoirement les énormes quantités d'hydrocarbures et d'eau qui avaient été récupérés au cours de ces opérations.

Quelque 500 000 journées/homme de travail ont été consacrées aux opérations de nettoyage à terre dans les cinq préfectures qui avaient été le plus gravement touchées. La moitié environ des travaux ont été effectués par des volontaires venus de tout le Japon. Le reste de la main-d'oeuvre était constitué de pêcheurs, de résidents locaux, d'employés municipaux, de sapeurs-pompiers et de membres de la Force d'autodéfense.

Au 30 mai 1997, chacune des préfectures touchées par le déversement avait publiquement déclaré que les opérations de nettoyage entreprises dans la préfecture intéressée étaient terminées.

En décembre 1997, les hydrocarbures qui avaient été coincés dans les tétrapodes servant de défenses marines ont été dispersés par les intempéries. On a alors procédé à de nouvelles opérations de nettoyage à terre.

Les opérations de nettoyage en mer et à terre ont produit une quantité de déchets d'hydrocarbures estimée à 40 000 tonnes. Ces déchets ont été emmenés par mer, par voie ferrée et par route jusqu'à des installations d'évacuation dans tout le Japon. En outre, une quantité de sable légèrement souillé a été enfouie dans des décharges industrielles locales.

Effets sur la pêche, le tourisme et d'autres secteurs d'activité

La zone touchée est caractérisée par une mariculture importante (ostréiculture, pisciculture et phycoculture) dans des baies et des criques abritées. On y trouve partout de vastes et nombreuses installations complexes de filets. Chaque fois que cela était possible, on a utilisé dans toute la zone touchée des barrages pour protéger les installations maricoles et les filets; ce déploiement a été en grande partie couronné de succès. Cela dit, une exploitation piscicole a été gravement touchée lorsque des hydrocarbures, empruntant des tuyaux d'aspiration d'eau, ont pénétré dans les cuves utilisées pour l'élevage de poissons plats.

Sur les côtes rocheuses de toute la zone sinistrée, des algues qui poussent naturellement sont récoltées pour être consommées par l'homme. Une de ces algues pousse sur des plates-formes de béton construites entre les affleurements rocheux et est en général récoltée de décembre à février. À la suite du déversement, la récolte de cette algue a été abandonnée pour la saison.

Plusieurs parcs nationaux se trouvent dans la zone sinistrée, où le tourisme est un important secteur d'activité. Les touristes visitent cette côte toute l'année, non seulement pour sa beauté naturelle, ses stations balnéaires et ses temples, mais aussi, durant les mois d'hiver, pour y déguster des crabes pêchés au large en eau profonde.

L'eau de mer utilisée pour alimenter un aquarium près de Mikuni ayant été contaminée, 14 dauphins ont été transférés de l'aquarium vers d'autres sites au Japon.

La zone touchée compte sept centrales nucléaires et plusieurs centrales au fuel dont les systèmes de refroidissement fonctionnent à l'eau de mer. Des barrages ont permis de protéger les prises d'eau de mer.

Traitement des demandes d'indemnisation

Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992, le propriétaire du navire et son assureur, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (appelée "le UK Club") ont ouvert ensemble un Bureau des demandes d'indemnisation à Kobe.

À intervalles réguliers, le personnel du Bureau des demandes d'indemnisation se rend dans la zone touchée, de façon à permettre aux demandeurs et à leurs représentants de s'entretenir avec lui de leurs demandes.

Le personnel du Bureau des demandes d'indemnisation procède à l'examen technique des demandes, en étroite coopération avec le personnel de l'ITOPF. Des experts sont engagés, selon que de besoin, pour évaluer les demandes relevant de certains domaines spécialisés.

Demandes d'indemnisation

Bilan général

Le Bureau des demandes d'indemnisation à Kobe a reçu 432 demandes d'indemnisation d'un montant total de ¥31,904 milliards (£147 millions). Le tableau reproduit à la page suivante fait le point sur la situation des demandes.

Au 31 décembre 1997, le montant total des paiements versés par le Fonds de 1971 aux demandeurs s'élevait à ¥4,496 milliards (£22,6 millions). Le propriétaire du navire/UK Club a effectué des paiements à raison de U\$867 593 (£525 000).

État détaillé des demandes soumises

Des demandes émanant du JMDPC et de 54 entrepreneurs qui avaient été engagés pour les opérations de nettoyage sous le contrôle du JMDPC (rubriques a) et b) du tableau ci-après) ont été soumises. Ces demandes portent notamment sur le coût de l'évacuation des déchets d'hydrocarbures. Sur la base d'évaluations préliminaires, le Fonds de 1971 a versé un paiement provisoire de ¥2,464 milliards (£12,3 millions), soit 60% du montant minimal recevable calculé par les experts.

Une demande a été reçue du JMDPC au titre de la participation aux opérations de nettoyage de membres de la Fédération nationale de la pêche qui représentaient neuf coopératives de pêche relevant des préfectures et regroupant environ 68 000 membres (rubrique c) du tableau). À l'issue d'un examen préliminaire de cette demande, le Fonds de 1971 a versé un paiement provisoire de ¥676 millions (£3,4 millions). Le JMDPC a présenté une autre demande au titre de la participation de pêcheurs aux opérations de nettoyage; cette demande est en cours d'examen.

Le JMDPC a demandé à être indemnisé au titre des frais de construction d'une voie d'accès jusqu'à la section avant échouée (rubrique k) du tableau) et au titre du coût de l'enlèvement des hydrocarbures de la section avant du navire (rubrique i) du tableau).

Le Gouvernement japonais a mis à la disposition du JMDPC des fonds qui ont permis à ce dernier de faire des paiements aux participants aux opérations de nettoyage, en attendant les paiements à effectuer par le propriétaire du navire/UK Club et les Fonds de 1971/1992.

Le Gouvernement japonais a présenté une demande (rubrique d) du tableau) au titre des frais additionnels encourus par la MSA pour la surveillance aérienne et les opérations de nettoyage au large, par la Force d'autodéfense pour la surveillance aérienne, les opérations de nettoyage au large et l'aide apportée dans le cadre de l'enlèvement des hydrocarbures du rivage, et par le Ministère des transports pour les opérations de nettoyage.

Dix préfectures ont présenté des demandes (rubrique e) du tableau) au titre de frais encourus lors des opérations de nettoyage. À l'issue d'un examen préliminaire de ces demandes, le Fonds de 1971 a versé à quatre préfectures des paiements provisoires de ¥1,035 milliard (£4,8 millions) en octobre 1997 et de ¥259 millions (£1,2 million) en décembre 1997.

Six demandes ont été reçues de compagnies d'électricité (rubrique f) du tableau). Celles-ci ont trait aux frais afférents aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde des centrales électriques en jeu.

La demande soumise par un entrepreneur qui avait participé aux opérations de nettoyage (rubrique g) du tableau) a été réglée à raison de ¥15 millions (£80 000). Un paiement représentant 60% du montant fixé dans ce règlement a été versé par le Fonds de 1971.

Bilan des demandes d'indemnisation au 31 décembre 1997

Demande d'indemnisation	Demandes soumises				Demandes acquittées	
	Nombre	Montant		Nombre	Montant	
		US\$ ^{<1>}	Yen (en millions)		US\$ ^{<1>}	Yen (en millions)
Frais de nettoyage	a) JMDPC		123	1		<2> 50
		- Opérations menés par le JMDPC				
	b) JMDPC		7 935	48		<2> 2 414
		- Entreprises sous-traitées par le JMDPC				
	c) JMDPC		2 793	1		<3> 676
		- Cooperatives de pêche				
	d) JMDPC		1 524	0		0
		- Agences du Gouvernement japonais				
	e) JMDPC		5 650	4		<3> 1 293
		- Préfectures et Municipalités				
Pertes de recettes: pêche	f) Compagnies d'électricité		2 943	0		0
	g) Autres entités		18	1		9
	h) EARL	542 593	71	1	542 593	<3> 71
	i) Autorités russes	3 284 322	427	1	3 25 000	<3> 42
	Total partiei		21 484	85		4 555
	j) JMDPC		5 212	9		<3> 49
	k) JMDPC		1 126	1		0
	l) JMDPC		1 194	3		0
	m) Aquarium		7	1		<3> 4
	n) Tourisme		2 881	336		0
TOTAL		31 904	435		4 608	
		£149 millions			£23 millions	

<1> Montants en US\$ convertis en Yen sur la base du taux de change en vigueur au 31 décembre 1997

<2> Versements provisoires inclus

<3> Paiements effectués par le propriétaire du navire/UK Club

Une demande soumise par EARL au titre de la fourniture des dispositifs de récupération (rubrique h) du tableau) a été réglée à raison de US\$542 593 (£337 000). Le montant fixé par règlement a été honoré intégralement par le propriétaire du navire.

Une demande soumise par les autorités russes au titre du coût de la participation aux opérations de nettoyage de deux des navires dans le cadre d'un contrat passé avec le propriétaire du navire (rubrique i) du tableau) a été réglée à raison de US\$325 000 (£202 000). Le montant fixé par règlement a été honoré intégralement par le propriétaire du navire. Les FIPOL ont reçu une nouvelle demande de US\$2 959 322 (£1,8 million) au titre de la participation de ces navires.

Des demandes ont été présentées au titre du manque à gagner subi par des pêcheurs (rubrique j) du tableau).

Une demande a été soumise pour la contamination d'un aquarium situé près de Mikuni (rubrique m) du tableau). À l'issue d'un examen préliminaire, un paiement provisoire de ¥3,8 millions (£18 000) a été versé en novembre 1997 en ce qui concerne cette demande.

336 opérateurs du secteur touristique ont présenté des demandes (rubrique n) du tableau).

D'autres demandes sont attendues. L'on s'attend notamment à ce que le propriétaire du navire soumette une demande au titre du contrat passé avec un assistant pour tenter de remorquer la section avant du navire avant son échouement. Des demandes seront également présentées par le propriétaire du navire pour les frais encourus avant et pendant les opérations de soulèvement de la section avant. Des demandes risquent d'être présentées pour l'enlèvement de la voie d'accès. D'autres demandes seront présentées pour le manque à gagner subi dans les secteurs de la pêche et de l'aquaculture. Il se peut également que des demandes soient présentées par des entreprises du secteur touristique.

Applicabilité des Conventions

Les Protocoles de 1992 sont entrés en vigueur à l'égard du Japon le 30 mai 1996. La Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent donc en principe à ce sinistre.

Le *Nakhodka* était immatriculé dans la Fédération de Russie, laquelle n'avait pas ratifié les Protocoles de 1992 mais était Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds. En février 1997, le Comité exécutif a estimé que, en conséquence, le droit de limitation du propriétaire du navire devrait être régi par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, à laquelle le Japon et la Fédération de Russie étaient tous deux Parties à la date du sinistre. Le Comité a confirmé que, si le montant total des demandes approuvées devait dépasser le montant maximal 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 (à savoir 60 millions de DTS), le montant des indemnités disponibles se répartirait comme suit:

	<u>DTS</u>
Propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile	1 588 000
Fonds de 1971	58 412 000
Propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile	0
Fonds de 1992, si le montant dépasse 60 millions de DTS	<u>75 000 000</u>
Montant total de l'indemnisation disponible	135 000 000

Le Comité a exprimé l'avis selon lequel le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 devraient s'efforcer de maintenir une certaine homogénéité en ce qui concerne la recevabilité des demandes d'indemnisation.

Niveau des paiements

Observations du Comité exécutif et de l'Assemblée du Fonds de 1971

En février 1997, le Comité exécutif a noté que le montant total des demandes nées du sinistre du *Nakhodka* dépasserait le montant disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, soit 60 millions de DTS (environ ¥10,1 milliards ou £51 millions). Étant donné que la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquait aussi dans l'affaire du *Nakhodka*, le Comité a estimé qu'il faudrait déterminer le niveau des paiements que le Fonds de 1971 devrait effectuer en tenant compte des montants disponibles en vertu à la fois de la Convention de 1971 et de la Convention de 1992 portant création des Fonds, ce qui représentait au total 135 millions de DTS (environ ¥22,7 milliards ou £116 millions).

Étant donné que l'on ne savait pas exactement quel serait le montant total des demandes, le Comité exécutif a décidé que les paiements que le Fonds de 1971 effectuerait devraient, pour le moment, être limités à 60% du montant des préjudices effectivement subis par les demandeurs respectifs, tel que déterminé par les experts engagés par les Fonds et le propriétaire du navire/UK Club au moment du versement du paiement.

En avril 1997, l'Assemblée du Fonds de 1971 a entériné le point de vue de l'Administrateur selon lequel le Fonds de 1971 devrait payer 60% des dommages subis par chaque demandeur, à concurrence d'un montant total de 60 millions de DTS, avant que le Fonds de 1992 ne commence à verser des indemnités.

Observations de l'Assemblée du Fonds de 1992

En avril 1997, l'Assemblée du Fonds de 1992 a estimé que le niveau des paiements du Fonds de 1992 devrait être déterminé compte tenu des montants disponibles en vertu des Conventions de 1971 et de 1992 portant création des Fonds. Il a été jugé qu'afin d'éviter une situation de surpaiement dans le cas du Fonds de 1971 ou du Fonds de 1992 (ou des deux), il y avait lieu d'adopter une approche coordonnée en ce qui concernait les paiements effectués par les deux Organisations. L'Assemblée a décidé que les paiements que le Fonds de 1992 effectuerait devraient, à ce stade, être limités à 60% du montant des préjudices effectivement subis par les demandeurs respectifs, tel que déterminé par les experts engagés par les Fonds et le propriétaire du navire/son assureur au moment du versement du paiement.

L'Assemblée a décidé que les 135 millions de DTS seraient convertis en monnaie nationale sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au DTS à la date de l'adoption par l'Assemblée du Fonds de 1992 (ou par le Comité exécutif) du compte rendu des décisions prises à la session à laquelle l'Assemblée (ou le Comité exécutif) aurait décidé que les demandes pouvaient être acquittées. Il a en outre été décidé que si le compte rendu des décisions n'était pas adopté pendant la session, la date de la conversion correspondrait à la date du dernier jour de la session. En ce qui concerne le sinistre du *Nakhodka*, le compte rendu des décisions a été adopté le 17 avril 1997. Le taux de change à cette date (1 DTS = ¥171,589) serait tel que 135 millions de DTS équivaldraient à ¥23 164 515 000 (£114 millions).

Enquête sur la cause du sinistre

Les autorités japonaises et russes ont décidé de coopérer dans le cadre de l'enquête sur la cause du sinistre. L'enquête japonaise a été menée par un comité constitué à cet effet.

Le rapport d'enquête japonais a été publié en 1997. L'enquête a conclu que si le *Nakhodka* avait été correctement entretenu, il aurait pu résister aux vents et à la houle qui sévissaient au moment du sinistre et que, étant donné la forte corrosion qui affaiblissait la structure interne du navire, ce sont les forces que subissait la coque du fait des intempéries qui ont provoqué la rupture du navire. Le rapport a reconnu que les conditions atmosphériques dans la mer du Japon au moment du sinistre étaient parmi les plus mauvaises jamais enregistrées et que la répartition inhabituelle de la cargaison aurait intensifié les contraintes qui pesaient sur la coque du navire.

Le rapport russe indique que le *Nakhodka* a dû se briser après avoir percuté un objet à moitié immergé, vraisemblablement un chalutier russe qui avait coulé dans cette zone peu de temps avant le sinistre du *Nakhodka*.

À la session du Comité exécutif tenue en octobre 1997, plusieurs délégations ont noté que, d'après les conclusions du rapport japonais, il semblerait que le sinistre se soit produit à la suite d'une faute personnelle du propriétaire du navire et que, en conséquence, il faudrait tout faire pour préserver le droit du Fonds de 1971 d'intenter une action en recours contre le propriétaire du navire. Le Comité a chargé l'Administrateur d'examiner les rapports sur la cause du sinistre et de lui soumettre ses conclusions dès que possible, de façon à lui permettre de prendre une décision sur les questions relatives à la limitation de la responsabilité et à l'action en recours.

TSUBAME MARU N°31

(Japon, 25 janvier 1997)

Pendant le chargement d'une cargaison de fuel-oil lourd à bord du caboteur-citerne japonais *Tsubame Maru N°31* (89 tjb) dans le port d'Otaru, Hokkaido (Japon), l'équipage du navire n'a pas fermé à temps la soupape d'admission de la citerne en cours de chargement. En conséquence, une partie de la cargaison a débordé de la citerne et s'est répandue dans la mer.

Les opérations de nettoyage ont été effectuées par des entités privées sous la direction de l'Agence japonaise de la sécurité maritime. Ces opérations ont été achevées en l'espace de quatre jours.

Le montant de limitation applicable au *Tsubame Maru N°31* est estimé à Won 1,8 million (£8 600).

Sept demandes d'un montant total de ¥7,8 millions (£36 600) ont été présentées au titre des opérations de nettoyage. Ces demandes devraient être réglées au début de 1998.

On ne s'attend pas à ce que de nouvelles demandes soient présentées.

L'assureur P & I du propriétaire du navire a demandé au Fonds de 1971 de lever l'obligation de constituer un fonds de limitation. 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 exécutif a décidé que le Fonds de 1971 pourrait, à titre exceptionnel, verser des indemnités dans cette affaire sans qu'un fonds de limitation ait été constitué.

NISSOS AMORGOS

(Venezuela, 28 février 1997)

Le sinistre

Le navire-citerne grec *Nissos Amorgos* (50 563 tjb), qui transportait quelque 75 000 tonnes de brut vénézuélien, s'est échoué alors qu'il empruntait le chenal de Maracaibo dans le golfe du Venezuela. Trois de ses citernes à cargaison ont été endommagées et l'on estime à 3 600 tonnes la quantité de brut qui se serait ensuite déversée.

Le navire-citerne a été renfloué six heures après l'échouement et il a navigué de lui-même jusqu'à Punta Cardon, sur la côte est du golfe du Venezuela. En sus du déversement initial d'hydrocarbures sur le lieu de l'échouement, de petites quantités d'hydrocarbures se sont échappées pendant plusieurs jours sur les lieux du mouillage au large de Punta Cardon, jusqu'à ce que des travaux de réparation temporaire de la coque endommagée aient été menés à bien. Avec un léger retard, la cargaison qui restait à bord du *Nissos Amorgos* a été transbordée sur un autre navire-citerne.

Effets des hydrocarbures et opérations de nettoyage

En vertu du Plan national vénézuélien d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures, Lagoven et Maraven (qui sont des filiales appartenant à part entière à la compagnie pétrolière nationale Petroleos de Venezuela SA - PDVSA) sont chargées de mettre en oeuvre les mesures de lutte contre les déversements d'hydrocarbures dans le golfe du Venezuela.

Lagoven a déployé un navire écrémeur sur les lieux du mouillage au large de Punta Cardon pour lutter contre les fuites d'hydrocarbures émanant du navire-citerne avarié. On n'a pas découvert d'hydrocarbures. Il n'a pas été signalé d'arrivée d'hydrocarbures sur les rivages de la côte est du golfe du Venezuela.

Une longue plage de sable située près du lieu de l'échouement a été polluée par des hydrocarbures qui se sont ensuite dispersés sur 45 kilomètres de littoral. Certains des hydrocarbures qui s'étaient déposés sur la plage ont été rapidement recouverts par du sable fraîchement apporté par les marées successives, tandis qu'une partie de la nappe déversée coulait dans la zone de déferlement, c'est-à-dire les eaux peu profondes adjacentes à la plage polluée.

Lagoven a organisé les opérations de nettoyage de la plage et le sable pollué par les hydrocarbures qui se trouvait dans la zone intertidale a été enlevé manuellement et à l'aide de grosses machines. Les débris mazoutés collectés sur la plage ont été déchargés dans des dunes proches. Les opérations de nettoyage ont été entravées du fait que les dépôts d'hydrocarbures se déplaçaient fréquemment sous l'action des marées et que certains des hydrocarbures étaient désormais enfouis sous des couches de sable. Lagoven a enlevé de vastes quantités d'hydrocarbures enfouis sous la plage et dans la zone de déferlement adjacente à l'aide d'excavateurs mécaniques.

Les opérations de nettoyage ont été supervisées par une commission locale composée de représentants de Lagoven, de Maraven, d'un institut de recherche public appelé l'Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo (ICLAM), du Ministère de l'environnement et de plusieurs services municipaux. Cette commission a déterminé la politique à suivre en matière de nettoyage et a fixé la date à laquelle les opérations de nettoyage devaient se terminer. Le nettoyage du littoral a été achevé en novembre 1997. Quelque 40 000 m³ d'hydrocarbures contaminés ont été collectés. Lagoven a examiné diverses options pour traiter le sable mazouté, à savoir la mise en décharge, la mise en exploitation agricole, le tamisage du sable ou le pavage des routes.



Sinistre du *Nissos Amorgos* - filets de pêche contaminés
(source: ITOPF)

Agence des demandes d'indemnisation

Le Gard Club et le Fonds de 1971 ont constitué à Maracaibo une Agence des demandes d'indemnisation qui a ouvert ses portes le 4 avril 1997.

Demandes dont a été saisie l'Agence des demandes d'indemnisation

Bilan général

Au 31 décembre 1997, 158 demandes d'indemnisation d'un montant total de Bs6 milliards (£7,1 millions) avaient été soumises à l'Agence des demandes d'indemnisation. Jusqu'ici, 87 demandes ont été approuvées pour un montant total de Bs1,133 milliard (£1,4 million) et le Gard Club a acquitté intégralement les montants fixés par règlement.

Opérations de nettoyage

Lagoven a présenté à l'Agence des demandes d'indemnisation des demandes d'un montant total de Bs3,744 milliards (£4,5 millions) au titre des opérations de nettoyage à terre, tandis que Maraven a soumis des demandes d'un montant total de Bs1,044 milliard (£1,3 million) au titre des opérations de nettoyage au large.

Sur la base des évaluations provisoires et après avoir consulté le Fonds de 1971, le Gard Club a effectué des versements provisoires de Bs775 millions (£900 000) à Lagoven et de Bs271 millions (£300 000) à Maraven.

Afin d'accélérer l'évaluation des demandes de Lagoven et de Maraven, le Gard Club et le Fonds de 1971 ont proposé que Lagoven et Maraven fournissent chacun une équipe chargée de

présenter dans le détail les demandes et dotée des connaissances ou ayant immédiatement accès aux connaissances requises pour répondre aux questions. Une équipe d'experts engagés par le Gard Club et le Fonds de 1971 serait disponible pour coopérer étroitement avec les équipes de Lagoven et de Maraven. Depuis que cette proposition a été faite, Lagoven et Maraven ont été fusionnés avec leur maison-mère PDVSA. PDVSA a accepté la procédure proposée et l'on espère que des réunions auront lieu en mars 1998.

Domages aux biens

L'Agence des demandes d'indemnisation a reçu des demandes d'un montant total de Bs29 millions (£34 000) émanant de 15 personnes au titre de dommages causés à des filets, des embarcations et des moteurs hors-bord. Douze demandes de cette catégorie ont été approuvées à raison d'un montant total de Bs11,8 millions (£14 000) et ces demandes ont été honorées dans leur intégralité par le Gard Club.

Secteur de la pêche

Un certain nombre de demandes d'indemnisation d'un montant total de Bs1,135 milliard (£1,4 million) ont été soumises à l'Agence des demandes d'indemnisation par des pêcheurs et quelques transporteurs de poisson pour le manque à gagner qu'ils avaient subi.

Le Comité exécutif a décidé que des indemnités ne devraient pas être versées dans l'affaire du *Nissos Amorgos* aux pêcheurs qui ne possédaient pas de permis valide alors qu'ils y étaient tenus en vertu du droit vénézuélien. Il a en outre été décidé qu'une indemnisation devrait être payable aux pêcheurs qui n'étaient pas soumis à l'obligation d'avoir un permis en vertu du droit vénézuélien, sous réserve que le demandeur montre qu'il avait subi un préjudice économique du fait du sinistre.

Le Fonds de 1971 et le Gard Club ont approuvé 58 demandes présentées par des propriétaires de bateaux de pêche à raison de Bs43,5 millions (£52 000). Le Gard Club a acquitté ces demandes.

Quarante-deux demandes d'un montant total de Bs170 millions (£200 000) soumises par d'autres pêcheurs sont en cours d'examen par les experts nommés par le Gard Club et le Fonds de 1971. Nombre de pêcheurs concernés n'ont pas fourni la preuve qu'ils possédaient un permis valide au moment du sinistre.

Des demandes d'indemnisation d'un montant total de Bs62 millions (£75 000) soumises par 16 transporteurs de poissons, de palourdes et de crevettes ont été reçues. Onze de ces demandes ont été approuvées à raison de Bs11,9 millions (£14 000), montant qui a été honoré intégralement par le Gard Club.

Entreprises de transformation du poisson

L'Agence des demandes d'indemnisation a été informée par un avocat représentant un grand nombre d'entreprises de transformation du poisson implantées dans la région de Maracaibo que ses clients estimaient qu'ils subiraient des pertes du fait de la réduction à long terme des prises qui résulterait des effets de la pollution sur les réserves de poisson. En avril 1997, il a été indiqué que des demandes émanant de ce secteur seraient reçues prochainement mais à ce jour, aucune demande n'a été soumise.

Secteur du tourisme

Une demande d'un montant total de Bs12,5 millions (£15 000) a été soumise au nom de 96 propriétaires de cabanons de plage pour le manque à gagner qu'ils avaient subi du fait que la plage avait été fermée pendant les opérations de nettoyage. Cette demande a été réglée à raison

d'un montant total de Bs10,8 millions (£13 000) et elle a été honorée intégralement par le Gard Club.

Le propriétaire d'un restaurant et un hôtelier ont été priés de fournir des preuves complémentaires des pertes qu'ils auraient subies et au titre desquelles ils avaient demandé réparation.

D'autres demandes devraient être soumises par des entreprises du secteur du tourisme implantées dans la région.

Procédures devant les tribunaux

Tribunal criminel de Cabimas

Un tribunal criminel de première instance à Cabimas mène actuellement une enquête sur la cause du sinistre. Le tribunal de Cabimas déterminera si quiconque a encouru une responsabilité au criminel en conséquence du sinistre. Une audience devrait avoir lieu au mois de mars 1998.

Le propriétaire du navire a offert au tribunal de Cabimas une garantie d'un montant de Bs3,473 milliards (£4,2 millions) correspondant au montant de limitation applicable en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

En octobre 1997, la République du Venezuela a déposé auprès du tribunal de Cabimas une demande d'un montant de US\$60 250 369 (£37 millions) à l'encontre du capitaine, du propriétaire du navire et du Gard Club au titre de dommages par pollution. Le Fonds de 1971 a été notifié de cette demande. Celle-ci se fonde sur une lettre adressée au Procureur général par le Ministère vénézuélien de l'environnement et des ressources naturelles renouvelables, laquelle fournit des détails sur le montant présumé des indemnités à verser à la République du Venezuela au titre de la pollution par les hydrocarbures. Il est demandé réparation pour les dommages causés aux communautés de palourdes vivant dans la zone intertidale touchée par le déversement, pour le coût de la restauration de la qualité de l'eau des côtes touchées, pour le coût du remplacement du sable endommagé et pour les dommages causés à la plage en tant que lieu touristique.

L'Assemblée et le Comité exécutif du Fonds de 1971 n'ont cessé de soutenir que les demandes au titre de dommages à l'environnement en soi n'étaient pas recevables en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. La résolution N°3 adoptée en 1980 par l'Assemblée indique que la détermination du montant de l'indemnisation à verser par le Fonds de 1971 ne doit pas être effectuée sur la base d'une quantification abstraite des dommages réalisée au moyen de modèles théoriques.

En octobre 1994, l'Assemblée a récapitulé la position du Fonds de 1971 au sujet de la recevabilité des demandes d'indemnisation liées aux dommages au milieu marin comme suit:

- a) Le Fonds de 1971 accepte les demandes qui portent sur des "éléments quantifiables" du dommage au milieu marin, tels que le coût raisonnable de la remise en état de l'environnement pollué et les pertes de bénéfices (de recettes, de revenus) résultant du dommage au milieu marin qui ont été subies par des personnes directement tributaires des recettes qu'elles tirent de leurs activités côtières ou liées au secteur maritime comme le manque à gagner des pêcheurs ou des hôteliers et des restaurateurs de stations balnéaires.
- b) Le Fonds de 1971 n'a cessé de soutenir que les demandes portant sur des éléments non quantifiables des dommages au milieu marin n'étaient pas recevables.

L'Assemblée a rejeté les demandes d'indemnisation pour dommages au milieu marin qui étaient calculées sur la base de modèles théoriques. Des indemnités ne peuvent être versées que si le demandeur a subi un préjudice économique quantifiable.

- c) Les dommages de caractère punitif, calculés en fonction de la gravité de la faute commise et/ou de l'ampleur du bénéfice obtenu par la partie fautive ne sont pas recevables. Les sanctions pénales et civiles imposées pour une pollution par les hydrocarbures émanant d'un navire ne constituent pas une indemnisation et ne relèvent donc pas de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds.

La recevabilité des demandes au titre de mesures de remise en état de l'environnement a été examinée par le 7^{ème} Groupe de travail intersessions. Le Groupe de travail a convenu que, pour être indemnisables, les mesures de remise en état de l'environnement devraient répondre aux critères suivants:

- ▶ elles devraient être d'un coût raisonnable;
- ▶ elles ne devraient pas être d'un coût disproportionné par rapport aux résultats obtenus ou aux résultats qui pourraient être raisonnablement escomptés; et
- ▶ elles devraient être appropriées et avoir une chance raisonnable de succès.

En octobre 1994, l'Assemblée a entériné le rapport du Groupe de travail.

En octobre 1997, le Comité exécutif a examiné la demande présentée par la République du Venezuela. Le Comité a noté que l'Administrateur n'avait pas encore été en mesure de procéder à un examen approfondi des différentes rubriques de cette demande. Le Comité a noté toutefois que, de l'avis de l'Administrateur, il semblait que deux rubriques de la demande (dommages aux palourdes et aux plages touristiques) avaient été calculées sur la base de modèles théoriques et qu'elles ne correspondaient pas aux pertes que le demandeur avait effectivement subies, et que, selon lui, ces rubriques n'étaient donc pas recevables aux fins d'indemnisation en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Il n'apparaissait pas clairement si la demande au titre de la restauration de la qualité de l'eau concernait des coûts de remise en état du milieu marin ou des dommages à l'environnement en soi. La demande présentée au titre du remplacement du sable semblait se rapporter à des mesures de remise en état du milieu marin. Le Comité a noté le point de vue de l'Administrateur selon lequel il fallait déterminer si les deux dernières rubriques remplissaient les critères de recevabilité.

Le Comité exécutif a approuvé l'analyse préliminaire de l'Administrateur concernant la recevabilité des rubriques susvisées. Il a souligné qu'il était important que le Fonds de 1971 adhère aux principes de la recevabilité eu égard aux demandes au titre de dommages à l'environnement en soi et aux demandes relatives à des mesures de remise en état de l'environnement.

Tribunal civil de Caracas

La République du Venezuela a présenté une demande d'un montant estimatif de US\$20 millions (£12,2 millions), ultérieurement porté à US\$60 248 701 (£37 millions), contre le propriétaire du navire, le capitaine du *Nissos Amorgos* et le Gard Club auprès d'un tribunal civil de première instance à Caracas. Il semble que cette demande porte sur les quatre mêmes rubriques de dommages que la demande déposée devant le tribunal de Cabimas. Dans son mémoire, la République du Venezuela a fait valoir qu'il s'agissait d'un sinistre d'une grande ampleur qui avait gravement touché le milieu marin et l'écosystème en général et qui avait occasionné des dépenses

considérables au titre des "dommages par pollution" et des "mesures de sauvegarde". Le Fonds de 1971 n'a pas été notifié de cette demande.

Un syndicat de pêcheurs (FETRAPESCA) a présenté une demande estimée à US\$130 millions (£79 millions), plus frais de justice, contre le propriétaire du navire, le Gard Club et le capitaine du *Nissos Amorgos* auprès du tribunal civil de Caracas. Le Fonds de 1971 a été notifié de cette demande.

FETRAPESCA a obtenu une ordonnance du tribunal de Caracas ordonnant la saisie des biens du propriétaire du navire et des navires dont il n'est pas propriétaire mais qu'il gère en association ainsi que des avoirs appartenant au Gard Club, à concurrence d'un montant total de US\$292,5 millions (£178 millions). Cette ordonnance est encore en vigueur.

À la demande de FETRAPESCA, le tribunal a chargé un comité composé d'avocats et d'experts techniques d'évaluer le montant des dommages que le déversement a causés à l'environnement. Ce comité a déposé son rapport devant le tribunal le 24 octobre 1997. Bien que le rapport ne tente pas de quantifier les effets du déversement, il suggère néanmoins qu'à peu près 20 000 pêcheurs ont vu leur revenu décroître d'environ 80% par voie de conséquence.

FETRAPESCA a également présenté une demande, d'un montant de Bs3,473 milliards (£4,2 millions) contre la banque qui avait fourni une garantie au tribunal criminel de Cabimas, auprès du tribunal civil de Caracas au titre des pertes subies par les membres du syndicat. Le Fonds de 1971 n'a pas été notifié de cette demande.

Onze entreprises de transformation du poisson et de coquillages et crustacés ont présenté une demande estimée à US\$100 millions (£61 millions), plus frais de justice, contre le propriétaire du navire, le Gard Club et le capitaine du *Nissos Amorgos* auprès du tribunal civil de Caracas. Le Fonds de 1971 n'a pas été notifié de cette demande.

Une association locale de pêcheurs a présenté une demande d'un montant estimatif de US\$10 millions (£6,1 millions), plus frais de justice, contre le propriétaire du navire et le Gard Club auprès du tribunal civil de Caracas. À la demande du propriétaire du navire/Gard Club, le tribunal a rejeté l'action en invoquant un vice de forme.

Conflit de juridiction

Le capitaine, le propriétaire du navire et le Gard Club ont demandé que le tribunal civil de Caracas déclare qu'il n'a pas juridiction sur les actions intentées à la suite du sinistre du *Nissos Amorgos* et que le tribunal criminel de Cabimas a la plénitude exclusive de juridiction. Ils ont également soutenu que l'action intentée par le Procureur général devant le tribunal de Caracas devrait en tout état de cause être rejetée étant donné qu'une action correspondante avait été introduite devant le tribunal de Cabimas. Jusqu'ici, aucune décision n'a été prise au sujet de la demande.

Niveau des paiements

En octobre 1997, le Comité exécutif a noté que rien ne permettait de savoir quel serait le montant total des demandes nées du sinistre du *Nissos Amorgos*. Le Comité a estimé qu'il était nécessaire de trouver un équilibre entre la nécessité de faire preuve de prudence dans le paiement des demandes et l'importance du fait que le Fonds de 1971 soit en mesure de payer les demandes à un stade précoce. Le Comité a donc décidé qu'à ce stade, les paiements du Fonds de 1971 devraient être limités à 25% des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur, tels qu'évalués par les experts du Gard Club et le Fonds au moment où le paiement était effectué.

Cause du sinistre et questions connexes

Le Fonds de 1971 se tient informé du déroulement de l'enquête sur la cause du sinistre qui est actuellement menée par les autorités vénézuéliennes. Le Fonds a engagé un expert technique qui a pour mission d'enquêter sur la cause du sinistre, afin de permettre au Fonds d'intervenir, si nécessaire, dans de futures actions en justice.

La délégation du Venezuela a soutenu que l'échouement était effectivement survenu à l'extérieur même du chenal de Maracaibo.

Le propriétaire du navire a fait savoir au Fonds de 1971 qu'en vertu de l'article III.2 c) de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, il se réservait le droit de demander à être exonéré de sa responsabilité au titre des dommages de pollution résultant du sinistre en invoquant que le dommage résultait en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

En juin 1997, le Comité exécutif a noté que, en l'absence de renseignements sur la cause du sinistre, il était impossible de se prononcer sur la question de savoir si le propriétaire du navire serait exonéré de sa responsabilité. Un certain nombre de délégations ont souligné qu'il serait en général difficile de prouver que le sinistre était entièrement causé par la négligence d'une autorité.

Le propriétaire du navire et le Gard Club ont informé le Fonds de 1971 qu'ils allaient soumettre une déclaration détaillée indiquant leur position concernant la cause du sinistre, ainsi que des pièces justificatives, afin que le Fonds de 1971 et ses experts les examinent, et ils ont déclaré que, pour l'instant, ils avaient l'intention de continuer à payer les demandes.

DAIWA MARU N°18

(Japon, 27 mars 1997)

Alors que le navire-citerne japonais *Daiwa Maru N°18* (186 tjb) déchargeait du fuel-oil lourd dans les citernes à terre d'une raffinerie de pétrole de Kawasaki, préfecture de Kanagawa (Japon), des fuites se sont produites par une fissure de la manche en caoutchouc reliant le tuyautage de déchargement du *Daiwa Maru N°18* à l'installation à terre. Le fuel-oil s'est répandu sur le pont du *Daiwa Maru N°18* avant de se déverser dans la mer.

Les opérations de nettoyage ont été effectuées par des entrepreneurs et par la raffinerie de pétrole, qui a mobilisé ses employés. Ces opérations ont été achevées en deux jours. Le Fonds de 1971 a suivi les opérations par l'intermédiaire de ses experts japonais.

Le montant de limitation applicable au *Daiwa Maru N°18* est estimé à ¥3,4 millions (£15 800).

Plusieurs entrepreneurs ont présenté des demandes s'élevant au total à ¥18 millions (£82 000). Les experts japonais du Fonds de 1971 examinent actuellement ces demandes.

Le Fonds de 1971 enquête actuellement pour déterminer si les hydrocarbures déversés peuvent être considérés comme une "cargaison", condition indispensable pour que le sinistre relève du champ d'application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

JEONG JIN N°101

(République de Corée, 1er avril 1997)

Le sinistre

Le 1er avril 1997, la barge coréenne *Jeong Jin N°101* (896 tjb) chargeait du fuel-oil lourd à un terminal pétrolier du port de Pusan (République de Corée). Quelque 124 tonnes d'hydrocarbures auraient débordé de l'une des citernes du *Jeong Jin N°101* et se seraient déversées dans la mer. L'exploitant du terminal pétrolier a immédiatement commencé les opérations de nettoyage. Les hydrocarbures déversés ont néanmoins contaminé diverses parties du port. Les opérations de nettoyage ont été achevées à la fin du mois d'avril 1997.

Le *Jeong Jin N°101* n'était pas couvert par une assurance-responsabilité en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Toutefois, le propriétaire du navire avait une garantie bancaire de Won 143 millions (£51 000) émise par une banque coréenne afin de couvrir sa responsabilité civile au titre des dommages dus à une pollution par les hydrocarbures qui serait causée par ce navire.

Le montant de limitation applicable au *Jeong Jin N°101* est estimé à Won 148 millions (£53 000).

Le propriétaire du navire a entamé la procédure en limitation en novembre 1997.



Sinistre du *Jeong Jin N°101* - nettoyage des brise-lames
(source: KOMOS)

Une enquête menée par l'avocat coréen du Fonds de 1971 sur les événements ayant abouti au déversement a indiqué que les hydrocarbures avaient pénétré dans la cale N°2 puis avaient débordé par l'ouverture de cette cale. Le Comité exécutif a estimé que, puisque les hydrocarbures avaient pénétré dans la cale, ils devraient être considérés comme répondant au critère du transport à bord en tant que cargaison. Le Comité a donc conclu que ce sinistre relevait du champ d'application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

L'avocat coréen du Fonds de 1971 a également enquêté sur le rôle du terminal pétrolier dans les événements. L'enquête a révélé qu'au terminal pétrolier en question un employé du terminal se rendait à bord de la barge et en vérifiait la capacité ainsi que l'état des cales avant le commencement du chargement. C'est ce qui a été fait dans le cas du *Jeong Jin N°101*. Il a été constaté que, conformément à la pratique habituelle en Corée, l'équipage de la barge était seul responsable du chargement correct des hydrocarbures une fois le chargement commencé, et que le personnel du terminal n'avait aucune obligation concernant le chargement sauf celle de vérifier que la traverse de chargement ne fuyait pas. Dans le cas présent, la traverse de chargement ne présentait aucun problème.

Compte tenu de ces renseignements, le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1971 n'était pas fondé à engager une action récursoire contre le terminal pétrolier.

Demandes d'indemnisation

Huit demandes, d'un montant total de Won 565 millions (£203 000), ont été soumises au titre d'opérations de nettoyage. Les experts engagés par le Fonds de 1971 ont évalué ces demandes à Won 415 millions (£150 000). Des négociations avec les demandeurs sont en cours.

Aucune demande n'a été reçue des secteurs de la pêche et du tourisme. Il est peu probable que de nouvelles demandes soient présentées.

OSUNG N°3

(République de Corée, 3 avril 1997)

Le navire-citerne *Osung N°3* (786 tjb), immatriculé en République de Corée, s'est échoué sur l'île de Tunggado, juste au sud de l'île de Kojedo dans la région de Pusan (République de Corée) et a sombré par 70 mètres de fond. Le navire transportait environ 1 700 tonnes de fuel-oil lourd. Des hydrocarbures se sont immédiatement déversés mais il n'a pas été possible d'évaluer la quantité déversée ni la quantité restant à bord.

Les hydrocarbures se sont répandus dans un rayon de 15 km² autour du lieu de l'échouement. On a estimé qu'il y avait de 50 à 200 tonnes d'hydrocarbures dans cette zone. De petites quantités décroissantes d'hydrocarbures ont continué à s'échapper du navire submergé, et, au 9 avril 1997, seules de faibles traînées irisées étaient visibles à la surface.

La police maritime coréenne, assistée des autorités locales et d'entreprises de nettoyage engagées par le propriétaire du navire, a organisé et mené les opérations de nettoyage en mer. Une centaine de navires se sont employés à pulvériser du dispersant, à écumer et enlever manuellement les hydrocarbures à l'aide de matériaux absorbants. Les opérations de nettoyage en mer ont pris fin le 12 avril 1997.

Bien que les côtes des petites îles proches du lieu de l'échouement aient été souillées, aucune pollution du littoral du continent n'a été signalée.

Des hydrocarbures qui provenaient peut-être de l'*Osung N°3* ont atteint les parages de l'île de Tsushima, au Japon, le 7 avril 1997. La Japan Maritime Safety Agency a déployé environ 150 navires pour lutter contre les hydrocarbures en mer entre les 7 et 21 avril. Les hydrocarbures ont également touché le littoral au nord-ouest de l'île de Tsushima. Le nettoyage du littoral a été effectué par des pêcheurs, des membres de la Force d'auto-défense, des sapeurs-pompier, des agents municipaux et des volontaires.

Des échantillons d'hydrocarbures ont été prélevés au Japon pour être comparés avec ceux qui se sont échappés de l'*Osung N°3*. Ces échantillons ont été envoyés pour analyse chimique. Les experts du Fonds de 1971 sont de l'opinion que les résultats des analyses montrent que les hydrocarbures prélevés au Japon concordent pleinement avec ceux qui se sont échappés de l'*Osung N°3*.

Effets sur la pêche

République de Corée

La pêche traditionnelle et l'aquaculture intensive sont pratiquées sur toute la côte méridionale. Les secteurs importants à cet égard sont la pêche pratiquée dans les zones communes, la pêche côtière à filets fixes et l'industrie de mariculture de grande envergure. L'impact des hydrocarbures semble avoir été minime sur la pêche et la mariculture.

Japon

L'île de Tsushima abrite des activités de phycoculture et de pêche à filets fixes, et l'on y trouve aussi une communauté de marins-pêcheurs. Ces ressources auraient prétendument subi des dommages, mais à ce jour aucune indication sur l'ampleur de l'impact n'a été fournie.

Questions relatives à l'épave et aux hydrocarbures restés à bord

En avril 1997, le Comité exécutif a noté que, selon toute probabilité, une quantité notable d'hydrocarbures restait à bord du navire submergé, que ces hydrocarbures, s'ils s'échappaient, risquaient de toucher un grand nombre d'installations aquacoles situées à quelque sept kilomètres au nord du site où le navire avait coulé et que de telles fuites d'hydrocarbures pourraient donner lieu à d'importantes demandes d'indemnisation.

Le Comité exécutif a entériné la démarche proposée par l'Administrateur selon laquelle il procéderait, avec les autorités coréennes, à des entretiens concernant le moyen le plus approprié de traiter les hydrocarbures restant à bord du navire submergé, sans impliquer le Fonds de 1971 dans l'exécution de ces opérations. Il préciserait que le Fonds de 1971 pouvait seulement aider les autorités coréennes en leur fournissant des conseils d'experts et sans participer aux opérations consistant à inspecter le navire, à faire des réparations pour empêcher toute nouvelle fuite d'hydrocarbures ou à enlever des hydrocarbures du navire. Il préciserait également que le Fonds de 1971 ne pouvait pas garantir qu'il paierait les coûts de telles opérations mais que ces coûts devraient faire l'objet d'une demande d'indemnisation dont la recevabilité serait évaluée sur la base des critères énoncés par l'Assemblée et le Comité exécutif.

Le Fonds de 1971 a engagé un expert d'un cabinet londonien d'inspection maritime et l'a chargé de surveiller les opérations et d'assurer la liaison avec les autorités coréennes, lesquelles envisageaient de prendre des mesures aux fins de l'inspection de l'épave et de l'enlèvement des hydrocarbures. L'expert s'est rendu en République de Corée à deux reprises et s'est entretenu avec la police maritime coréenne sur ces questions.

En avril et en mai 1997, les autorités coréennes ont procédé à des inspections de l'épave au moyen d'un véhicule commandé à distance. Les inspections, qui se sont parfois heurtées à des problèmes techniques, ont établi que l'épave se trouvait en position verticale, qu'un certain nombre de citernes latérales bâbord à l'avant du navire étaient endommagées et que des traces d'hydrocarbures s'échappaient d'une citerne à cargaison bâbord.

L'expert du Fonds de 1971 a fait part à la police maritime coréenne de l'opinion de l'Administrateur selon laquelle les hydrocarbures restant à l'intérieur de l'épave constituaient un risque grave de pollution et qu'il importait que des mesures adéquates soient prises afin d'empêcher de nouvelles fuites. L'expert a indiqué qu'à son avis les inspections effectuées au moyen d'un véhicule commandé à distance ne pouvaient fournir que des renseignements très limités et qu'il était nécessaire de faire appel à des plongeurs expérimentés qui détermineraient l'état du navire. Diverses méthodes d'enlèvement des hydrocarbures ont également été discutées lors de la réunion.

La police maritime coréenne a ordonné au propriétaire du navire d'enlever les hydrocarbures et l'épave. On croit savoir que le propriétaire de la cargaison a reçu pour instruction d'enlever les hydrocarbures.

Les autorités coréennes, le propriétaire du navire et le propriétaire de la cargaison ont demandé au Fonds de 1971 de prendre des mesures visant à enlever l'épave ou les hydrocarbures, ou à garantir le paiement de telles mesures. Des sociétés d'assistance ont également demandé au Fonds de 1971 quelle était sa position eu égard au paiement des opérations d'enlèvement des hydrocarbures. Dans sa réponse, l'Administrateur a expliqué quel était le rôle du Fonds de 1971 et quels étaient les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation en s'inspirant des dispositions susvisées.

L'Institut coréen de recherche sur les navires et l'ingénierie océanique a présenté un rapport d'enquête sur l'*Osung N°3*. D'après les estimations contenues dans le rapport, les citernes de l'épave de l'*Osung N°3* renferment environ 1 400 tonnes d'hydrocarbures qui risquent de ne pas se solidifier. Il a été conclu que des hydrocarbures pourraient encore s'échapper de l'épave si le navire endommagé se détériorait davantage ou si un autre navire ou des appareils de pêche devaient toucher l'épave, ou encore si celle-ci était dérangée par le passage d'un typhon.

Étant donné le risque d'un nouveau déversement et l'impact potentiel que cela entraînerait sur les zones de pêche, les installations de mariculture extensive et les plages touristiques situées aux alentours, le rapport a conclu qu'une opération d'enlèvement des hydrocarbures devrait être menée le plus rapidement possible afin de réduire le risque de pollution, étant donné que 60% à 80% des hydrocarbures pouvaient être récupérés. Le rapport a également conclu que l'épave elle-même devrait aussi être renflouée afin d'éliminer complètement le risque de pollution additionnelle. Bien que la meilleure époque pour les opérations d'enlèvement de l'épave et des hydrocarbures se situe entre mars et mai, le rapport a indiqué que, compte tenu de l'urgence des travaux, les opérations pourraient être menées entre septembre et novembre. On a estimé que l'enlèvement des hydrocarbures prendrait quatre mois et coûterait Won 4 milliards (£2,8 millions), tandis que l'enlèvement de l'épave durerait trois mois et coûterait Won 3 milliards (£2,1 millions).

On croit savoir que les autorités coréennes envisagent de perforer la coque pour évaluer la quantité d'hydrocarbures que renferment les citernes de l'épave. On croit savoir aussi que plusieurs sociétés d'assistance ont contacté les autorités coréennes et le propriétaire du navire, indiquant qu'elles étaient intéressées par les opérations d'enlèvement des hydrocarbures et de l'épave.

Demandes d'indemnisation

En ce qui concerne la République de Corée, des demandes d'indemnisation ont été présentées par la police maritime coréenne, des autorités locales, l'affréteur de l'*Osung N°3* et un certain nombre d'entrepreneurs ayant participé aux opérations de nettoyage et à l'inspection du navire naufragé, et par deux coopératives de pêche pour manque à gagner. Ces demandes, d'un montant total de Won 1,2 milliard (£466 000), sont examinées actuellement par les experts du Fonds de 1971.

Il y aura peut-être d'autres demandes présentées par les secteurs de la pêche et de la mariculture en République de Corée.

Des demandes d'un montant total de ¥659 millions (£3,1 millions) ont été soumises au titre des opérations de nettoyage effectuées au Japon. Une demande de ¥285 millions (£1,3 million) a été présentée par une coopérative de pêche japonaise au titre des pertes de recettes causées par le déversement d'hydrocarbures. Ces demandes sont actuellement examinées par les experts du Fonds de 1971.

On s'attend à la soumission d'une autre demande de quelque ¥60 millions (£280 000) par la Force d'autodéfense japonaise au titre d'opérations de nettoyage.

Niveau des paiements du Fonds de 1971

En juin 1997, le Comité exécutif a noté que l'on ne disposait que de très peu d'information quant au coût des opérations de nettoyage en République de Corée et que les secteurs de la pêche et de la mariculture présenteraient peut-être des demandes. Il a été noté qu'il était impossible de chiffrer le coût des opérations qui pourraient être entreprises pour empêcher de nouvelles fuites d'hydrocarbures ou pour enlever l'épave. Le Comité a, en outre, noté qu'il n'existait aucune information quant au coût des opérations de nettoyage menées au Japon ni quant aux demandes relatives à la pêche susceptibles d'être présentées au Japon.

Étant donné le risque grave de pollution que représentait l'importante quantité d'hydrocarbures restant dans l'épave et la grande incertitude qui en résultait, le Comité exécutif a pensé, comme l'Administrateur, qu'il n'était pas possible d'évaluer raisonnablement le montant total des demandes nées du sinistre de l'*Osung N°3*. Le Comité a jugé nécessaire de mettre en balance, d'une part, la nécessité de faire preuve de prudence dans le paiement des demandes et, d'autre part, l'importance pour le Fonds de 1971 de verser des indemnités à un stade précoce, en gardant à l'esprit que le montant de limitation applicable à l'*Osung N°3* était très modique. Le Comité a donc décidé que, à ce stade, l'Administrateur serait autorisé à effectuer des paiements correspondant à 25% des dommages ou des pertes effectivement subis par chaque demandeur, tels qu'ils seraient évalués par les experts du Fonds de 1971 au moment du versement du paiement.

Compte tenu de l'incertitude qui continue de planer au sujet du montant total des demandes nées du sinistre de l'*Osung N°3*, le Comité exécutif a décidé, en octobre 1997, de maintenir la limite des paiements du Fonds de 1971 à 25% du montant des dommages effectivement subis par chaque demandeur.

Procédure en limitation

L'*Osung N°3* n'était pas inscrit auprès d'un Club P & I, mais il avait souscrit une assurance-responsabilité jusqu'à concurrence de US\$1 million (£600 000) par sinistre.

Le montant de limitation applicable au navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est estimé à 104 500 DTS (£90 000).

Le propriétaire du navire a fait une demande auprès du tribunal compétent pour engager la procédure en limitation, laquelle lui a été accordée en octobre 1997.

Enquête sur la cause du sinistre

Par jugement rendu le 24 juin 1997, le tribunal criminel coréen compétent a indiqué que le capitaine de l'*Osung N°3* avait engagé le navire dans une zone interdite afin de gagner du temps, et n'avait pas navigué le navire avec l'attention voulue. Le tribunal lui a par conséquent infligé une peine d'un an de prison.

Compte tenu des conclusions du tribunal criminel, le Comité exécutif a décidé qu'il n'existait aucun motif pour que le Fonds de 1971 s'oppose au droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité ou refuse la prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Applicabilité des Conventions

Lorsque le sinistre de l'*Osung N°3* est survenu, la République de Corée n'était ni Partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ni à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le montant de l'indemnisation disponible pour les dommages causés en République de Corée doit donc être fixé en application 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 (environ £50 millions).

En revanche, le Japon était Partie aux Conventions de 1992 à l'époque du sinistre. Le montant maximal disponible pour les dommages subis au Japon sera donc calculé conformément à ces conventions, à savoir 135 millions de DTS (£112 millions), y compris tous les paiements versés aux demandeurs coréens et japonais en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Au cas où le montant total des demandes nées du sinistre au titre des dommages subis en Corée et au Japon dépasserait 60 millions de DTS et que les paiements prévus par la Convention de 1971 portant création du Fonds devraient être répartis au prorata, les demandeurs japonais auraient droit à une indemnisation additionnelle aux termes de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Étant donné que l'*Osung N°3* était immatriculé en République de Corée, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire serait celle qui est prévue par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

En octobre 1997, l'Assemblée a examiné la question de savoir si le Fonds de 1992 devrait verser aux demandeurs au Japon le solde des 75%, puis soumettre des demandes subrogées au Fonds de 1971 au cas où les paiements du Fonds de 1971 dépasseraient la limite des 25%. L'Assemblée a décidé qu'il serait approprié que le Fonds de 1992 intervienne à ce stade, étant donné qu'un État à l'égard duquel la Convention de 1992 portant création du Fonds était entrée en vigueur avait ainsi garanti que les victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sur son territoire bénéficiaient d'un montant maximal d'indemnisation plus élevé que celui prévu par la Convention de 1971 portant création du Fonds. L'Assemblée a, par conséquent, autorisé l'Administrateur à verser le solde des demandes établies ayant trait aux dommages subis au Japon.

PLATE PRINCESS

(Venezuela, 27 mai 1997)

Le sinistre

Le navire-citerne maltais *Plate Princess* (30 423 tjb) se trouvait à quai dans un terminal pétrolier à Puerto Miranda sur le lac Maracaïbo (Venezuela). Le 27 mai 1997, alors que le navire chargeait 44 250 tonnes de pétrole brut Lagotreco, quelque 3,2 tonnes se seraient déversées.

Le 22 mai 1997, un inspecteur indépendant et un contrôleur de la pollution avaient procédé, respectivement, à un examen des citernes à cargaison et des citernes de ballast du *Plate Princess* qui se serait révélé satisfaisant. À l'issue de l'inspection des citernes de ballast, un inspecteur du Gouvernement avait autorisé le capitaine à déballaster dans le lac de Maracaïbo.

Le capitaine du *Plate Princess* a indiqué qu'à son avis les raccords du tuyautage de ballast du navire se seraient relâchés par suite du mauvais temps rencontré par le navire alors qu'il faisait route vers Puerto Miranda. Étant donné que le tuyautage de ballast traversait les citernes dans lesquelles la cargaison de brut était en train d'être chargée, les hydrocarbures contenus dans ces citernes auraient pu, d'après le capitaine, s'infiltrer dans le tuyautage de ballast pendant le déballastage et se déverser dans le lac de Maracaïbo.

Le 7 juin 1997, un expert engagé par le Fonds de 1971 et l'assureur P & I du propriétaire du navire, la Standard Steamship Owner's Protection & Indemnity Association (Bermuda) Ltd (appelée le "Standard Club") s'est rendu sur les lieux du déversement et a signalé qu'il n'y avait aucune trace de pollution par les hydrocarbures dans le voisinage immédiat du poste à quai où se trouvait le *Plate Princess* au moment du déversement, ni aux jetées proches destinées aux chaloupes et aux remorqueurs. L'expert a été informé que l'on avait observé que des hydrocarbures dérivait vers le nord-ouest, en direction d'une petite mangrove située à environ un kilomètre. On a signalé l'arrivée d'hydrocarbures sur les rives d'une zone inhabitée. On n'a pas connaissance que des ressources de pêche ou d'autres ressources économiques aient été contaminées ou touchées.

Le montant de limitation applicable au *Plate Princess* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est estimé à 3,6 millions de DTS (£2,9 millions).

En octobre 1997, le Comité exécutif a estimé que, s'il est confirmé que le produit déversé était du brut Lagotreco comme le pétrole qui était chargé à bord du *Plate Princess*, il apparaîtrait que les hydrocarbures qui ont fui par les raccords défectueux du tuyautage de ballast avaient initialement été chargés dans les citernes à cargaison. Le Comité a estimé que le sinistre relèverait donc des Conventions, puisque les hydrocarbures étaient transportés à bord en tant que cargaison.

Procédures devant les tribunaux

Immédiatement après le sinistre, un tribunal pénal de première instance de Cabimas a entamé une enquête sur la cause du sinistre. Le tribunal de Cabimas a décidé qu'il fallait poursuivre au pénal le capitaine du *Plate Princess*.

Un syndicat de pêcheurs (FETRAPESCA) a présenté une demande d'indemnisation au tribunal de Cabimas au nom de 1 692 propriétaires de bateaux de pêche, pour un montant estimatif de US\$10,060 par bateau (£6 100), soit un montant total de US\$17 millions (£10 millions). Cette demande est présentée au titre des dommages allégués aux bateaux et aux filets de pêche, ainsi qu'au titre du manque à gagner. Le Fonds de 1971 n'a pas été notifié de cette action.

FETRAPESCA a demandé que le tribunal de Cabimas mette en place une commission chargée d'enquêter sur les préjudices subis et d'établir, notamment, une formule qui permettrait d'évaluer l'effet du déversement d'hydrocarbures sur l'environnement, les critères qui serviraient à déterminer les effets du déversement sur l'écosystème et les conséquences du déversement pour les communautés touchées, en particulier les pêcheurs.

FETRAPESCA a également présenté à un tribunal civil de Caracas une demande d'indemnisation contre le propriétaire du navire et le capitaine du *Plate Princess* pour un montant estimé à US\$10 millions (£6,0 millions). Cette procédure intervient au titre du manque à gagner subi par les pêcheurs du fait du déversement.

Un syndicat local de pêcheurs a présenté au tribunal civil de Caracas une demande d'indemnisation contre le propriétaire du navire et le capitaine du *Plate Princess* pour un montant estimé à US\$20 millions (£12,1 millions) plus les frais de justice.

Conflit de juridiction

Le capitaine et le propriétaire du navire ont déposé une requête devant le tribunal civil de Caracas demandant que celui-ci se dise non compétent en ce qui concerne les actions découlant du sinistre du *Plate Princess* et déclare que le tribunal de Cabimas est seul compétent en la matière du fait que le sinistre est survenu dans une zone relevant de la compétence du tribunal de Cabimas. Ils ont également soutenu que l'action intentée devant le tribunal de Caracas devrait en tout état de cause être rejetée, étant donné que le tribunal de Cabimas a déjà ouvert une enquête sur les circonstances entourant le déversement. Jusqu'ici, aucune décision n'a été prise au sujet de l'action.

DIAMOND GRACE

(Japon, 2 juillet 1997)

Le sinistre

Le navire-citerne panaméen *Diamond Grace* (147 012 tjb), qui transportait environ 257 000 tonnes de pétrole brut, s'est échoué dans la baie de Tokyo (Japon). Le bordé extérieur de trois citernes de tribord a été fissuré et du pétrole brut s'est déversé dans la mer. Les premières estimations du volume d'hydrocarbures déversés étaient de l'ordre de 15 000 tonnes, mais ces estimations ont été révisées à la baisse lorsqu'une bonne partie de la cargaison que l'on croyait disparue d'une des citernes de tribord a été trouvée dans une citerne de ballast; le chiffre est désormais de 1 500 tonnes. Le navire a été mis à quai et l'on a déchargé le reste de la cargaison.

Le *Diamond Grace* était immatriculé à Panama, qui est Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, mais non à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Dans le cas présent, le droit de limitation du propriétaire du navire est donc régi par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, à laquelle le Japon et le Panama étaient tous deux Parties à la date du sinistre.

Le montant de limitation applicable au *Diamond Grace* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est de 14 millions de DTS, soit environ ¥2,444 milliards (£11,4 millions).

Opérations de nettoyage

La nappe d'hydrocarbures a rapidement gagné le milieu de la baie de Tokyo et des vents légers mais réguliers venant du Sud ont entraîné dans le port de Kawasaki les résidus en train de

se disperser. Le propriétaire du navire et les autorités japonais ont mobilisé une flotte d'environ 150 navires pour déployer des barrages flottants dans le port de Kawasaki et autour de celui-ci et pour récupérer les hydrocarbures à l'aide de produits absorbants. Quelques navires ont pulvérisé des produits dispersants sur les nappes d'hydrocarbures plus importantes qui se trouvaient autour du brise-lame de Kawasaki et dans le port. L'opération de nettoyage a été coordonnée par le Bureau de l'Agence de la sécurité maritime (MSA).

Le plus gros des opérations de nettoyage a été achevé quatre jours après le sinistre; seules restaient de petites quantités de résidus qui faisaient tache sur les digues ou qui étaient coincées parmi les tétrapodes du port. Le nettoyage des digues et des tétrapodes a été achevé en trois semaines.

Demandes d'indemnisation

Immédiatement après le sinistre, on a pu craindre que celui-ci donnerait lieu à des demandes d'indemnisation représentant des sommes extrêmement importantes. Le Fonds de 1971 et l'assureur du propriétaire du navire, la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited (appelée le "UK Club") ont donc ouvert à Tokyo un Bureau conjoint des demandes d'indemnisation.

Au 31 décembre 1997, le Bureau des demandes d'indemnisation avait reçu 58 demandes se montant au total à ¥1,209 milliard (£5,7 millions). Sur ce montant, ¥703 millions (£3,3 millions) concernent les opérations de nettoyage et ¥464 millions (£2,2 millions) le préjudice subi par le secteur des pêches. Le Bureau des demandes d'indemnisation a été notifié de dix autres demandes à propos desquelles aucun montant n'a été indiqué. Des demandes d'indemnisation au titre de préjudices personnels, du fait de l'inhalation de vapeurs d'hydrocarbures, ont également été présentées, mais pour des sommes relativement modestes.

Il est peu probable que d'autres demandes d'indemnisation soient présentées pour des montants importants. Il est donc possible que le montant total des demandes d'indemnisation ne dépasse pas le montant de limitation du propriétaire du navire.

KATJA

(Grèce, 7 août 1997)

Le *Katja* (52 079 tjb), immatriculé aux Bahamas, a heurté le quai alors qu'il manoeuvrait pour gagner un poste à quai dans le port du Havre (France). L'impact avec le quai a troué la citerne de mazout de bâbord; 190 tonnes de mazout se sont déversées. Des barrages flottants ont été déployés autour du poste de mouillage, mais le mazout a pu s'échapper du port pour atteindre les plages situées au nord et au sud du Havre. Les quais, ainsi que d'autres ouvrages situés dans le port, ont été contaminés sur une longueur d'environ 15 kilomètres. Le mazout a atteint un port de plaisance situé à l'entrée du port, et de nombreux bateaux de plaisance ont été souillés. On a également trouvé du mazout dans une partie du port où l'on construit actuellement un nouveau port destiné aux bateaux pratiquant la pêche côtière.

Les opérations de nettoyage à l'intérieur du port ont été prises en charge par les autorités portuaires et les exploitants des divers postes à quai. Les opérations ont été menées par des entrepreneurs locaux.

Le nettoyage des plages a été organisé par les autorités locales, qui ont fait appel à des entreprises locales, aux sapeurs-pompiers et à l'armée. La baignade et les sports nautiques ont été interdits pendant quelques jours, tant que l'on trouvait encore du mazout sur les plages. Toutes les plages ont été ouvertes et les interdictions de baignade levées avant le pont du 15 août.

Certains pêcheurs de crevettes du Havre n'ont pu stocker leur prise dans le port, comme ils le font habituellement. Si la pêche commerciale n'a pas été perturbée, la pêche d'agrément a été interdite, y compris le ramassage de crevettes et de crustacés. Il semblerait pourtant que cette interdiction ne risque guère d'avoir des conséquences économiques, étant donné que ces prises ne sont pas vendues dans le commerce.

Au moment du sinistre, les Bahamas étaient Parties à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, mais non à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le montant de limitation applicable au navire doit donc être déterminé conformément à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile; il a été estimé à FF48 millions (£4,7 millions).

Des formulaires de demandes d'indemnisation, établis conjointement par l'assureur du propriétaire du navire, l'Assuranceföreningen Skuld (appelé le "Skuld Club") et le Fonds de 1971, ont été distribués aux demandeurs potentiels par le correspondant du Skuld Club au Havre, qui a été chargé de recevoir les demandes d'indemnisation.

Des demandes ont été reçues au titre des frais de nettoyage du Port du Havre, des plages environnantes, des navires commerciaux et des yachts de plaisance qui se trouvaient dans le port au moment du sinistre. Certains pêcheurs de crevettes côtières ont demandé à être indemnisés au titre du manque à gagner qu'ils ont subi à la suite du sinistre.

Il est impossible à ce stade de faire une estimation du montant total des demandes d'indemnisation. Il est peu probable que les demandes dépasseront le montant de limitation applicable au *Katja*.



Sinistre du *Katja* - barrage condamnant l'entrée d'un port de plaisance
(source: ITOPF)

EVOIKOS

(Singapour, 15 octobre 1997)

Le sinistre

Le 15 octobre 1997, le navire-citerne chypriote *Evoikos* (80 823 tjb), qui transportait environ 130 000 tonnes de fuel-oil lourd, a abordé le navire-citerne thaïlandais *Orapin Global* (138 037 tjb) alors qu'il empruntait le détroit de Singapour. Trois citernes de cargaison de l'*Evoikos* ont été endommagées; quelque 29 000 tonnes de fuel-oil lourd ont été déversées. L'*Orapin Global*, qui était sur ballast, n'a rien déversé.

À l'époque du sinistre, Singapour était Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile mais non à la Convention de 1971 portant création du Fonds, alors que la Malaisie et l'Indonésie étaient Parties à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds, mais non aux Protocoles de 1992 y relatifs.

Effets du déversement

Dans un premier temps, le déversement a touché les eaux de Singapour. Environ une douzaine d'îles au sud de Singapour ont été contaminées par les hydrocarbures.

Dès le 19 octobre 1997, des nappes d'hydrocarbures avaient dérivé et atteint les eaux malaysiennes et indonésiennes du détroit de Malacca. Sous l'influence des courants marins et locaux, les hydrocarbures ont dérivé pendant plusieurs semaines vers le nord-ouest. Le 23 décembre, ils ont souillé par endroits la côte malaisienne de la Province de Selangor sur une longueur de 40 kilomètres, touchant notamment plusieurs petites plages sablonneuses, des formations rocheuses s'étendant sur un kilomètre, une digue en béton et deux mangroves distinctes.

Le 20 novembre 1997, le navire de charge *An Tai* immatriculé au Belize a coulé à son poste à quai à Port Klang, déversant une quantité indéterminée de fuel-oil qui s'est écoulée dans le détroit de Malacca. Des hydrocarbures émanant du *An Tai* se sont par la suite mélangés à des nappes qui se trouvaient plus loin dans le détroit et qui provenaient de l'*Evoikos*. Des échantillons d'hydrocarbures ont été prélevés au cours des opérations de nettoyage afin d'identifier l'origine des hydrocarbures présents en divers endroits.

Opérations de nettoyage

Singapour

L'autorité maritime et portuaire de Singapour (MPA) a pris en charge les opérations de nettoyage qui ont, au début, essentiellement consisté à diffuser des produits dispersants en mer, puis à maîtriser et récupérer les hydrocarbures flottants. On a déployé du matériel de nettoyage appartenant à l'entreprise East Asia Response Ltd (EARL) et à la Petroleum Association of Japan (PAJ).

Les rivages souillés d'une île de loisirs (Pulau Hantu) et d'une île abritant le phare (Raffles Light) ont été nettoyés par une entreprise commerciale qui a utilisé des dispersants et des pompes à eau de mer à raison d'environ SS400 000 (£145 000). Ces travaux ont été financés par le propriétaire du navire et son assureur, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd, appelée le "UK Club".

Le propriétaire du navire et le UK Club ont engagé diverses entreprises qui ont participé aux opérations de nettoyage. Le coût de ces opérations est estimé à £1,5 million.

Malaisie

Une fois que les hydrocarbures ont atteint le détroit de Malacca, il n'a plus été possible de les traiter au moyen de dispersants chimiques. Les nappes s'étaient presque solidifiées et s'étaient étendues sur une vaste zone, ce qui rendait les opérations de récupération au large inefficaces. La Marine malaisienne a entrepris des opérations de surveillance aérienne et maritime et a placé du matériel en état d'alerte afin de pouvoir prendre des mesures de sauvegarde si nécessaire. Quelque cinq kilomètres de côte ont été contaminés.

Les opérations de nettoyage à terre ont été coordonnées par le Ministère de l'environnement malaisien avec le concours de la Marine. Les autorités du district de la Province de Selangor ont chacune organisé l'enlèvement manuel des hydrocarbures et des débris souillés des côtes sablonneuses et des dispositions ont été prises pour que la zone rocheuse et la digue en béton soient nettoyées. On a laissé les zones de mangrove se régénérer naturellement.

Indonésie

Aucun renseignement n'indique la présence de dommages par pollution en Indonésie.

Effets sur la pêche et le tourisme en Malaisie

De nombreuses installations piscicoles sont situées le long de la côte malaisienne et des mesures ont été prises pour protéger celles d'entre elles qui étaient menacées par les hydrocarbures. Les pisciculteurs ont été encouragés à employer des matériaux disponibles localement, y compris des bâches en plastique lestées de briques, afin d'en recouvrir les viviers et former ainsi une barrière de protection contre les hydrocarbures en suspension.

Un pisciculteur a signalé que certains de ses filets et de ses cages étaient contaminés et que quelques poissons de sa ferme étaient morts par contamination. Ce pisciculteur n'a, à ce jour, présenté aucune preuve à l'appui de sa demande d'indemnisation.

Certains pêcheurs ont adressé une plainte au Ministère de la pêche malaisien selon laquelle leurs bateaux de pêche et leurs filets auraient été contaminés. Leurs allégations sont en cours d'examen.

Jusqu'à présent, rien ne permet de penser que le tourisme a été perturbé.

Demandes d'indemnisation

MPA a indiqué que le coût de ses opérations de nettoyage à Singapour s'élève à S\$13 millions (£4,7 millions). MPA devrait soumettre une ventilation de ces coûts au propriétaire du navire/UK Club dans un proche avenir.

Le UK Club a été avisé de demandes s'élevant à £1 million présentées par divers propriétaires de navire et d'exploitants de terminaux à Singapour dont les biens ont été pollués.

En ce qui concerne la Malaisie, on s'attend à recevoir des demandes de la part du Ministère de l'environnement et de la Marine. Les demandes des pêcheurs et des pisciculteurs seront coordonnées par le Ministère de la pêche malaisien.

Il est impossible à ce stade de faire la moindre estimation du montant des demandes d'indemnisation susceptibles d'être déposées, soit à Singapour, soit en Malaisie.

Il a été indiqué que le propriétaire du navire et le UK Club pourraient arguer que les opérations menées dans les eaux de Singapour (ou du moins dans une partie de celles-ci) ont été



Sinistre de l'*Evoikos* - traînées irisées dans le détroit de Malacca
(source: ITOPF)

entreprises dans le but de prévenir ou de limiter les dommages par pollution causés en Malaisie ou en Indonésie et que les coûts y relatifs ouvriraient donc droit à indemnisation en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le propriétaire du navire et le UK Club ont fait référence à la position adoptée par le Comité exécutif en ce qui concerne le sinistre du *Kihnu*. De surcroît, des demandes au titre des opérations d'assistance risquent d'être soumises non seulement en vertu de l'article 13 de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, mais aussi en vertu de l'article 14 de cette convention.

À sa session d'octobre 1997, le Comité exécutif a estimé qu'il était trop tôt pour se prononcer sur ces questions.

Procédure en limitation

Le propriétaire du navire a entamé les procédures en limitation auprès du tribunal compétent de Singapour. Le montant de limitation applicable à l'*Evoikos* est d'environ 9,7 millions de DTS (£8 millions).

Enquête sur la cause du sinistre

Les autorités de Singapour et de Chypre enquêtent actuellement sur la cause du sinistre. L'Administrateur se tient informé du déroulement de ces enquêtes.

KYUNGNAM N°1

(République de Corée, 7 novembre 1997)

Le caboteur-citerne *Kyungnam N°1* (168 tjb), immatriculé en République de Corée, s'est échoué au large d'Ulsan (République de Corée), alors qu'il transportait environ 400 tonnes de fuel-oil lourd. De ce fait, le fond de l'une des citernes à cargaison tribord a été fracturé. La police maritime d'Ulsan a estimé qu'environ une tonne d'hydrocarbures de cargaison s'était déversée dans la mer. Toutefois, les experts du Fonds de 1971 estiment que 15 à 20 tonnes se sont échappées.

Les hydrocarbures déversés ont touché quelques kilomètres de côtes rocheuses.

La côte touchée abrite d'importantes activités aquacoles. Les cordages flottants et les bouées de certaines installations de culture de la moutarde de mer et certains filets fixes ont été contaminés, de même que 20 à 30 petits navires de pêche qui étaient amarrés dans la zone au moment du sinistre.

La police maritime d'Ulsan a procédé à des opérations de nettoyage au large en utilisant des navires, un écremeur, des barrages flottants, des produits absorbants et des dispersants. Des pêcheurs et des plongeurs locaux ont été engagés par le propriétaire du navire pour procéder à des opérations manuelles de nettoyage à terre.

Une demande de Won 9 millions (£3 400) a été présentée au titre du coût du nettoyage de trois navires qui étaient en cours de réparation dans un chantier naval au moment du sinistre, et du coût du nettoyage de certaines installations du chantier. On s'attend à la soumission de nouvelles demandes pour frais de nettoyage et de demandes liées au secteur de la pêche.

Le montant de limitation applicable au *Kyungnam N°1* en vertu de la législation coréenne est évalué à Won 46 millions (£17 000). Le navire n'était pas affilié à un Cluh P & I mais avait une garantie bancaire pour dommages par pollution de Won 28 millions (£10 000). Du fait de la dépréciation du Won coréen depuis l'émission de la garantie, le montant garanti n'atteint pas le montant de limitation applicable au navire.

L'enquête criminelle sur la cause du sinistre a conclu que le capitaine n'avait pas vérifié la carte marine et avait suivi une route dangereuse qui avait amené le navire à s'échouer sur un rocher submergé.

Compte tenu des conclusions de l'enquête criminelle, le Fonds de 1971 estime qu'il n'est pas fondé à contester le droit de limitation du propriétaire du navire, ni à refuser de le prendre en charge financièrement aux termes de l'article 5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Toutefois, le propriétaire du navire devra constituer un fonds de limitation afin d'être habilité à limiter sa responsabilité.

9.3 Sinistres dont le Fonds de 1992 a traité en 1997

Comme à la section 9.2 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 1997.

SINISTRE EN ALLEMAGNE

(Allemagne, 20 juin 1996)

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 entrepris les opérations de nettoyage en mer et à terre; quelque 2 130 tonnes d'un mélange de pétrole et de sable ont été évacuées des plages. Le coût de ces opérations a été évalué à environ DM2,6 millions (£900 000).

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.

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.

Les autorités allemandes ont avisé le Fonds de 1992 du sinistre. Les autorités, à ce qu'il semble, soutiennent que le navire d'où provenait le pétrole était un pétrolier à l'état léger. 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 léger, 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.

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.

Le montant de limitation applicable au *Kuzbass* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est estimé à environ 38 millions de DTS (£28 millions).

Les autorités allemandes font actuellement le nécessaire pour intenter une action contre le propriétaire du *Kuzbass* et contre son assureur, la West of England Ship Owners' Mutual

Insurance Association (Luxembourg). Elles ont fait savoir au Fonds de 1992 que, si elles ne parvenaient pas à obtenir le remboursement du coût des opérations de nettoyage, elles demanderaient réparation au Fonds de 1992.

NAKHODKA

(Japon, 2 janvier 1997)

Voir les pages 105 à 113 ci-dessus.

OSUNG N°3

(République de Corée, 3 avril 1997)

Voir les pages 122 à 126 ci-dessus.

SINISTRE AU ROYAUME-UNI

(Royaume-Uni, 28 septembre 1997)

Les 28 et 29 septembre 1997, du combustible de soute a échoué sur des plages de sable dans l'Essex sur la côte est de l'Angleterre (Royaume-Uni). Des opérations de nettoyage ont été effectuées à terre par l'autorité locale. La provenance des hydrocarbures est inconnue.

L'autorité locale a soumis au Fonds de 1992 une demande d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage d'un montant provisoire d'environ £10 000.

Pour que ce déversement relève du champ d'application de la Convention de 1992 portant création du Fonds, le demandeur doit prouver que les hydrocarbures provenaient d'un navire tel que défini à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, article auquel renvoie, par voie de référence, la Convention de 1992 portant création du Fonds. Cette définition a déjà été citée ci-dessus dans le cadre du sinistre qui s'est produit en Allemagne le 20 juin 1996.

Le Fonds de 1992 mène actuellement une enquête sur la provenance des hydrocarbures. Compte tenu de la faible quantité d'hydrocarbures qui a atteint les plages, l'Administrateur estime toutefois qu'il est peu probable que l'on puisse prouver que ces hydrocarbures provenaient d'un pétrolier, qu'il s'agisse d'un pétrolier en charge ou à l'état lège.

10 L'AVENIR

Au cours des 19 dernières années, le nombre des États Membres du Fonds de 1971 a régulièrement augmenté, atteignant 76 à la fin de 1997. Il s'agit vraisemblablement du chiffre maximal auquel parviendra l'Organisation. Dans les années à venir, le nombre des États Membres du Fonds de 1971 va progressivement diminuer. Conformément aux dispositions du Protocole de 1992 à la Convention de 1971 portant création du Fonds, un tiers des Membres de l'Organisation quittera le Fonds de 1971 le 15 mai 1998. À mesure que le nombre des États Membres du Fonds de 1971 diminue, il sera nécessaire de commencer à examiner le mode de fonctionnement futur du Fonds de 1971 et de préparer son éventuelle liquidation.

Entre-temps, le nombre des États qui ont ratifié la Convention de 1992 portant création du Fonds a plus que triplé au cours des 20 mois qui ont suivi l'entrée en vigueur de la Convention, en mai 1996. Les États qui souhaitent adhérer au régime international de responsabilité et d'indemnisation vont sans doute ratifier directement à l'avenir les Protocoles de 1992. Le nombre des États Membres du Fonds de 1992 devrait continuer de s'accroître dans les années à venir.

Depuis le mois de juin 1996, le Secrétariat du Fonds de 1971 administre à la fois le Fonds de 1992 et le Fonds de 1971. À partir du 16 mai 1998, toutefois, le Fonds de 1971 cessera d'avoir son propre Secrétariat mais sera administré par le Secrétariat nouvellement établi du Fonds de 1992.

Le Secrétariat commun poursuivra ses efforts pour régler de manière satisfaisante et dans les meilleurs délais les affaires de pollution dont sont actuellement saisis les Fonds. Le Secrétariat s'efforcera notamment de consolider les progrès notables qui ont été réalisés en 1997 dans le règlement des demandes concernant un certain nombre de sinistres mettant en cause le Fonds de 1971. En outre, le Secrétariat traitera efficacement les demandes nées d'événements de pollution ultérieurs qui toucheront les États encore Membres du Fonds de 1971, ainsi que les sinistres nés de déversements qui surviendront dans des États Membres du Fonds de 1992.

Il est essentiel que le Secrétariat commun soit doté de ressources suffisantes et d'une structure adéquate afin de pouvoir fournir les services que les victimes d'événements de pollution par les hydrocarbures, les États Membres et les milieux intéressés sont en droit d'attendre. Un examen des méthodes de travail au sein du Secrétariat est en cours. Le rapport final des consultants chargés de cet examen sera publié au printemps de 1998. À l'issue de cet examen, le Secrétariat devrait obtenir des ressources supplémentaires qui lui permettront de fonctionner plus efficacement.

Le Secrétariat commun des Fonds de 1971 et de 1992 a pour tâche essentielle de renforcer et de développer le régime international d'indemnisation. Le Secrétariat s'efforcera d'oeuvrer à cette fin, dans l'intérêt des deux Organisations et de leurs États Membres respectifs.

ANNEXE I

Structure des FIPOL

ASSEMBLÉE DU FONDS DE 1971

Composée de tous les États Membres

Président: M. C Coppelani (France)

Vice-présidents:
M. A H E Popp (Canada)
Mme I Barinova (Fédération de Russie)

ASSEMBLÉE DU FONDS DE 1992

Composée de tous les États Membres

Président: M. C Coppelani (France)

Vice-présidents:
M. H Tanikawa (Japon)
M. P Gómez-Flores (Mexique)

COMITÉ EXÉCUTIF DU FONDS DE 1971

52ème - 55ème sessions

Président: M. W J G Oosterveen
(Pays-Bas)
Vice-président: M. M Babangida Aliyu
(Nigéria)

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

56ème session

Président: M. W J G Oosterveen
(Pays-Bas)
Vice-président: M. L S Chai
(République de Corée)

Algérie Japon
Belgique Malaisie
Colombie Maroc
Danemark Pays-Bas
France Pologne
Grèce République de Corée
Inde Royaume-Uni
Italie

SECRETARIAT

Fonctionnaires

M. M Jacobsson	Administrateur
M. S Osanai	Juriste
M. S O Nte	Fonctionnaire des Finances/du Personnel
M. R Pillai	Fonctionnaire des Finances
Mme S Gregory	Fonctionnaire des demandes d'indemnisation
M. J Maura	Fonctionnaire des demandes d'indemnisation
Mme H Warson	Fonctionnaire d'Administration
Mme P Binkhorst van Romunde	Assistante du Fonctionnaire des Finances

COMMISSAIRE AUX COMPTES

Le Contrôleur et vérificateur général des comptes
du Royaume-Uni

ANNEXE II

Note sur les états financiers publiés des Fonds de 1971 et de 1992

Les tableaux récapitulatifs qui sont reproduits aux annexes III à XVII, XX et XXI sont extraits des renseignements donnés dans les états financiers certifiés des Fonds internationaux d'indemnisation de 1971 et de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'année close le 31 décembre 1996, tels qu'approuvés par l'Assemblée du Fonds de 1971 à sa 20ème session et par l'Assemblée du Fonds de 1992 à sa 2ème session.

DÉCLARATION DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

Les extraits des états financiers qui sont reproduits aux annexes III à XVII, XX et XXI sont conformes aux états financiers certifiés des Fonds internationaux d'indemnisation de 1971 et de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'année close le 31 décembre 1996.

Le Directeur
pour le Contrôleur et vérificateur général
National Audit Office du Royaume-Uni
R Maggs
le 31 janvier 1998

ANNEXE III

Fonds général

FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1996

	1996		1995	
RECETTES	£	£	£	£
Contributions				
Contributions initiales		1 162		125 660
Contributions annuelles		5 808 890		5 935 049
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes		<u>7 212</u>		<u>14 223</u>
		5 810 059		6 060 723
Divers				
Recettes accessoires	248 545		347 871	
Recettes dégagées du Fonds de 1992	68 117		-	
Virement du FGDI du <i>Kasuga Maru N°1</i>	29 744		-	
Virement du FGDI du <i>Rio Orinoco</i>	83 017		-	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Vistabella</i>	18 618		20 247	
Intérêts sur un prêt au FGDI de <i>l'Agip Abruzzo</i>	-		4 605	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Yuil N°1</i>	8 306		642	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Sea Empress</i>	113		-	
Intérêts sur les arriérés de contributions	28 710		9 608	
Intérêts sur les placements	<u>1 070 460</u>		<u>1 038 619</u>	
		<u>1 555 630</u>		<u>1 421 592</u>
		<u>7 365 689</u>		<u>7 496 524</u>
DÉPENSES				
Dépenses du Secrétariat				
Engagements de dépenses		975 953		1 024 802
Demandes d'indemnisation				
Indemnisation		1 977 901		2 487 962
Frais afférents aux demandes d'indemnisation				
Honoraires	1 492 239		443 741	
Frais de voyage	1 769		6 585	
Frais divers	<u>6 808</u>		<u>515</u>	
		8 578		7 543
		<u>2 962 432</u>		<u>3 520 307</u>
Recettes moins dépenses		4 403 257		3 976 217
Ajustement du taux de change		<u>(44 026)</u>		<u>30 414</u>
		2 874 198		3 563 333
Virement du FGDI de <i>l'Agip Abruzzo</i>		<u>(176 662)</u>		-
Excédent des recettes sur les dépenses		<u>2 697 536</u>		<u>3 563 333</u>

ANNEXE IV

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

FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1996

	1996		1995	
RECETTES	£	£	£	£
Intérêts sur les arriérés de contributions	-		-	
Intérêts sur les placements	<u>-</u>		<u>26 385</u>	
		-		26 385
DÉPENSES				
Indemnisation	-		-	
Honoraires	-		-	
Frais de voyage	-		-	
Divers	<u>-</u>		<u>-</u>	
		<u>-</u>		<u>-</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		-		26 385
Solde reporté: 1er janvier		389 734		363 349
Crédit porté au compte des contribuables	359 990		-	
Virement au fonds général	<u>29 744</u>		<u>-</u>	
		<u>389 734</u>		<u>-</u>
Solde au 31 décembre		<u>NÉANT</u>		<u>389 734</u>

ANNEXE V

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

**FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR
L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1996**

	1996		1995	
RECETTES	£	£	£	£
Contributions				
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes	-		<u>(11 266)</u>	
		-		<u>(11 266)</u>
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	-		7 566	
Intérêts sur les placements	<u>-</u>		<u>94 180</u>	
		<u>-</u>		<u>101 746</u>
		-		<u>90 480</u>
 DÉPENSES				
Indemnisation	-		-	
Honoraires	-		15 554	
Frais de voyage	-		-	
Divers	<u>-</u>		<u>125</u>	
		-		<u>15 679</u>
Excédent des recettes sur les dépenses				<u>74 801</u>
Solde reporté: 1er janvier		1 363 008		<u>1 288 207</u>
Crédit porté au compte des contribuables	1 279 991		-	
Virement au fonds général	<u>83 017</u>		<u>-</u>	
		<u>1 363 008</u>		<u>-</u>
Solde au 31 décembre		<u>NÉANT</u>		<u>1 363 008</u>

ANNEXE VI

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

FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1996

	1996		1995	
RECETTES	£	£	£	£
Contributions				
Contributions annuelles (deuxième prélèvement)	-		-	
Contributions annuelles (premier prélèvement)	-		-	
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes	<u>921</u>		<u>(49 156)</u>	
		921		(49 156)
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	-		18 651	
Intérêts sur les placements	1 523 134		1 618 858	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Braer</i>	<u>41 850</u>		<u>327 416</u>	
		<u>1 564 984</u>		<u>1 964 925</u>
		1 565 905		1 915 769
DÉPENSES				
Indemnisation	2 048 108		-	
Honoraires	662 958		766 379	
Frais de voyage	2 160		11 358	
Divers	<u>1 126</u>		<u>249</u>	
		<u>2 714 352</u>		<u>777 986</u>
Excédent/(déficit) des recettes sur les dépenses		(1 148 447)		1 137 783
Solde reporté: 1er janvier		<u>29 156 430</u>		<u>28 018 647</u>
Solde au 31 décembre		<u>28 007 983</u>		<u>29 156 430</u>

ANNEXE VII

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

FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1996

	1996		1995	
RECETTES	£	£	£	£
Contributions				
Contributions annuelles (deuxième prélèvement)	-		14 971 787	
Contributions annuelles (premier prélèvement)	-		-	
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes	<u>676 876</u>		<u>534</u>	
		676 876		14 972 321
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	25 122		3 692	
Intérêts sur les placements	<u>1 914 053</u>		<u>2 244 463</u>	
		<u>1 939 175</u>		<u>2 248 155</u>
		2 616 051		17 220 476
DÉPENSES				
Indemnisation	356 613		2 028 253	
Honoraires	698 706		524 630	
Frais de voyage	6 245		3 994	
Divers	<u>1 304</u>		<u>13 190</u>	
		<u>1 062 868</u>		<u>2 570 067</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		1 553 183		14 650 409
Solde reporté: 1er janvier		<u>33 842 451</u>		<u>19 192 042</u>
Solde au 31 décembre		<u>35 395 634</u>		<u>33 842 451</u>

ANNEXE VIII

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

FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1996

	1996		1995	
RECETTES	£	£	£	£
Contributions				
Contributions annuelles (deuxième prélèvement)	13 940 004		-	
Contributions annuelles (premier prélèvement)	-		-	
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes	<u>21 919</u>		<u>(56 888)</u>	
		13 961 923		(56 888)
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	22 275		1 539	
Intérêts sur les placements	<u>286 353</u>		<u>-</u>	
		<u>308 628</u>		<u>1 539</u>
		14 270 551		(55 349)
DÉPENSES				
Indemnisation	(1 454)		6 461 809	
Honoraires	570 150		625 796	
Frais de voyage	14 495		5 022	
Intérêts sur l'emprunt au FGDI du <i>Haven</i>	41 850		327 416	
Divers	<u>14 698</u>		<u>2 665</u>	
		<u>639 739</u>		<u>7 422 708</u>
Excédent/(déficit) des recettes sur les dépenses		13 630 812		(7 478 057)
Somme due au FGDI du <i>Haven</i>		<u>(7 794 155)</u>		<u>(316 098)</u>
Solde au 31 décembre		<u>5 836 657</u>		<u>(7 794 155)</u>

ANNEXE IX

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

**FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES
POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1996**

	1996		1995	
RECETTES	£	£	£	£
Contributions				
Contributions annuelles	-		-	
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes	<u>5 707</u>		<u>45 285</u>	
		5 707		45 285
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	2 526		1 751	
Intérêts sur les placements	<u>195 612</u>		<u>230 120</u>	
		<u>198 138</u>		<u>231 871</u>
		203 845		277 156
DÉPENSES				
Indemnisation	-		46 713	
Honoraires	-		21 425	
Divers	<u>-</u>		<u>1 766</u>	
		<u>-</u>		<u>69 904</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		203 845		207 252
Solde reporté: 1er janvier		<u>3 395 410</u>		<u>3 188 158</u>
Solde au 31 décembre		<u>3 599 255</u>		<u>3 395 410</u>

ANNEXE X

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

FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1996

	1996		1995	
RECETTES	£	£	£	£
Contributions				
Contributions annuelles (deuxième prélèvement)	-		9 926 332	
Contributions annuelles (premier prélèvement)	-		-	
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes	<u>8 576</u>		<u>22 642</u>	
		8 576		9 948 974
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	13 252		4 346	
Intérêts sur les placements	<u>493 479</u>		<u>761 991</u>	
		<u>506 731</u>		<u>766 337</u>
		515 307		10 715 311
DÉPENSES				
Indemnisation	5 639 236		-	
Honoraires	133 907		208 789	
Divers	<u>179</u>		<u>350</u>	
		<u>5 773 322</u>		<u>209 139</u>
Excédent/(déficit) des recettes sur les dépenses		(5 258 015)		10 506 172
Solde reporté: 1er janvier		<u>11 957 808</u>		<u>1 451 636</u>
Solde au 31 décembre		<u>6 699 793</u>		<u>11 957 808</u>

ANNEXE XI

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

FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1996

	1996		1995	
RECETTES	£	£	£	£
Contributions				
Contributions annuelles	-		8 907 469	
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes	<u>3 480</u>		-	
		3 480	8 907 469	
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	9 771		3 021	
Intérêts sur les placements	<u>258 558</u>		<u>385 941</u>	
		<u>268 329</u>	<u>388 962</u>	
		271 809	9 296 431	
DÉPENSES				
Indemnisation	125 189		4 280 631	
Honoraires	16 242		354 363	
Frais de voyage	-		7 260	
Divers	<u>92</u>		<u>2 812</u>	
		<u>141 523</u>	<u>4 645 066</u>	
Excédent des recettes sur les dépenses		130 286		
Solde reporté: 1er janvier		<u>4 651 365</u>		
Solde au 31 décembre		<u>4 781 651</u>	<u>4 651 365</u>	

ANNEXE XII

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Sea Prince*

FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES
POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1996

	<u>1996</u>	
RECETTES	£	£
Contributions		
Contributions annuelles	<u>10 650 275</u>	10 650 275
Divers		
Intérêts sur les arriérés de contributions	21 433	
Intérêts sur les placements	<u>502 481</u>	
		<u>523 914</u>
		11 174 189
DÉPENSES		
Indemnisation	1 318 262	
Honoraires	14 824	
Divers	<u>79</u>	
		<u>1 333 165</u>
Solde au 31 décembre		<u>9 841 024</u>

ANNEXE XIII

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Yeo Myung*

FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1996

	<u>1996</u>	
RECETTES	£	£
Contributions		
Contributions annuelles	<u>1 936 414</u>	1 936 414
Divers		
Intérêts sur les arriérés de contributions	3 897	
Intérêts sur les placements	<u>97 109</u>	
		<u>101 006</u>
		2 037 420
DÉPENSES		
Indemnisation	-	
Honoraires	-	
Divers	<u>-</u>	
		<u>-</u>
Solde au 31 décembre		<u>2 037 420</u>

ANNEXE XIV

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

FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES
POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1996

	<u>1996</u>	
RECETTES	£	£
Contributions		
Contributions annuelles	<u>6 777 448</u>	6 777 448
Divers		
Intérêts sur les arriérés de contributions	<u>13 639</u>	<u>13 639</u>
		6 791 087
DÉPENSES		
Indemnisation	5 959 273	
Honoraires	313 035	
Intérêts sur l'emprunt au fonds général	8 306	
Divers	<u>286</u>	
		<u>6 280 900</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		510 187
Montant dû au fonds général		<u>(402 929)</u>
Solde au 31 décembre		<u>107 258</u>

ANNEXE XV

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

FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES
POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1996

	<u>1996</u>	
RECETTES	£	£
Contributions		
Contributions annuelles	<u>2 904 620</u>	2 904 620
Divers		
Intérêts sur les arriérés de contributions	4 728	
Intérêts sur les placements	<u>87 583</u>	
		<u>92 311</u>
		2 996 931
DÉPENSES		
Indemnisation	1 450 409	
Honoraires	111 016	
Frais de voyage	904	
Divers	<u>1 417</u>	
		<u>1 563 746</u>
Solde au 31 décembre		<u>1 433 185</u>

ANNEXE XVI

FONDS DE 1971: BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1996

	<u>1996</u>	<u>1995</u>
ACTIF	£	£
Disponibilités en banque et en caisse	115 793 967	91 016 695
Contributions non acquittées	1 354 808	1 631 848
Sommes dues du Fonds de 1992	237 898	-
Sommes dues du FGDI du <i>Braer</i> au FGDI du <i>Haven</i>	-	7 794 155
Sommes dues du FGDI du <i>Vistabella</i>	347 808	328 039
Sommes dues du FGDI de l' <i>Agip Abruzzo</i>	-	176 662
Sommes dues du FGDI du <i>Yuil N°1</i>	-	402 929
Sommes dues du FGDI du <i>Sea Empress</i>	58 257	-
Taxe recouvrable	77 257	25 977
Sommes diverses à recevoir	11 710	20 619
Intérêts sur les arriérés de contributions	<u>25 342</u>	<u>4 386</u>
Montant total des avoirs	<u>117 907 047</u>	<u>101 401 310</u>
PASSIF		
Fonds de prévoyance du personnel	1 005 794	805 746
Sommes à verser	31 987	19 612
Engagements non réglés	135 327	68 718
Contributions payées d'avance	374 897	179 561
Compte des contribuables	532 865	182 686
Sommes dues au FGDI du <i>Kasuga Maru N°1</i>	-	389 734
Sommes dues au FGDI du <i>Rio Orinoco</i>	-	1 363 008
Sommes dues au FGDI du <i>Haven</i>	28 007 983	29 156 430
Sommes dues au FGDI de l' <i>Aegean Sea</i>	35 395 634	33 842 451
Sommes dues au FGDI du <i>Braer</i>	5 836 657	-
Sommes dues au FGDI du <i>Taiko Maru</i>	3 599 255	3 395 410
Sommes dues au FGDI du <i>Keundong N°5</i>	6 699 793	11 957 808
Sommes dues au FGDI du <i>Toyotaka Maru</i>	4 781 651	4 651 365
Sommes dues au FGDI du <i>Sea Prince</i>	9 841 024	-
Sommes dues au FGDI du <i>Yeo Myung</i>	2 037 420	-
Sommes dues au FGDI du <i>Yuil N°1</i>	107 258	-
Sommes dues au FGDI du <i>Senyo Maru</i>	<u>1 433 185</u>	<u>-</u>
Montant total du passif	99 820 730	86 012 529
Solde du fonds général	<u>18 086 317</u>	<u>15 388 781</u>
MONTANT TOTAL DU PASSIF ET SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL	<u>117 907 047</u>	<u>101 401 310</u>

ANNEXE XVII

FONDS DE 1971: ÉTAT DE LA TRÉSORERIE POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1996

	£	£
Liquidités au 1^{er} janvier 1996		91 016 695
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Contributions initiales	15 535	
Contributions reçues de l'année précédente	41 764 651	
Contributions reçues des années précédentes	1 240 358	
Contributions payées d'avance au Fonds de 1992	4 225	
Intérêts sur les arriérés de contributions	124 397	
Autres sources de recettes	355 267	
Sommes reçues de contribuables	363 838	
Gain d'échange	(44 026)	
Dépenses d'administration (Fonds de 1971/1992)	(1 083 350)	
Dépenses au titre de demandes d'indemnisation	(22 997 471)	
Remboursement aux contribuables	(1 673 412)	
Autres versements en espèces	<u>(10 000)</u>	
Liquidités nettes provenant des activités d'exploitation avant les variations des disponibilités nettes à court terme	18 060 012	
Augmentation des exigibilités nettes à court terme	<u>207 711</u>	
Rentrées nettes provenant des activités d'exploitation		18 267 723
RÉMUNÉRATION DES PLACEMENTS		
Intérêts sur les placements	<u>6 509 549</u>	
Rentrées nettes provenant de la rémunération des placements		<u>6 509 549</u>
Liquidités au 31 décembre 1996		<u>115 793 967</u>

ANNEXE XVIII

RAPPORT DU COMMISSAIRE AUX COMPTES SUR LES ÉTATS FINANCIERS DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION DE 1971 POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1996

INTRODUCTION

Étendue de la vérification

1 J'ai vérifié les états financiers du Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (le "Fonds de 1971") pour le dix-huitième exercice financier clos le 31 décembre 1996. Je les ai examinés en tenant dûment compte des dispositions de la Convention de 1971 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 1996 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 de 1971; et si les états financiers reflétaient bien la situation financière au 31 décembre 1996.

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 de 1971 ne comportent pas d'erreurs substantielles. Le Secrétariat du Fonds de 1971 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 de 1971;
- 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, y compris celles relatives aux contributions et aux demandes; et
- des sondages de corroboration des soldes de fin d'année.

Établissement du rapport

5 Au cours de la vérification, mes collaborateurs ont cherché à obtenir auprès du Secrétariat du Fonds de 1971 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

6 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 13 à 20 ci-dessous), je peux confirmer que, à mon avis, les états financiers reflètent bien la situation financière au 31 décembre 1996.

7 Les constatations auxquelles ma vérification a abouti sont consignées aux paragraphes 8 à 27 ci-dessous.

CONSTATATIONS

QUESTIONS FINANCIÈRES

Exécution du budget et virements

8 L'état financier I indique que les engagements encourus pendant l'exercice clos le 31 décembre 1996 s'élèvent à £1 147 086, ce qui est inférieur de £288 844 au chiffre de £1 435 930 prévu dans le budget. Le montant total des engagements a été réparti entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 conformément aux décisions des deux Assemblées. En conséquence, le montant de £171 133, imputé au Fonds de 1992, sera remboursé au Fonds de 1971 en 1997.

9 En 1996, l'Administrateur a effectué des virements de crédits à l'intérieur des chapitres du budget conformément à l'article 6.3 du Règlement financier. Il a rendu compte de ces virements dans ses observations qui accompagnent les états financiers vérifiés.

Contributions

10 En 1996, le Fonds de 1971 a perçu des contributions annuelles au fonds général et aux fonds des grosses demandes d'indemnisation d'un montant total de £41 764 651, ce qui représente un taux général de recouvrement de 99 pour cent. Le Fonds de 1971 a également reçu, en 1996, £15 535 de contributions initiales et £1 240 358 de contributions annuelles correspondant à des sommes dues d'exercices précédents et £374 897 au titre de contributions exigibles en 1997. Les arriérés de contributions initiales et annuelles pour 1995 et au titre d'exercices financiers précédents s'élèvent à £1 354 808. Quelque £394 205 ou 29 pour cent de ces arriérés portent sur des montants non acquittés par l'ancienne Union des Républiques socialistes soviétiques et l'ancienne Yougoslavie. En outre, un contribuable a fait faillite et sa dette envers le Fonds de 1971 se chiffre à £150 222 ou 11 pour cent du total. Le Fonds de 1971 a déposé une réclamation dans la procédure de faillite au titre du montant dû.

11 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 ne s'est guère améliorée. Au 31 décembre 1996, 18 États Membres au total n'avaient toujours pas soumis les rapports sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution au titre de

1993 et d'années antérieures (ils étaient 20 États Membres en 1995 à ne pas avoir soumis de rapports sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution au titre de 1992 et d'années antérieures). En conséquence, dans 133 cas (124 cas en 1995), le Fonds de 1971 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 États Membres, les rapports indiqueraient qu'aucun hydrocarbure donnant lieu à contribution - on simplement une quantité modique - n'avait été reçu dans cet Etat.

PASSIF ÉVENTUEL

Généralités

12 Le passif éventuel du Fonds de 1971 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 de 1971 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*

13 Le tableau III accompagnant les états financiers indique que le passif éventuel, tel qu'il est évalué par le Fonds de 1971, est passé de £368 097 764 en 1995 à £276 846 632 au 31 décembre 1996. Sur cette somme, £32 920 642 se rapportent au sinistre du *Haven* et représentent le montant maximal des indemnités que le Fonds de 1971 estime devoir verser en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds (£39 447 590, soit 60 millions de droits de tirage spéciaux), moins le montant de £2 048 108 versé en 1996, moins le montant de limitation du propriétaire du navire (£9 204 440), plus la prise en charge financière (£3 725 600) et les honoraires (£1 000 000).

14 Au 31 décembre 1996, le montant total des demandes d'indemnisation soumises au Fonds de 1971 au titre de dommages de pollution par les hydrocarbures nés du sinistre du *Haven* s'est élevé à environ £643 millions. En outre, des demandes ont été présentées pour des dommages au milieu marin, mais leur montant n'a pas été quantifié. Les tribunaux italiens de Gênes saisis des demandes ont été invités à statuer sur l'étendue de la responsabilité du Fonds de 1971 en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

15 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 de 1971 une responsabilité maximale potentielle de Lit 771 397 947 400 (soit environ £296 millions) alors que le Fonds de 1971 l'avait évaluée à Lit 102 643 800 000 (60 millions de droits de tirage spéciaux, soit environ £39 millions, c'est-à-dire 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).

16 Le Fonds de 1971 a fait opposition à la décision rendue par le juge le 14 mars 1992 et le 26 juillet 1993, le tribunal de première instance de Gênes (Italie) a statué sur l'opposition faite par le Fonds de 1971 et a confirmé la décision prise par le juge le 14 mars 1992. Le Fonds de 1971 a fait appel de ce jugement.

17 Dans un jugement rendu le 30 mars 1996, la Cour d'appel de Gênes a confirmé le jugement du tribunal de première instance. En avril 1996, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de faire le nécessaire pour faire appel devant la Cour suprême de cassation. Un appel a été formé en janvier 1997.

18 Le juge au tribunal de première instance de Gênes chargé de la procédure en limitation a, par une décision datée d'avril 1996, déterminé les demandes d'indemnisation recevables, lesquelles se sont

élevées à Lit 186 455 432 828 (£72 millions), assorties des intérêts et d'une indemnisation au titre de la dévaluation. Le Fonds de 1971 a fait opposition à un certain nombre de ces demandes.

19 En juin 1995 et, à nouveau, en octobre 1996, l'Assemblée du Fonds de 1971 a chargé l'Administrateur d'explorer les possibilités de parvenir à un règlement global s'inscrivant dans le cadre du montant maximal de l'indemnisation disponible. On n'est, à ce jour, parvenu à aucun règlement global.

20 Comme je l'ai indiqué dans mes précédents rapports, en raison de l'incertitude qui plane sur l'issue de cette procédure judiciaire, j'ai assorti d'une réserve mon opinion sur les états financiers du Fonds de 1971 pour ce qui touche au passif éventuel en ce qui concerne le sinistre du *Haven*.

QUESTIONS CONCERNANT LE CONTRÔLE FINANCIER

Systemes comptables

21 Au cours de la vérification de 1996, 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. À l'issue de leur examen, ils ont conclu que les livres de comptes avaient été tenus de manière satisfaisante par le Fonds de 1971 et que les écritures comptables étaient suffisantes, sur tous les points importants, pour servir de base aux états financiers de 1996.

Contrôle des fournitures et du matériel

22 Conformément aux principes comptables du Fonds de 1971, les achats de matériel, mobilier, machines de bureau, fournitures et livres de bibliothèque ne figurent pas dans le bilan du Fonds de 1971. La note 18b) relative aux états financiers indique que la valeur de ces avoirs détenus par le Fonds de 1971 au 31 décembre 1996 s'élevait à £160 756.

23 Mes collaborateurs ont procédé à un examen par sondage des inventaires des fournitures et du matériel du Fonds de 1971, conformément à l'article 13.16d) du Règlement financier. Cet examen m'a convaincu que les inventaires des fournitures et du matériel au 31 décembre 1996 reflétaient correctement les avoirs détenus par le Fonds de 1971. Le Fonds de 1971 n'a signalé aucun manquant dans les inventaires pendant l'année.

Normes communes de comptabilité

24 En 1995, j'ai indiqué dans mon rapport que le Comité consultatif des Nations Unies pour les questions administratives (questions financières et budgétaires) avait approuvé les normes comptables révisées qui incorporent les présentations et les directives communes afférentes aux états financiers soumis à la vérification. Ces modifications sont applicables directement aux types d'états financiers qui sont élaborés par tous les organismes des Nations Unies.

25 Par le passé, le Fonds de 1971 s'est efforcé de se conformer aux normes comptables communes introduites par le Comité consultatif, en introduisant notamment un état récapitulatif des liquidités. En consultation avec mes collaborateurs, l'Administrateur a néanmoins estimé que, compte tenu du caractère unique du Fonds de 1971, il ne serait pas opportun de modifier la présentation des états financiers de sorte qu'ils remplissent les conditions des normes révisées.

AUTRES QUESTIONS

Recouvrement de la TVA

26 Comme je l'ai noté dans mon rapport sur les états financiers du Fonds de 1971 pour 1995, un certain nombre de factures datant de 1991 et émanant de cabinets juridiques italiens ont été acquittées, y compris la taxe sur la valeur ajoutée italienne. 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 de 1971. 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 de 1971 s'attend à être intégralement remboursé.

Montants passés par pertes et profits et cas de fraude

27 Le Secrétariat 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

28 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 17 juillet 1997

ANNEXE XIX

ÉTATS FINANCIERS DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION DE 1971 POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DÉCEMBRE 1996

OPINION DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

À l'intention de l'Assemblée du Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

J'ai examiné les états financiers ci-joints, comprenant les états I à XVII, les tableaux I à III et les notes, du Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'exercice clos le 31 décembre 1996 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 13 à 20, mon opinion à la suite de cet examen est que les états financiers représentent bien la situation financière au 31 décembre 1996 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 de 1971 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 17 juillet 1997

ANNEXE XX

Fonds général

**FONDS DE 1992: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES
POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 30 MAI AU 31 DÉCEMBRE 1996**

	<u>1996</u>	
RECETTES	£	£
		NÉANT
DÉPENSES		
Dépenses du Secrétariat		
Engagements de dépenses		<u>242 123</u>
Solde au 31 décembre 1996		<u>(242 123)</u>

ANNEXE XXI

FONDS DE 1992: BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1996

	<u>1996</u>	
ACTIF	£	£
Montant total des avoirs		NÉANT
PASSIF		
Sommes dues au Fonds de 1971	237 898	
Contributions payées d'avance	<u>4 225</u>	
Montant total du passif		242 123
Solde du fonds général		<u>(242 123)</u>
MONTANT TOTAL DU PASSIF ET SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL		<u>NÉANT</u>

ANNEXE XXII

ÉTATS FINANCIERS DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION DE 1992 POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DÉCEMBRE 1996

OPINION DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

À l'intention de l'Assemblée du Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

J'ai examiné les états financiers ci-joints, comprenant les états I à III, le tableau et les notes, du Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'exercice clos le 31 décembre 1996 conformément aux normes communes de vérification. 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.

Mon opinion à la suite de cet examen est que les états financiers représentent bien la situation financière au 31 décembre 1996 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 de 1992 et que les opérations étaient conformes au Règlement financier et aux autorisations des organes délibérants.

Je n'ai pas jugé nécessaire d'établir un rapport sur ma vérification des états financiers du Fonds de 1992.

Le contrôleur et vérificateur
général du Royaume-Uni

Commissaire aux comptes

SIR JOHN BOURN KCB

le 17 juillet 1997

ANNEXE XXIII

Fonds de 1971: Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des États Membres pendant l'année civile 1996

Telles que notifiées au 31 décembre 1997

État Membre	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
Japou	276 661 459	22,80%
Italie	144 922 341	11,94%
République de Corée	113 830 620	9,38%
Pays-Bas	103 527 284	8,53%
France	96 844 142	7,98%
Royaume-Uni	75 092 048	6,19%
Espagne	56 208 957	4,63%
Inde	43 720 614	3,60%
Canada	39 581 235	3,26%
Allemagne	36 781 648	3,03%
Australie	32 362 331	2,67%
Norvège	28 239 838	2,33%
Suède	21 658 170	1,79%
Grèce	20 146 111	1,66%
Venezuela	16 842 544	1,39%
Malaisie	16 434 656	1,35%
Portugal	12 945 513	1,07%
Mexique	10 790 306	0,89%
Finlande	9 830 428	0,81%
Indonésie	9 271 145	0,76%
Belgique	7 018 628	0,58%
Danemark	6 842 016	0,56%
Maroc	5 335 586	0,44%
Chine (Hong-kong)	5 329 528	0,44%
Nouvelle-Zélande	4 408 937	0,36%
Côte d'Ivoire	3 340 637	0,28%
Irlande	3 130 883	0,26%
Tunisie	2 550 364	0,21%
Sri Lanka	1 977 298	0,16%
Kenya	1 569 103	0,13%
Bahamas	1 500 193	0,12%
Chypre	1 456 807	0,12%
Malte	824 209	0,07%
Nigéria	754 106	0,06%
Ghana	660 677	0,05%
Algérie	490 000	0,04%
Fédération de Russie	290 100	0,02%
Barbade	170 372	0,01%
	<u>1 213 340 834</u>	<u>100,00%</u>

Notes: Des rapports indiquant une quantité nulle ont été soumis par Bahreïn, le Brunéi Darussalam, Djibouti, l'Estouie, la Gambie, les Îles Marshall, l'Islande, le Koweït, le Libéria, les Maldives, Maurice, Monaco, l'Oman, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, la Slovaquie, la Suisse, les Tonga et Vanuatu.

Pas de rapport de l'Albanie, d'Antigua-et-Barbuda, du Bénin, du Cameroun, de la Colombie, de la Croatie, des Émirats arabes unis, des Fidji, du Gabon, de la Mauritanie, du Mozambique, de la Pologne, du Qatar, de la République arabe syrienne, de Saint-Kitts-et-Nevis, des Seychelles, de la Sierra Leone, de Tuvalu ni de la Yougoslavie.

ANNEXE XXIV

Fonds de 1992: Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des États Membres pendant l'année civile 1996

Telles que notifiées au 31 décembre 1997

État Membre	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
Japon	276 661 459	36,35 %
Pays-Bas	103 527 284	13,60 %
France	96 844 142	12,72 %
Allemagne	79 064 608	10,39 %
Royaume-Uni	75 092 048	9,87 %
Anstralie	32 362 331	4,25 %
Norvège	28 239 838	3,71 %
Suède	21 658 170	2,85 %
Grèce	20 146 111	2,65 %
Mexique	10 790 306	1,42 %
Finlande	9 830 428	1,29 %
Danemark	6 842 016	0,90 %
Bahreïn	0	0,00 %
Libéria	0	0,00 %
Îles Marshall	0	0,00 %
Monaco	0	0,00 %
Oman	0	0,00 %
	<u>761 058 741</u>	<u>100,00 %</u>

ANNEXE XXV

RÉSUMÉ DES SINISTRES: FONDS DE 1971

RÉSUMÉ DES

(31 décembre

Dans le présent tableau, les dommages ont été regroupés dans les catégories suivantes:

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État 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	<i>Irving Whale</i>	7.9.70	Golfe du St Laurent, Canada	Canada	2 261	(inconnue)	Naufrage
2	<i>Antonio Gramsci</i>	27.2.79	Ventspils, URSS	URSS	27 694	Rbls 2 431 584	Échouement
3	<i>Miya Maru N°8</i>	22.3.79	Bisan Seto, Japon	Japon	997	¥37 710 340	Abordage
4	<i>Tarpenbek</i>	21.6.79	Selsey Bill, Royaume-Uni	RFA	999	£64 356	Abordage
5	<i>Mebaruzaki Maru N°5</i>	8.12.79	Mebaru, Japon	Japon	19	¥845 480	Naufrage
6	<i>Showa Maru</i>	9.1.80	Détroit de Naruto, Japon	Japon	199	¥8 123 140	Abordage
7	<i>Unsei Maru</i>	9.1.80	Akune, Japon	Japon	99	¥3 143 180	Abordage
8	<i>Tanio</i>	7.3.80	Bretagne, France	Madagascar	18 048	FF11 833 718	Rupture
9	<i>Furenas</i>	3.6.80	Oresund, Suède	Suède	999	SKr612 443	Abordage

SINISTRES: FONDS DE 1971

1997)

- 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 Fonds de 1971 sauf indication contraire)	Notes	
(inconnue)	Frais de renflouement } (réclamé) Frais de nettoyage } (réclamé) Can\$42 447 639	L'Irving Whale a été renfloné en 1996. Le Fonds estime que cette demande ne relève pas du champ d'application des Conventions étant donné que le sinistre s'est produit avant l'entrée en vigueur des Conventions à l'égard du Canada	1
5 500	Frais de nettoyage SKr95 707 157		2
540	Frais de nettoyage ¥108 589 104 Frais liés à la pêche ¥31 521 478 Prise en charge financière ¥9 427 585 ¥149 538 167	¥5 438 909 recouvrés par voie de recours	3
(inconnue)	Frais de nettoyage £363 550		4
10	Frais de nettoyage ¥7 477 481 Frais liés à la pêche ¥2 710 854 Prise en charge financière ¥211 370 ¥10 399 705		5
100	Frais de nettoyage ¥10 408 369 Frais liés à la pêche ¥92 696 505 Prise en charge financière ¥2 030 785 ¥105 135 659	¥9 893 496 recouvrés par voie de recours	6
< 140		La responsabilité ayant été répartie entre les deux navires impliqués, le Fonds de 1971 n'a pas été appelé à verser d'indemnités	7
13 500	Frais de nettoyage FF219 164 465 Frais liés au tourisme FF2 429 338 Frais liés à la pêche FF52 024 Autres pertes de recettes 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 Fonds de 1971 représentent 63,85% des montants acceptés; US\$17 480 028 recouvrés par voie de recours.	8
200	Frais de nettoyage SKr3 187 687 Frais de nettoyage DKr418 589 Prise en charge financière SKr153 111	SKr449 961 recouvrés par voie de recours	9

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État 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	<i>Hosei Maru</i>	21.8.80	Miyagi, Japon	Japon	983	¥35 765 920	Abordage
11	<i>Jose Marti</i>	7.1.81	Dalarö, Suède	URSS	27 706	SKr23 844 593	Échouement
12	<i>Suma Maru N°11</i>	21.11.81	Karatsu, Japon	Japon	199	¥7 396 340	Échouement
13	<i>Globe Asimi</i>	22.11.81	Klaipeda, URSS	Gibraltar	12 404	Rbls 1 350 324	Échouement
14	<i>Ondina</i>	3.3.82	Hambourg, RFA	Pays-Bas	31 030	DM 10 080 383	Déversement
15	<i>Shiota Maru N°2</i>	31.3.82	Île Takashima, Japon	Japon	161	¥6 304 300	Échouement
16	<i>Fukutoko Maru N°8</i>	3.4.82	Baie de Tachibana, Japon	Japon	499	¥20 844 440	Abordage
17	<i>Kifuku Maru N°35</i>	1.12.82	Ishinonaki, Japon	Japon	107	¥4 271 560	Naufrage
18	<i>Shinkai Maru N°3</i>	21.6.83	Ichikawa, Japon	Japon	48	¥1 880 940	Déversement
19	<i>Eiko Maru N°1</i>	13.8.83	Karakuwazaki, Japon	Japon	999	¥39 445 920	Abordage
20	<i>Koei Maru N°3</i>	22.12.83	Nagoya, Japon	Japon	82	¥3 091 660	Abordage
21	<i>Tsunchisa Maru N°8</i>	26.8.84	Osaka, Japon	Japon	38	¥964 800	Naufrage
22	<i>Koho Maru N°3</i>	5.11.84	Hiroshima, Japon	Japon	199	¥5 385 920	Échouement
23	<i>Koshun Maru N°1</i>	5.3.85	Baie de Tokyo, Japon	Japon	68	¥1 896 320	Abordage

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le Fonds de 1971 sauf indication contraire)	Notes	
270	Frais de nettoyage ¥163 051 598 Frais liés à la pêche ¥50 271 267 Prise en charge financière ¥8 941 480 ¥222 264 345	¥18 221 905 recouvrés par voie de recours	10
1 000		Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (SKr20 361 000 réclamés pour le nettoyage). L'exonération de responsabilité invoquée par le propriétaire du navire a été rejetée dans le jugement définitif du tribunal.	11
10	Frais de nettoyage ¥6 426 857 Prise en charge financière ¥1 849 085 ¥8 275 942		12
> 16 000	Prise en charge financière US\$467 953	Aucun dommage subi dans un État Membre du Fonds de 1971	13
200-300	Frais de nettoyage DM11 345 174		14
20	Frais de nettoyage ¥46 524 524 Frais liés à la pêche ¥24 571 190 Prise en charge financière ¥1 576 075 ¥72 671 789		15
85	Frais de nettoyage ¥200 476 274 Frais liés à la pêche ¥163 255 481 Prise en charge financière ¥5 211 110 ¥368 942 865		16
33	Prise en charge financière ¥598 181	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire	17
3,5	Frais de nettoyage ¥1 005 160 Prise en charge financière ¥470 235 ¥1 475 395		18
357	Frais de nettoyage ¥23 193 525 Frais liés à la pêche ¥1 541 584 Prise en charge financière ¥9 861 480 ¥34 596 589	¥14 843 746 recouvrés par voie de recours	19
49	Frais de nettoyage ¥18 010 269 Frais liés à la pêche ¥8 971 979 Prise en charge financière ¥772 915 ¥27 755 163	¥8 994 083 recouvrés par voie de recours	20
30	Frais de nettoyage ¥16 610 200 Prise en charge financière ¥241 200 ¥16 851 400		21
20	Frais de nettoyage ¥68 609 674 Frais liés à la pêche ¥25 502 144 Prise en charge financière ¥1 346 480 ¥95 458 298		22
80	Frais de nettoyage ¥26 124 589 Prise en charge financière ¥474 080 ¥26 598 669	¥8 866 222 recouvrés par voie de recours	23

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État 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
24	<i>Patmos</i>	21.3.85	Détroit de Messine, Italie	Grèce	51 627	Lit 13 263 703 650	Abordage
25	<i>Jan</i>	2.8.85	Aalborg, Danemark	RFA	1 400	DKr1 576 170	Échouement
26	<i>Rose Garden Maru</i>	26.12.85	Umm Al Qaiwain, Émirats arabes unis	Panama	2 621	US\$364 182 (évaluation)	Déversement
27	<i>Brady Maria</i>	3.1.86	Estuaire de l'Elbe, RFA	Panama	996	DM324 629	Abordage
28	<i>Take Maru N°6</i>	9.1.86	Sakai-Senboku, Japon	Japon	83	¥3 876 800	Déversement
29	<i>Oued Gueterini</i>	18.12.86	Alger, Algérie	Algérie	1 576	Din1 175 064	Déversement
30	<i>Thuntank</i>	21.12.86	Gävle, Suède	Suède	2 866	SKr2 741 746	Échouement
31	<i>Antonio Gramsci</i>	6.2.87	Borgå, Finlande	URSS	27 706	Rbls 2 431 854	Échouement
32	<i>Southern Eagle</i>	15.6.87	Sada Misaki, Japon	Panama	4 461	¥93 874 528	Abordage
33	<i>El Hani</i>	22.7.87	Indonésie	Libye	81 412	£7 900 000 (évaluation)	Échouement
34	<i>Akari</i>	25.8.87	Dubai, Émirats arabes unis	Panama	1 345	£92 800 (évaluation)	Incendie
35	<i>Tolmiros</i>	11.9.87	Côte ouest de la Suède	Grèce	48 914	SKr50 000 000 (évaluation)	Inconnue
36	<i>Hinode Maru N°1</i>	18.12.87	Yawatahama, Japon	Japon	19	¥608 000	Erreur de manipulation de cargaison
37	<i>Amazzone</i>	31.1.88	Bretagne, France	Italie	18 325	FF13 860 369	Citernes endommagées par la tempête

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le Fonds de 1971 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	24
300	Frais de nettoyage DKr9 455 661 Prise en charge financière DKr394 043 DKr9 849 704		25
(inconnue)		Demande contre le Fonds de 1971 (US\$44 204) retirée	26
200	Frais de nettoyage DM3 220 511	DM333 027 recouvrés par voie de recours	27
0,1	Prise en charge financière ¥104 987	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire	28
15	Frais de nettoyage US\$1 133 Frais de nettoyage FF708 824 Frais de nettoyage Din5 650 Autres pertes de recettes £126 120 Prise en charge financière Din293 766		29
150-200	Frais de nettoyage SKr23 168 271 Frais liés à la pêche SKr49 361 Prise en charge financière SKr685 437 SKr23 903 069		30
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 Fonds de 1971 parce qu'elle n'en était pas Membre à la date du sinistre	31
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)	32
3 000		La demande pour frais de nettoyage (US\$242 800) est restée sans suite	33
1 000	Frais de nettoyage Dhr 864 293 Frais de nettoyage US\$187 165	US\$160 000 ont été remboursés par l'assureur du propriétaire du navire	34
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 Fonds de 1971	35
25 /	Frais de nettoyage ¥1 847 225 Prise en charge financière ¥152 000 ¥1 999 225		36
2 000	Frais de nettoyage FF1 141 185 Frais liés à la pêche FF145 792 FF1 286 977	FF1 000 000 recouvrés auprès de l'assureur du propriétaire du navire	37

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État 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
38	<i>Taiyo Maru N°13</i>	12.3.88	Yokohama, Japon	Japon	86	¥2 476 800	Déversement
39	<i>Czantoria</i>	8.5.88	Saint-Romuald, Canada	Canada	81 197	(chiffre non connu)	Heurt d'un quai
40	<i>Kasuga Maru N°1</i>	10.12.88	Kyoga Misaki, Japon	Japon	480	¥17 015 040	Naufrage
41	<i>Nestucca</i>	23.12.88	Île de Vancouver, Canada	Etats-Unis d'Amérique	1 612	(chiffre non connu)	Abordage
42	<i>Fukko Maru N°12</i>	15.5.89	Shiogama, Japon	Japon	94	¥2 198 400	Débordement d'une manche d'approvisionnement
43	<i>Tsubame Maru N°58</i>	18.5.89	Shiogama, Japon	Japon	74	¥2 971 520	Erreur de transbordement des hydrocarbures
44	<i>Tsubame Maru N°16</i>	15.6.89	Kushiro, Japon	Japon	56	¥1 613 120	Déversement
45	<i>Kifuku Maru N°103</i>	28.6.89	Otsuji, Japon	Japon	59	¥1 727 040	Erreur de manipulation de cargaison
46	<i>Nancy Orr Gaucher</i>	25.7.89	Hamilton, Canada	Libéria	2 829	Can\$473 766	Déversement pendant le déchargement
47	<i>Dainichi Maru N°5</i>	28.10.89	Yaizu, Japon	Japon	174	¥4 199 680	Erreur de manipulation de cargaison
48	<i>Daito Maru N°3</i>	5.4.90	Yokohama, Japon	Japon	93	¥2 495 360	Erreur de manipulation de cargaison
49	<i>Kazuei Maru N°10</i>	11.4.90	Osaka, Japon	Japon	121	¥3 476 160	Abordage
50	<i>Fuji Maru N°3</i>	12.4.90	Yokohama, Japon	Japon	199	¥5 352 000	Débordement pendant l'approvisionnement

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le Fonds de 1971 sauf indication contraire)	Notes	
6	Frais de nettoyage ¥6 134 885 Prise en charge financière ¥619 200 ¥6 754 085		38
(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.	39
1 100	Frais de nettoyage ¥371 865 167 Frais liés à la pêche ¥53 500 000 Prise en charge financière ¥4 253 760 ¥429 618 927		40
(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.	41
0,5	Frais de nettoyage ¥492 635 Prise en charge financière ¥549 600 ¥1 042 235		42
7	Autres dommages aux biens ¥19 159 905 Prise en charge financière ¥742 880 ¥19 902 785		43
(inconnue)	Autres dommages aux biens ¥273 580 Prise en charge financière ¥403 280 ¥676 860		44
(inconnue)	Frais de nettoyage ¥8 285 960 Prise en charge financière ¥431 761 ¥8 717 720		45
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)	46
0,2	Frais liés à la pêche ¥1 792 100 Frais de nettoyage ¥368 510 Prise en charge financière ¥1 049 920 ¥3 210 530		47
3	Frais de nettoyage ¥5 490 570 Prise en charge financière ¥623 840 ¥6 114 410		48
30	Frais de nettoyage ¥48 883 038 Frais liés à la pêche ¥560 588 Prise en charge financière ¥869 040 ¥50 312 666	¥45 038 833 recouvrés par voie de recours	49
(inconnue)	Frais de nettoyage ¥96 431 Prise en charge financière ¥1 338 000 ¥1 434 431	¥430 329 recouvrés par voie de recours	50

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État 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
51	<i>Volgoneft 263</i>	14.5.90	Karlskrona, Suède	URSS	3 566	SKr3 205 204	Abordage
52	<i>Hato Maru N°2</i>	27.7.90	Kobe, Japon	Japon	31	¥803 200	Erreur de manipulation de cargaison
53	<i>Bonito</i>	12.10.90	Tamise, Royaume-Uni	Suède	2 866	£241 000 (évaluation)	Erreur de manipulation de cargaison
54	<i>Rio Orinoco</i>	16.10.90	Île d'Anticosti, Canada	Îles Caïmanes	5 999	Can\$1 182 167	Échouement
55	<i>Portfield</i>	5.11.90	Pembroke, pays de Galles, Royaume-Uni	Royaume-Uni	481	£69 141	Naufrage
56	<i>Vistabella</i>	7.3.91	Caraïbes	Trinité-et-Tobago	1 090	FF2 354 000 (évaluation)	Naufrage
57	<i>Hokunan Maru N°12</i>	5.4.91	Île d'Okushiri, Japon	Japon	209	¥3 523 520	Échouement
58	<i>Agip Abruzzo</i>	10.4.91	Livourne, Italie	Italie	98 544	Lit 21 800 000 000 (évaluation)	Abordage
59	<i>Haven</i>	11.4.91	Gênes, Italie	Chypre	109 977	Lit 23 950 220 000	Incendie et explosion
60	<i>Kaiko Maru N°86</i>	12.4.91	Nomazaki, Japon	Japon	499	¥14 660 480	Abordage
61	<i>Kuni Maru N°12</i>	27.12.91	Baie de Tokyo, Japon	Japon	113	¥3 058 560	Abordage

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le Fonds de 1971 sauf indication contraire)	Notes	
800	Frais de nettoyage SKr15 523 813 Frais liés à la pêche SKr530 239 Prise en charge financière <u>SKr795 276</u> SKr16 849 328		51
(inconnue)	Autres dommages aux biens Y1 087 700 Prise en charge financière Y200 800 Y1 288 500		52
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)	53
185	Frais de nettoyage Can\$12 831 892		54
110	Frais de nettoyage £249 630 Frais liés à la pêche £9 879 Prise en charge financière <u>£17 155</u> £276 663		55
(inconnue)	Frais de nettoyage FF8 237 529 Frais de nettoyage US\$8 068		56
(inconnue)	Frais de nettoyage Y2 119 966 Frais liés à la pêche Y4 024 863 Prise en charge financière <u>Y880 880</u> Y7 025 709		57
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.	58
(inconnue)	<i>Montants alloués dans le 'stato passivo':</i> Frais de nettoyage: ◦ Gouvernement italien Lit 105 260 722 046 ◦ Autres autorités italiennes Lit 1 457 371 664 ◦ Demandeurs privés Lit 16 481 320 800 ◦ Gouvernement français Lit 4 277 446 160 ◦ Autres autorités françaises Lit 3 321 490 540 ◦ Principauté de Monaco Lit 91 811 900 ◦ Propriétaire du navire/UK Club <u>Lit 4 277 446 160</u> Lit 135 167 609 270 Frais liés au tourisme: ◦ Demandeurs privés italiens Lit 4 705 136 915 ◦ Demandeurs privés français <u>Lit 73 447 387</u> Lit 4 778 584 302 Frais liés à la pêche: ◦ Demandeurs privés italiens Lit 8 933 580 000 Dommages à l'environnement: ◦ Gouvernement italien Lit 40 000 000 000 Total <u>Lit 188 879 773 572</u>	Le Fonds de 1971 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 Fonds de 1971. Le Fonds de 1971 a versé FF10 659 469 et Lit 1 582 341 690. L'assureur du propriétaire du navire a versé Lit 29,130 milliards.	59
25	Frais de nettoyage Y53 513 992 Frais liés à la pêche Y39 553 821 Prise en charge financière <u>Y3 665 120</u> Y96 732 933		60
5	Frais de nettoyage Y1 056 519 Prise en charge financière <u>Y764 640</u> Y1 821 159	Y650 522 recouverts par voie de recours	61

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État 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
62	<i>Fukkol Maru N°12</i>	9.6.92	Ishinomaki, Japon	Japon	94	¥2 198 400	Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures
63	<i>Aegean Sea</i>	3.12.92	La Corogne, Espagne	Grèce	57 801	Pts 1 121 219 450	Échouement
64	<i>Braer</i>	5.1.93	Îles Shetland, Royaume-Uni	Libéria	44 989	£5 790 052	Échouement
65	<i>Kihnu</i>	16.1.93	Tallin, Estonie	Estonie	949	113 000 DTS (évaluation)	Échouement
66	<i>Sambo N°11</i>	12.4.93	Séoul, République de Corée	République de Corée	520	Won 77 786 224 (évaluation)	Échouement
67	<i>Taiko Maru</i>	31.5.93	Shioyazaki, Japon	Japon	699	¥29 205 120	Abordage
68	<i>Ryoyo Maru</i>	23.7.93	Péninsule d'Izue, Japon	Japon	699	¥28 105 920	Abordage
69	<i>Keumdong N°5</i>	27.9.93	Yosu, République de Corée	République de Corée	481	Won 77 417 210	Abordage
70	<i>Iliad</i>	9.10.93	Pylos, Grèce	Grèce	33 837	Drs 1 496 533 000	Échouement
71	<i>Seki</i>	30.3.94	Fnjairah, Émirats arabes unis, et Oman	Panama	153 506	14 millions de DTS	Abordage

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le Fonds de 1971 sauf indication contraire)	Notes	
(inconnue)	Autres dommages aux biens Prise en charge financière Y4 243 997 <u>Y549 600</u> Y4 793 597		62
73 500	Montants présentés devant le tribunal: o Gouvernement espagnol (réclamé) Pts 1 154 500 000 o Organismes publics (alloué) Pts 303 263 261 o Demandeur privé (réclamé) Pts 184 216 423 Frais liés à la pêche: o Demandeurs privés (alloué) Pts 327 027 638 o Demandeurs privés (réclamé) Pts 14 955 486 084 Pts 16 924 493 406	Les montants indiqués comme ayant été réclamés portent sur des demandes renvoyées à la procédure d'exécution du jugement. Le Fonds de 1971 a versé Pts 835 millions et l'assureur du propriétaire du navire a versé Pts 782 millions.	63
84 000	Frais de nettoyage £200 285 Frais liés à la pêche £33 269 350 Frais liés au tourisme £77 375 Frais liés à l'agriculture £3 533 504 Autres dommages aux biens £8 259 156 <u>£186 985</u> £45 526 655	De nouvelles demandes ont été approuvées à raison de £5,2 millions. Des demandes de £47 771 685 font l'objet d'une procédure judiciaire. L'assureur du propriétaire du navire a versé £4 807 323.	64
140	Frais de nettoyage FM543 618		65
4	Frais de nettoyage Won 176 866 632 Frais liés à la pêche <u>Won 42 848 123</u> Won 219 714 755	US\$22 504 recouvrés auprès de l'assureur du propriétaire du navire.	66
520	Frais de nettoyage Y756 780 796 Frais liés à la pêche Y336 404 259 Prise en charge financière <u>Y7 301 280</u> Y1 100 486 335	Y49 104 248 recouvrés par voie de recours.	67
500	Frais de nettoyage Y8 433 001 Prise en charge financière <u>Y7 026 480</u> Y15 459 481	Y10 455 440 recouvrés par voie de recours.	68
1 280	Frais de nettoyage (versé) Won 5 587 815 812 Frais liés à la pêche (versé) Won 6 163 000 000 Frais liés à la pêche (réclamé) Won 22 964 791 254 Autres dommages aux biens (versé) <u>Won 14 206 046</u> Won 34 729 813 112	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 5 587 815 812, dont US\$6 000 000 ont été remboursés par le Fonds de 1971. Des demandes de Won 22 964 791 254 font l'objet d'une procédure judiciaire.	69
200	Frais de nettoyage (versé) Drs 294 429 011 Frais de nettoyage (versé) US\$350 000 Frais de nettoyage (réclamé) Drs 130 844 700 Frais liés à la pêche (réclamé) Drs 1 099 000 000 Autres pertes de recettes (réclamé) <u>Drs 1 547 000 000</u> Drs 3 071 273 711 Préjudice moral (réclamé) Drs 378 000 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé Drs 294 429 011.	70
16 000		Règlement entre le Gouvernement de Fujairah et le propriétaire du navire conclu en dehors du cadre des Conventions. Le Fonds de 1971 ne connaît pas les modalités du règlement. Le Fonds de 1971 ne sera pas appelé à verser des indemnités.	71

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État 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
72	<i>Daito Maru N°5</i>	11.6.94	Yokohama, Japon	Japon	116	¥3 386 560	Débordement pendant l'approvisionnement
73	<i>Toyotaka Maru</i>	17.10.94	Kainan, Japon	Japon	2 960	¥81 823 680	Abordage
74	<i>Hoyu Maru N°53</i>	31.10.94	Monbetsu, Japon	Japon	43	¥1 089 280	Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures
75	<i>Sung II N°1</i>	8.11.94	Onsan, République de Corée	République de Corée	150	Won 23 000 000 (évaluation)	Échouement
76	Déversement de sourcee inconnue	30.11.94	Mohammédia, Maroc	-	-	-	(inconnue)
77	<i>Dae Woong</i>	27.6.95	Kojung, République de Corée	République de Corée	642	Wou 95 000 000 (évaluation)	Échouement
78	<i>Sea Prince</i>	23.7.95	Yosu, République de Corée	Chypre	144 567	14 millions de DTS	Échouement
79	<i>Yeo Myung</i>	3.8.95	Yosu, République de Corée	République de Corée	138	Won 21 465 434	Abordage
80	<i>Shinryu Maru N°8</i>	4.8.95	Chita, Japon	Japon	198	¥3 967 138	Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures
81	<i>Senyo Maru</i>	3.9.95	Ube, Japon	Japon	895	¥20 203 325	Abordage

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le Fonds de 1971 sauf indication contraire)	Notes	
0,5	Frais de nettoyage Prise en charge financière ¥1 187 304 ¥846 640 ¥2 033 944		72
560	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Autres pertes de recettes Prise en charge financière Y629 516 429 ¥50 730 359 ¥15 490 030 ¥20 455 920 Y716 192 738	Y31 021 717 recouvrés par voie de recours.	73
(inconnue)	Autres dommages aux biens Frais de nettoyage Prise en charge financière ¥3 954 861 Y202 854 ¥272 320 ¥4 430 035		74
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.	75
(inconnue)	Frais de nettoyage (réclamé) 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	76
1	Frais de nettoyage Won 43 517 127	D'autres demandes pourraient être soumises.	77
5 035	Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (versé) Frais liés au tourisme (versé) Won 20 460 000 000 Won 12 943 000 000 Won 513 000 000 Won 33 916 000 000 <i>Demandes en instance devant le tribunal</i> Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Won 767 000 000 Won 5 000 000 Won 772 000 000 Enlèvement des hydrocarbures et du navire US\$24 800 000	Sur les Won 26,428 milliards versés par l'assureur du propriétaire du navire, le Fonds de 1971 lui a remboursé £4,4 millions.	78
40	Frais de nettoyage (versé) Frais de nettoyage (réclamé) Frais liés à la pêche (versé) Frais liés à la pêche (réclamé) Frais liés au tourisme (versé) Won 660 726 381 Won 3 350 244 Won 166 246 619 Won 3 583 087 000 Won 269 029 739 Won 4 682 439 983	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 560 945 437.	79
0,5	Frais de nettoyage (versé) Prise en charge financière (versé) ¥8 650 249 ¥984 327 ¥9 634 576 Autres dommages aux biens (agréé) Autre manque à gagner (agréé) US\$3 103 US\$2 560 US\$5 663	L'assureur du propriétaire du navire a versé Y3 718 455	80
94	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière ¥314 838 937 Y46 726 661 ¥5 012 855 ¥366 578 453	Y279 973 101 recouvrés par voie de recours.	81

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État 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
82	<i>Yuil N°1</i>	21.9.95	Pusan, République de Corée	République de Corée	1 591	Won 250 millions (évaluation)	Naufrage
83	<i>Honam Sapphire</i>	17.11.95	Yosu, République de Corée	Panama	142 488	14 millions de DTS	Heurt d'une défense
84	<i>Toko Maru</i>	23.1.96	Anegasaki, Japon	Japon	699	¥18 769 567 (évaluation)	Abordage
85	<i>Sea Empress</i>	15.2.96	Milford Haven, pays de Galles, Royaume-Uni	Libéria	77 356	£8 millions (évaluation)	Échouement
86	<i>Kugenuma Maru</i>	6.3.96	Kawasaki, Japon	Japon	57	¥1 175 055 (évaluation)	Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures
87	<i>Kriti Sea</i>	9.8.96	Agioi Theodoroi, Grèce	Grèce	62 678	Drs 2,241 milliards	Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures
88	<i>N°1 Yung Jung</i>	15.8.96	Pusan, République de Corée	République de Corée	560	Won 88 365 090 (évaluation)	Échouement
89	<i>Nakhodka</i>	2.1.97	Île Oki, Japon	Fédération de Russie	13 159	1 588 000 DTS	Rupture
90	<i>Tsubame Maru N°31</i>	25.1.97	Otaru, Japon	Japon	89	¥1 801 465 (évaluation)	Déversement pendant le chargement
91	<i>Nissos Amorgos</i>	28.2.97	Maracaibo, Venezuela	Grèce	50 563	Bs3,473 milliards (évaluation)	Échouement

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le Fonds de 1971 sauf indication contraire)	Notes	
(inconnue)	Frais de nettoyage (versé) Won 7 456 000 000 Frais de nettoyage (agréé) Won 4 937 000 000 Frais de nettoyage (réclamé) Won 25 000 000 Frais liés à la pêche (versé) Won 3 234 949 220 Frais liés à la pêche (réclamé) Won 60 892 000 000 Won 76 544 949 220	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 1,654 milliard.	82
1 800	Frais de nettoyage (versé) Won 9 033 000 000 Frais liés à la pêche (versé) Won 309 000 000 Frais de nettoyage } Frais liés à la pêche } (réclamé) Won 48 000 000 000 Won 57 342 000 000	D'autres demandes sont attendues. L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 9,591 milliards.	83
4		Le montant total des dommages est inférieur au montant de la responsabilité du propriétaire. La prise en charge financière n'est pas nécessaire.	84
72 360	Frais de nettoyage £3 932 164 Autres dommages aux biens £272 231 Frais liés à la pêche £7 141 806 Frais liés au tourisme £1 326 626 Autres pertes de recettes £107 818 £12 780 645	De nouvelles demandes portant sur des montants importants sont en cours d'examen. L'assureur du propriétaire du navire a versé £6 866 809.	85
0,3	Frais de nettoyage ¥1 981 403 Prise en charge financière ¥297 066 ¥2 278 469	¥1 197 267 recouvrés par voie de recours.	86
20-50	Frais de nettoyage (versé) Drs 127 803 919 Frais liés à la pêche (versé) Drs 56 866 212 Autres pertes de recettes (versé) Drs 1 850 000 Drs 186 520 131	L'assureur du propriétaire du navire a versé Drs 186 520 131. D'autres demandes sont en cours d'examen.	87
28	Frais de nettoyage (versé) Won 674 891 862 Frais de nettoyage (agréé) Won 14 937 175 Frais d'assistance (versé) Won 10 000 000 Frais liés à la pêche (réclamé) Won 105 290 000 Frais liés au tourisme (réclamé) Won 13 375 000 Frais de transbordement de la cargaison (réclamé) Won 70 832 350 Won 889 326 387	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 674 891 862.	88
6 200	Frais de nettoyage (réclamé) ¥21 484 000 000 Frais liés à la pêche (réclamé) ¥5 212 000 000 Enlèvement des hydrocarbures (réclamé) ¥1 194 000 000 Frais liés au tourisme (réclamé) ¥2 888 000 000 Construction d'une digue (réclamé) ¥1 126 000 000 ¥31 904 000 000	Le Fonds de 1971 a effectué des paiements provisoires de ¥4,496 milliards. L'assureur du propriétaire du navire a versé US\$867 593. D'autres demandes sont attendues.	89
0,593K1	Frais de nettoyage (réclamé) ¥7 827 589	On ne s'attend pas à recevoir de nouvelles demandes.	90
3 600	Frais de nettoyage (versé) Bs1 046 000 000 Autres dommages aux biens (versé) Bs11 830 431 Frais liés à la pêche (versé) Bs55 400 000 Frais liés au tourisme (versé) Bs10 827 150 Bs1 133 223 607	L'assureur du propriétaire du navire a versé Bs1 133 223 607. Des demandes portant sur des montants importants sont en cours d'examen. D'autres demandes sont attendues.	91

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État 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
92	<i>Daiwa Maru N°18</i>	27.3.97	Kawasaki, Japon	Japon	186	¥3 372 368 (évaluation)	Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures
93	<i>Jeong Jin N°101</i>	1.4.97	Pusan, République de Corée	République de Corée	896	Won 148 117 000 (évaluation)	Déversement pendant le chargement
94	<i>Osung N°3</i>	3.4.97	Tunggado, République de Corée	République de Corée	786	104 500 DTS (évaluation)	Échouement
95	<i>Plate Princess</i>	27.5.97	Puerto Miranda, Venezuela	Malte	30 423	3,6 millions de DTS (évaluation)	Déversement pendant le chargement
96	<i>Diamond Grace</i>	2.7.97	Tokyo Bay, Japon	Panama	147 012	14 millions de DTS	Échouement
97	<i>Katja</i>	7.8.97	Le Havre, France	Bahamas	52 079	FF48 millions (évaluation)	Heurt d'un quai
98	<i>Evoikos</i>	15.10.97	Détroit de Singapour	Chypre	80 823	7,9 millions de DTS (évaluation)	Abordage
99	<i>Kyungnam N°1</i>	7.11.97	Ulsan, République de Corée	République de Corée	168	Won 46 459 837 (évaluation)	Échouement

NOTES

1 Les montants indiqués sont donnés en monnaie nationale; les taux de change appropriés étaient les suivants au 31 décembre 1997:

£ = Bolivars vénézuéliens	Bs	829,750	Franc français	FF	9,8985
Couronne danoise	DKr	11,2664	Lire italienne	Lit	2809,06
Couronne suédoise	SKr	13,0552	Livre chypriote	£	0,8683
Dinar algérien	Din	96,2919	Mark allemand	DM	2,9585
Dirham des EAU	EAU Dhr	6,0428	Mark finlandais	FM	8,9600
Dirham marocain	Mor Dhr	16,0266	Peseta espagnole	Pts	250,784
Dollar américain	US\$	1,6454	Rial omanais	OR	0,6334
Dollar canadien	Can\$	2,3546	Rouble russe	Rbls	9,87
Dollar singapourien	S\$	2,7724	Won de la République de Corée	Won	2788,87
Drachme grecque	Drs	466,802	Yen japonais	¥	213,937

£ = 1,225718 DTS ou 1 DTS = £0,81585

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le Fonds de 1971 sauf indication contraire)	Notes	
1 K1	Frais de nettoyage (<i>réclamé</i>) ¥17 893 000		92
124	Frais de nettoyage (<i>réclamé</i>) Won 564 931 071		93
(inconnue)	Frais de nettoyage (<i>réclamé</i>) Frais liés à la pêche (<i>réclamé</i>) Won 1 280 336 930 <u>Won 287 722 000</u> Won 1 344 306 930 Frais de nettoyage (<i>réclamé</i>) Frais liés à la pêche (<i>réclamé</i>) ¥654 333 082 <u>¥287 722 000</u> ¥942 055 082	D'autres demandes sont attendues.	94
3,2	Frais liés à la pêche (<i>réclamé</i>) US\$30 000 000	D'autres demandes sont attendues.	95
1 500	Frais de nettoyage (<i>réclamé</i>) Frais liés à la pêche (<i>réclamé</i>) Autres pertes de recettes (<i>réclamé</i>) ¥703 000 000 ¥464 000 000 <u>¥42 000 000</u> ¥1 209 000 000	On ne s'attend pas à recevoir de nouvelles demandes. Des demandes ont également été soumises au titre du préjudice personnel, mais elles représentent des montants relativement modiques.	96
190		Le total des dommages risque d'être inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire.	97
29 000	Frais de nettoyage (<i>réclamé</i>) £1 000 000	D'autres demandes sont attendues.	98
-5	Frais de nettoyage (<i>réclamé</i>) Won 9 546 242	D'autres demandes au titre des frais de nettoyage et des frais liés à la pêche sont attendues.	99

- 2 La mention des montants réclamés ne signifie pas que le Fonds de 1971 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 Fonds de 1971 (c'est-à-dire non compris le montant de la responsabilité du propriétaire du navire).

ANNEXE
RÉSUMÉ DES

(31 décembre

Dans le présent tableau, les dommages ont été regroupés dans les catégories suivantes:

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la CLC applicable	Cause du sinistre
1	Inconnu	20.6.96	Côte de la mer du Nord, Allemagne	-	-	-	Inconnue
2	<i>Nakhodka</i>	2.1.97	Île Oki, Japon	Fédération de Russie	13 159	1 588 000 DTS	Rupture
3	<i>Osung N°3</i>	3.4.97	Tunggado, République de Corée	République de Corée	786	104 500 DTS (évaluation)	Échouement
4	Inconnu	28.9.97	Essex, côte orientale de l'Angleterre	-	-	-	Inconnue

NOTES

1 Les montants indiqués sont donnés en monnaie nationale; les taux de change appropriés étaient les suivants au 31 décembre 1997:

£ = Mark allemand	DM	2,9585
Won de la République de Corée	Won	2788,87
Yen japonais	¥	213,937

£ = 1,225718 DTS ou 1 DTS = £0,81585

1997)

- o Nettoyage (y compris mesures de sauvegarde)
- o Dommages liés à la pêche
- o Dommages liés au tourisme
- o Autres dommages aux biens

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le Fonds de 1992 sauf indication contraire)	Notes	
<i>Inconnue</i>	Frais de nettoyage (évaluation) DM2,6 millions	Les autorités allemandes poursuivent en justice un propriétaire de navire dont le navire est présumé responsable du déversement d'hydrocarbures. Si cette action échoue, les autorités demanderont réparation au Fonds de 1992.	1
6 200	Frais de nettoyage (<i>réclamé</i>) ¥21 484 000 000 Frais liés à la pêche (<i>réclamé</i>) ¥5 212 000 000 Enlèvement des hydrocarbures (<i>réclamé</i>) ¥1 194 000 000 Frais liés au tourisme (<i>réclamé</i>) ¥2 888 000 000 Construction d'une digue (<i>réclamé</i>) ¥1 126 000 000 ¥31 904 000 000	Le Fonds de 1971 a versé des paiements provisoires de ¥4,496 milliards. L'assureur du propriétaire du navire a versé US\$867 593. D'autres demandes sont attendues.	2
<i>Inconnue</i>	Frais de nettoyage (<i>réclamé</i>) Won 1 280 336 930 Frais liés à la pêche (<i>réclamé</i>) <u>Won 287 722 000</u> Won 1 344 306 930 Frais de nettoyage (<i>réclamé</i>) ¥654 333 082 Frais liés à la pêche (<i>réclamé</i>) <u>¥287 722 000</u> ¥942 055 082	D'autres demandes sont attendues.	3
<i>Inconnue</i>	Frais de nettoyage (évaluation) £10 000	Compte tenu de la faible quantité d'hydrocarbures qui a atteint les plages, il est peu probable que les hydrocarbures proviennent d'un pétrolier en charge ou à l'état léger.	4

- 2 La mention des montants réclamés ne signifie pas que le Fonds de 1992 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 Fonds de 1992 (c'est-à-dire non compris le montant de la responsabilité du propriétaire du navire).

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

**4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES
SE1 7SR
ROYAUME-UNI**

**TÉLÉPHONE: +44-171-582 2606
TÉLÉCOPIE: +44-171-735 0326
TÉLEX: 23588 IMOLDN G
E-MAIL: iopcfund@dircon.co.uk**