

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

RAPPORT DE L'ANNEE CIVILE 1982



1 GENERALITES

1.1 Participation

Trois nouveaux Etats ayant ratifié ou accepté la Convention portant création du Fonds en 1982, le FIPOL comptait 26 Membres au 31 décembre 1982. Les nouveaux Membres sont l'Espagne (6 janvier), le Gabon (21 avril) et les Pays-Bas (11 novembre).

Les efforts visant à accroître la participation au Fonds ont constitué l'essentiel de l'activité du FIPOL au cours de l'année civile 1982. L'Administrateur s'est non seulement rendu dans les Etats non contractants qui envisagent de ratifier la Convention portant création du Fonds (Côte d'Ivoire et Portugal), mais il a aussi participé à plusieurs réunions intergouvernementales au cours desquelles il a eu la possibilité d'expliquer aux représentants gouvernementaux le sens des dispositions de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds et de leur fournir les renseignements sur le fonctionnement du FIPOL. De même qu'en 1981, l'Administrateur a donné une conférence dans le cadre de MEDIPOL 1982, qui est un cours de formation organisé conjointement par le Centre régional de lutte contre la pollution par les hydrocarbures en Méditerranée, à Malte, et les autorités du port de Marseille à l'intention de représentants de tous les pays méditerranéens. Lors d'une conférence organisée par le Comité consultatif juridique afro-asiatique, il a eu l'occasion d'expliquer à l'intention des délégations d'Etats asiatiques et africains le fonctionnement du système des deux conventions qui assurent une indemnisation en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Il y a lieu d'espérer que sa participation à ces deux réunions aura contribué à mieux faire connaître les activités du FIPOL et facilitera à longue échéance la ratification de la Convention portant création du Fonds par un plus grand nombre d'Etats.

Les efforts déployés par l'Administrateur ont été secondés par un séminaire organisé par le FIPOL à Londres et auquel des représentants de tous les Etats dotés d'une représentation à Londres avaient été invités. Les participants au séminaire ont entendu le Secrétaire général de l'OMI, M. C.P. Srivastava, et M. Mensah, Secrétaire général adjoint, M. Keates, Directeur de l'OCIMF, M. Fischer, Administrateur délégué de CRISTAL, M. Riley, Administrateur représentant les clubs P & I et M. Fischerstroem, Chef de département à la chancellerie de la Justice en Suède en tant que représentant d'un Etat contractant. Le séminaire était présidé par M. J.

Bredholt, Président de l'Assemblée du FIPOL. Des représentants de 30 Etats non membres, de neuf Etats Membres et de six organisations ayant qualité d'observateurs y ont participé. Cette forte participation est considérée comme une preuve de l'intérêt général que suscitent les activités du FIPOL et un encouragement à continuer de s'adresser aux Etats qui ne sont pas encore membres du FIPOL.

Le FIPOL était également représenté à la session de printemps de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer. Il y a lieu d'espérer qu'après la signature de cette convention, le FIPOL pourra participer activement à la mise en oeuvre des dispositions de la convention qui traitent de la pollution.

1.2 Assemblée et Comité exécutif

L'Assemblée a tenu sa cinquième session du 29 septembre au 1er octobre 1982. M. J. Bredholt (Danemark) a été réélu Président de l'Assemblée. Le Comité exécutif, sous la présidence de M. P. Novia (Italie), a tenu sa sixième session du 5 au 7 mai 1982 et sa septième session les 27 et 28 septembre 1982; sa huitième session a été tenue le 1er octobre 1982 sous la conduite du Président nouvellement élu, M. J. Perrett (Royaume-Uni). Les principales décisions prises à ces réunions sont récapitulées ci-après.

1.2.1 Assemblée

a) S'agissant de la situation des Etats qui viennent d'accéder à l'indépendance et au territoire desquels l'application de la Convention portant création du Fonds avait été étendue avant leur accession à l'indépendance, mais qui n'avaient pas notifié explicitement au dépositaire s'ils souhaitaient ou non être liés par ladite convention, l'Assemblée a approuvé l'optique adoptée par le Secrétaire général de l'OMI qui occupe les fonctions de dépositaire, selon laquelle la Convention portant création du Fonds devrait être considérée comme ayant été suspendue et selon laquelle l'application rétroactive des droits et obligations conférés par la Convention n'était pas possible.

b) L'Assemblée a décidé d'élargir la politique des placements du FIPOL telle qu'elle est énoncée dans le Règlement financier en prévoyant la possibilité d'effectuer des placements auprès de maisons de réescompte membres de la London Discount Market Association par l'achat d'effets de commerce.

c) Le Comptroller and Auditor General du Royaume-Uni a été désigné comme Commissaire aux comptes du FIPOL pour une deuxième période de quatre ans.

d) Le contrat de l'Administrateur a été prorogé à nouveau d'une année jusqu'au 31 décembre 1983. L'Assemblée a exprimé le souhait de voir l'Administrateur accepter un nouveau renouvellement de son contrat, afin qu'il puisse participer en sa qualité d'Administrateur du FIPOL à la Conférence diplomatique de 1984 qui sera chargée de réviser la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds.

e) Les Membres suivants ont été élus membres du Comité exécutif pour

un mandat allant jusqu'à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée: Algérie, Bahamas, Espagne, France, Japon, Libéria, Norvège, Royaume-Uni, Yougoslavie.

f) L'Assemblée a adopté le budget du FIPOL pour l'exercice 1983, soit des crédits de 246 768 livres pour les dépenses administratives, non comprises les ouvertures de crédits au titre des demandes d'indemnisation présentées à la suite d'accidents de pollution par les hydrocarbures. En outre, un montant supplémentaire de 2 000 livres sterling a été approuvé pour l'impression du Manuel sur les procédures de règlement des demandes d'indemnisation présentées au FIPOL.

g) L'Assemblée a décidé que le montant total des contributions annuelles qui devront être perçues en 1982 serait fixé à 600 000 livres sterling pour le fonds général et à 260 000 livres sterling pour le fonds des grosses demandes d'indemnisation («Fukutoku Maru No 8»). L'Assemblée a décidé que ces contributions seraient exigibles le 15 janvier 1983 et que les contributions annuelles devraient, à l'avenir, toujours être versées le 15 janvier de l'année qui suit celle au cours de laquelle l'Assemblée a calculé les contributions annuelles, à moins que celle-ci n'en décide autrement. L'Assemblée a adopté à cet effet un amendement au règlement intérieur du FIPOL.

h) En ce qui concerne le sinistre du «Tanio», l'Assemblée a autorisé le Comité exécutif à percevoir des contributions annuelles après sa prochaine réunion d'avril 1983 pour assurer le règlement des demandes d'indemnisation découlant de ce sinistre, sous réserve de certaines conditions qu'elle a spécifiées. Il est notamment spécifié qu'aucune action en justice visant à lever la limitation de la responsabilité du propriétaire ne doit avoir été intentée et que le Gouvernement français s'est engagé à indemniser le FIPOL pour toute demande d'indemnisation qui serait présentée après le règlement des dommages.

i) L'Assemblée a adopté comme emblème du FIPOL le logotype qui est reproduit sur la page de couverture du présent rapport. L'Assemblée a également décidé que si l'Organisation doit être désignée par une abréviation, il conviendrait d'utiliser les termes «IOPC Fund» en anglais et le sigle «FIPOL» en français.

1.2.2 Sixième session du Comité exécutif

Cette session du Comité exécutif devait examiner et adopter le Manuel du FIPOL sur les demandes d'indemnisation ainsi que divers aspects du sinistre du «Tanio». Le Manuel sur les demandes d'indemnisation a été adopté et pourra être communiqué à toute personne intéressée.

S'agissant du sinistre du «Tanio», le Comité exécutif a reçu des renseignements détaillés sur les circonstances de l'accident et les demandes d'indemnisation qui s'y rapportent. Le Comité a également examiné de façon très approfondie la question des actions possibles visant à obtenir la levée de la limitation de la responsabilité du propriétaire ou à tenter une action en recours contre un tiers. Trois demandes d'indemnisation relativement modestes se rapportant à ce sinistre ont été approuvées.

1.2.3 Septième session du Comité exécutif

Le Comité exécutif a pris note des renseignements sur les accidents de pollution qui avaient été réunis par l'Administrateur et a examiné plusieurs aspects du règlement des demandes d'indemnisation présentées à la suite d'accidents de cette nature. Une attention spéciale a été accordée aux faits nouveaux qui sont intervenus en ce qui concerne divers aspects du sinistre du «Tanio». A cet égard, le Comité exécutif a pris connaissance d'un rapport que les juristes employés par le FIPOL avaient établi au sujet de la possibilité d'obtenir la levée de la limitation de la responsabilité du propriétaire ou d'intenter une action en recours contre des tiers.

A propos du sinistre du «Fukutoku Maru No 8», le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à régler les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre même si celles-ci devaient dépasser le plafond fixé à la règle 8.4.1 du règlement intérieur du FIPOL.

1.2.4 Huitième session du Comité exécutif

Au cours de cette session, M. J. Perrett (Royaume-Uni) a été élu Président. Le Comité a poursuivi l'examen des questions liées au sinistre du «Tanio» et a étudié la possibilité d'intenter des actions en justice contre le propriétaire et des tiers. Il a décidé que les renseignements dont il disposait allaient dans le sens d'une action intentée contre le propriétaire et les autres parties intéressées. Le Comité exécutif a décidé de laisser à l'Administrateur le soin de décider d'intenter de telles actions en justice, étant entendu qu'il serait tenu de convoquer une autre réunion du Comité exécutif si, eu égard à des circonstances nouvelles, il pensait qu'il n'y avait pas lieu d'intenter une action contre le propriétaire.

1.3 Comptes du FIPOL

Les états financiers pour l'exercice allant du 1er janvier au 31 décembre 1981 ont été soumis au Commissaire aux comptes pour qu'il les vérifie et présente un rapport à ce sujet. Le Commissaire aux comptes a certifié l'exactitude des états financiers. Ces états pour 1981 comportaient des dépenses administratives de 157 780 livres et des versements au titre de demandes d'indemnisation pour dommages résultant d'événements de pollution s'élevant à 8 620 146 livres pour le sinistre de «l'Antonio Gramsci» et à 1 570 038 livres pour les demandes d'indemnisation générales (dont 637 118 livres représentent la participation du fonds général à l'indemnisation des dommages découlant du sinistre de «l'Antonio Gramsci»).

On trouvera en annexe le bilan du FIPOL au 31 décembre 1981.

1.4 Contributions

Le montant total des contributions annuelles à percevoir en 1982, soit 860 000 livres, correspond principalement au règlement des demandes d'indemnisation découlant de l'accident du «Fukutoku Maru No 8». Le calcul des contributions à percevoir a été effectué en prenant comme hypothèse que le montant total des demandes découlant de cet événement s'élèveront à environ 880 000 livres. Les dépenses administratives

pour l'année 1983 ainsi que les dépenses afférentes au règlement d'autres demandes d'indemnisation seront couvertes par l'excédent enregistré au cours des exercices précédents et des intérêts qui seront sans doute accumulés sur les placements du FIPOL. Le calcul des contributions se fonde également sur la décision de l'Assemblée visant à ce que le FIPOL maintienne un capital de roulement de 2 millions de livres. Etant donné que les contributions annuelles pour 1982 sont exigibles le 15 janvier 1983, une faible part seulement de ces contributions avait été reçue au 31 décembre 1982. Sur la base des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contributions qui ont été déclarées par les 26 Membres du FIPOL pour l'année 1982, soit au total 915 228 607 tonnes, la répartition des contributions totales entre les différents Etats Membres est la suivante:

Etat au 31 décembre 1982

Etat contractant	Part en pourcentage	Etat contractant	Part en pourcentage
Japon	31,76	Norvège	0,86
Italie	15,77	Tunisie	0,25
France	12,61	République arabe syrienne	0,15
Pays-Bas	9,90	Gabon	0,13
Royaume-Uni	8,91	Ghana	0,13
Espagne	5,99	Libéria	0,05
Allemagne, République fédérale d'	3,74	Papouasie-Nouvelle-Guinée	0,02
Suède	2,37	Algérie	—
Bahamas	2,23	Islande	—
Indonésie	1,63	Koweït	—
Finlande	1,47	Maldives	—
Yougoslavie	1,08	Monaco	—
Danemark	0,95	Tuvalu	—

1.5 Révision de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds

Le Secrétariat du FIPOL participe activement aux délibérations relatives à la révision de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. L'Administrateur a participé aux délibérations du Comité juridique de l'OMI et d'un groupe de travail officieux qui s'est réuni à Londres. Il a soumis au Comité juridique de l'OMI des propositions d'amendements à la Convention portant création du Fonds. L'Administrateur a également été invité par CRISTAL, ITOPI et OCIMF à participer à leurs réunions et à faire part à ces organisations qui représentent le secteur privé des transports maritimes, de ses vues sur différents aspects de la révision des deux conventions.

Il convient de relever à cet égard que l'Administrateur, faisant suite à une demande formulée par l'Assemblée à sa quatrième session, s'est mis en rapport avec l'ICS et les Clubs P & I pour examiner la possibilité de

conclure entre le FIPOL et ces organisations, qui représentent les intérêts des armateurs, un accord en vertu duquel les armateurs accepteraient une responsabilité minimale pour les navires de petites dimensions et s'abstiendraient de présenter des demandes de prise en charge financière en application de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds. L'une et l'autre organisations ont rejeté cette demande en faisant valoir notamment qu'aucune modification ne devrait être apportée au partage de la responsabilité entre le FIPOL et les armateurs avant la Conférence diplomatique qui sera chargée de se prononcer sur la révision de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds.

1.6 Personnel

Avec effet à compter du 1er novembre 1982, M. Masayoshi Dobashi a pris ses fonctions d'administrateur au FIPOL, remplaçant ainsi M. Yo Maruno, qui avait quitté le FIPOL. Avant son poste au FIPOL, M. Dobashi avait travaillé pour le Bureau des transports maritimes du Ministère japonais des transports.

1.7 Emménagement dans les nouveaux locaux

En novembre 1982, le FIPOL a emménagé dans son nouveau siège, qui fait partie du nouveau Siège de l'Organisation maritime internationale (OMI). La nouvelle adresse est la suivante:

Fonds international d'indemnisation pour les dommages
dus à la pollution par les hydrocarbures

4 Albert Embankment

London SE1 7SR

Téléphone: 01-582 2606

Télex: 23588

2 RÉGLEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

Le FIPOL assume désormais la responsabilité des accidents survenus après le 13 février 1979. Depuis cette date, le FIPOL a examiné ou pourrait avoir à examiner des demandes d'indemnisation pour des dommages de pollution ou pour l'indemnisation des dommages liés à 16 événements. Les demandes d'indemnisation concernant six de ces accidents ont été formellement présentées et les demandeurs ont été indemnisés. Le FIPOL examine actuellement les demandes présentées à la suite de dix événements, dont certaines seront probablement réglées sous peu. Parmi les événements énumérés dans les rapports intérieurs, tous n'ont pas donné lieu à des demandes d'indemnisation adressées au FIPOL. Si l'on examine les sinistres par ordre chronologique, toutes les demandes d'indemnisation ont été réglées pour la totalité d'entre eux, à l'exception de deux sinistres survenus avant la fin de l'année 1980. Ces faits démontrent la rapidité avec laquelle le FIPOL donne suite aux demandes qui lui sont adressées, observant en cela les dispositions de la Convention portant création du Fonds, qui exigent le règlement rapide des demandes d'indemnisation afin d'atténuer la charge financière excessive qu'ont à supporter les victimes d'accidents de navires-citernes qui

entraînent des dommages de pollution par les hydrocarbures.

On trouvera ci-après des précisions sur les demandes d'indemnisation adressées au FIPOL qui n'ont pas encore été réglées. Le taux de change des monnaies étrangères en livres sterling indiqué est celui qui prévalait au 31 décembre 1982, sauf lorsqu'il s'agit de demandes d'indemnisation pour lesquelles des règlements ont déjà été effectués; en ce qui concerne ces dernières, on a utilisé le taux de change applicable à la date à laquelle le règlement a été effectué.

2.1 Tarpenbek

(Royaume-Uni, 21 juin 1979)

L'abordage, au large des côtes britanniques, entre le navire-citerne allemand «Tarpenbek» (999 tonneaux de jauge brute), qui transportait environ 1 600 tonnes d'huile de graissage, et le navire auxiliaire de la flotte britannique «Sir Geraint», suivi par le chavirement du premier, a entraîné de légères fuites de combustible non persistant mais non pas, au moins immédiatement après l'événement, de déversement d'hydrocarbures persistants. Le fait que des fuites d'hydrocarbures de la cargaison se soient produites au cours des opérations de pompage des citernes à cargaison du navire ou au cours des opérations visant à redresser le navire est contesté.

Le propriétaire du navire a intenté contre le FIPOL une action devant les tribunaux britanniques pour obtenir le remboursement des dépenses afférentes aux mesures préventives, qui se sont élevées à environ 594 000 livres. Le Gouvernement du Royaume-Uni, l'Isle of Wight County Council et le South Wight Borough Council ont aussi délivré des assignations visant à obtenir une indemnisation du FIPOL. Le fonds de limitation prévu dans la Convention sur la limitation de la responsabilité s'élève à 64 356,31 livres et l'indemnisation prévue à l'article 5 de la Convention portant création du Fonds s'élève à 16 089,08 livres.

Les demandes d'indemnisation présentées soulèvent la difficile question aussi bien pratique que juridique de savoir si un déversement d'hydrocarbures s'est effectivement produit à la suite de l'événement et si le FIPOL est responsable, en vertu de la Convention portant création du Fonds telle qu'elle est appliquée aux termes des lois du Royaume-Uni sur la marine marchande de 1971 et 1974, des frais encourus au titre de mesures prises pour éliminer une simple menace de déversement. Aucun versement n'a été effectué à ce jour.

2.2 Unsei Maru

(Japon, 9 janvier 1980)

Le navire-citerne japonais «Unsei Maru» (99 tonneaux de jauge brute), qui transportait 140 tonnes de fuel-oil lourd, est entré en collision avec le «Sun Edelweiss» (4 816 tonneaux de jauge brute) au large du port d'Akune, au Japon, et a ensuite coulé. La plus grande partie de la cargaison d'hydrocarbures s'est échappée. D'après l'enquête sur ce sinistre, il est probable que le «Sun Edelweiss» sera considéré comme le seul responsable de l'abordage. Des négociations ont eu lieu entre les assureurs représentant les deux navires, et il est probable que les frais de

nettoyage encourus par le propriétaire de l'«Unsei Maru» seront pleinement remboursés par le «Sun Edelweiss» ou, du moins, ne dépasseront pas la responsabilité du propriétaire s'ils ne sont pas pleinement remboursés. Aucune demande d'indemnisation par le FIPOLE n'est donc attendue.

2.3 Tanio

(France, 7 mars 1980)

Le navire-citerne malgache «Tanio» (18 048 tonnes de jauge brute) s'est brisé par gros temps alors qu'il transportait 26 000 tonnes de fuel-oil. Environ 13 500 tonnes de la cargaison d'hydrocarbures se sont échappées des citernes, provoquant des dommages considérables sur la côte bretonne; les îles anglo-normandes ont également été touchées. La partie arrière du navire, qui contenait environ 7 500 tonnes de cargaison, est restée à flot et a été remorquée jusqu'au port du Havre. La partie avant, qui contenait environ 5 000 tonnes de cargaison, a coulé par 90 mètres de fond. On a dû pomper les hydrocarbures de la cargaison se trouvant dans la partie avant afin d'éviter que l'épave ne devienne une source permanente de pollution par la suite. Les opérations de pompage entreprises pendant l'été de 1980 ont été considérablement entravées par des conditions météorologiques défavorables au cours de l'automne et de l'hiver. Le pompage des hydrocarbures restant à bord de l'épave n'a été terminé qu'en août 1981.

La côte nord de la Bretagne a été polluée sur environ 200 kilomètres, ainsi que les îles anglo-normandes. Les opérations de nettoyage à terre ont été entreprises sans tarder et ont pris fin au début de l'été 1980.

On ignore encore quel sera le montant total des demandes d'indemnisation au titre de dommages par pollution car certaines demandes adressées au FIPOLE ont été annoncées, mais sans qu'elles aient encore été spécifiées. Les demandes d'indemnisation présentées jusqu'ici sont les suivantes:

	FF	£
a) Gouvernement français		
(i) pompage de la cargaison	248 059 977	
(ii) frais de nettoyage et dépenses connexes	241 760 424	
b) Département et communes des Côtes du Nord	11 029 038	
c) Club P & I du Royaume-Uni		390 521
d) Îles anglo-normandes		22 596
e) Demandeurs privés	67 137	450
Totaux partiels	<u>500 916 576</u>	<u>413 567</u>

Toutes les demandes d'indemnisation présentées jusqu'ici totalisent donc 505 418 253 francs français (46 432 545 livres).

Le montant total de ces demandes d'indemnisation dépasse largement la limite du montant de l'indemnisation prévue dans la Convention portant création du Fonds (244 746 000 FF).

Certaines de ces demandes d'indemnisation ont déjà été approuvées par le Comité exécutif du FIPOL. Les autres sont actuellement examinées par l'Administrateur et les inspecteurs engagés par le FIPOL. Il y a lieu d'espérer qu'un arrangement à l'amiable pourra être conclu avec tous les demandeurs au sujet du règlement de leurs demandes d'indemnisation et que les versements pourront être effectués sans tarder.

Le FIPOL consulte également des juristes au sujet de la possibilité de lever le droit du propriétaire de limiter sa responsabilité et d'intenter une action en recours contre les tiers impliqués dans l'accident.

2.4 Furenäs

(Suède, 3 juin 1980)

Le navire-citerne suédois «Furenäs» (999 tonneaux de jauge brute) est entré en collision avec le transbordeur danois «Kärnan» dans l'Öresund, entre la Suède et le Danemark, alors qu'il transportait 2 000 tonnes de fuel-oil lourd. A la suite de cet abordage, 200 tonnes de fuel-oil environ se sont échappées et ont pollué les côtes suédoises ainsi qu'une petite partie du littoral danois. Les demandes d'indemnisation nées de cet événement s'élèvent au total à 3 187 687 couronnes suédoises (317 428 livres) pour les demandes émanant de la Suède et à 418 589 couronnes danoises (27 984 livres) pour celles émanant du Danemark. Toutes les demandes d'indemnisation émanant de tiers ont été réglées en 1981.

Dans l'action en recours intentée contre le propriétaire du «Kärnan», celui-ci a accepté la pleine responsabilité de l'abordage et versé la totalité du montant de sa responsabilité limitée, qui s'élève à 540 295 couronnes suédoises (45 730 livres). La part du FIPOL a déjà été approuvée.

2.5 Hosei Maru

(Japon, 21 août 1981)

Le navire-citerne japonais «Hosei Maru» (983 tonneaux de jauge brute) est entré en collision avec un autre navire-citerne japonais, le «Kinrei Maru» (998 tonneaux de jauge brute), au nord de Miyagi, au Japon, alors qu'il transportait 2 000 tonnes de pétrole lourd. Environ 270 tonnes d'hydrocarbures lourds se sont échappées de la citerne à cargaison du «Hosei Maru». Toutes les demandes d'indemnisation des tiers, qui s'élevaient à 249 089 648 yen (517 865 livres), dont le FIPOL a assumé 213 322 865 yen (443 505 livres), ont été réglées. Les démarches visant à limiter la responsabilité en vertu de l'article V de la Convention CLC ont pris fin et l'indemnisation du propriétaire se fera prochainement en vertu de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds.

2.6 Jose Marti

(Suède, 7 janvier 1981)

Le navire-citerne soviétique «Jose Marti» (27 706 tonneaux de jauge brute), qui transportait 40 000 tonnes de fuel-oil lourd, s'est échoué dans une voie de navigation étroite près de Dalarö (Suède). Plus de 1 000 tonnes de fuel-oil se sont échappées et ont pollué l'archipel de Stockholm. Les opérations de nettoyage entreprises par les autorités

suédoises ont pris fin pendant l'été de 1981, entraînant une demande d'indemnisation pour dommages par pollution d'un montant de 19 296 000 couronnes suédoises (1 633 178 livres). En octobre 1981, le Gouvernement suédois a introduit une demande auprès du tribunal de la ville de Stockholm afin de permettre au propriétaire de constituer un fonds de limitation en vertu de la Convention CLC. Toutefois, ce fonds de limitation, qui devrait s'élever à environ 17 millions de couronnes suédoises, n'a toujours pas été constitué. Aucun dommage et aucune indemnisation n'ont encore été versés.

2.7 Suma Maru No 11

(Japon, 21 novembre 1981)

Le navire-citerne japonais «Suma Maru No 11» (199 tonneaux de jauge brute), qui transportait 500 tonnes d'hydrocarbures lourds, s'est échoué sur un haut-fond au large de Karatsu, au Japon. Une dizaine de tonnes d'hydrocarbures ont pollué six kilomètres de côtes. Les frais afférents aux opérations de nettoyage entreprises par le propriétaire se sont élevés à 13 823 197 yen (36 377 livres). Ce montant dépasse celui de la responsabilité du propriétaire au titre de la Convention CLC, soit 7 396 340 yen (19 464 livres).

Des retards sont intervenus dans le règlement de cette affaire par suite de difficultés juridiques liées au fait qu'aux termes de la législation japonaise, le propriétaire n'était pas en mesure de constituer le fonds de limitation prévu dans la Convention CLC du fait qu'il était lui-même le seul demandeur. Ces difficultés ont été surmontées et on peut espérer que l'indemnisation se fera prochainement.

2.8 Globe Asimi

(URSS, 22 novembre 1981)

Le navire-citerne «Globe Asimi» (12 404 tonneaux de jauge brute), immatriculé à Gibraltar, s'est échoué par gros temps et s'est brisé à proximité du port de Klaipeda (URSS) alors qu'il transportait 16 000 tonnes de fuel-oil lourd. Plusieurs milliers de tonnes d'hydrocarbures se sont déversées dans le port avant de dériver vers le large. Les demandes d'indemnisation résultant de cet événement s'élèvent au total à environ 743 millions de roubles (634 millions de livres). Aucune demande d'indemnisation ne sera adressée au FIPOL étant donné qu'aucun Membre du FIPOL n'a subi de dommage. Toutefois, le propriétaire du «Globe Asimi» pourrait avoir le droit de demander une indemnisation aux termes du paragraphe 2 de l'article 3 et de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds. Le fonds de limitation a été constitué auprès du tribunal populaire de Klaipeda, en Union soviétique. La responsabilité du propriétaire, telle qu'elle est limitée en vertu de l'article V de la Convention CLC, s'élève à 1 350 324 roubles (1 152 154 livres). Le montant correspondant à la prise en charge financière du propriétaire du navire s'élève à 288 038 livres.

2.9 Ondina

(République fédérale d'Allemagne, 3 mars 1982)

Alors que le navire-citerne néerlandais «Ondina» (31 030 tonneaux de jauge brute) déchargeait sa cargaison de pétrole brut vénézuélien dans les citernes de stockage de la Shell dans le port de Hambourg (République fédérale d'Allemagne), 200 à 400 tonnes de pétrole de la cargaison se sont déversées dans le port à la suite du mauvais fonctionnement d'une soupape. Plus de 8 kilomètres de côtes ont été gravement polluées par cet hydrocarbure très persistant. Le P & I Club et le propriétaire ont entrepris de nettoyer les zones sinistrées, ce qui leur a pris deux mois et demi. Le coût des opérations de nettoyage a été évalué à environ 21 millions de deutsche mark (5,5 millions de livres). Le montant de la responsabilité du propriétaire s'élève à 10 325 602 deutsche mark (2 685 462 livres). Il n'y a pas de prise en charge financière. Aucune indemnité n'a encore été versée.

2.10 Shiota Maru

(Japon, 31 mars 1982)

Le navire-citerne japonais «Shiota Maru» (161 tonneaux de jauge brute) s'est échoué sur l'île de Takashima, au Japon, alors qu'il transportait 300 tonnes d'hydrocarbures lourds. Environ 20 tonnes d'hydrocarbures provenant de la cargaison se sont déversées et ont pollué les côtes et les lieux de pêche situés à proximité. Les opérations de nettoyage ont coûté 50 650 013 yen (133 290 livres) et les dommages subis par les lieux de pêche ont été évalués à 26 750 000 yen (73 691 livres). La responsabilité du propriétaire aux termes de la Convention CLC s'élève à 6 304 300 yen (16 590 livres). L'indemnisation des pêcheurs pour les dommages subis a été versée au début de 1983.

2.11 Fukutoku Maru No 8

(Japon, 3 avril 1982)

Le navire-citerne japonais «Fukutoku Maru No 8» (499 tonneaux de jauge brute), est entré en collision avec le transporteur de gravier «Koshu Maru» (486 tonneaux de jauge brute) dans la baie de Tachibana, au Japon, alors qu'il transportait 850 tonnes d'hydrocarbures lourds. Les citernes de bâbord ayant été endommagées, 85 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées à la mer. De longues sections de côtes et plusieurs lieux de pêche ont été gravement pollués.

Ce sinistre a entraîné les demandes d'indemnisation suivantes au titre de dommages par pollution:

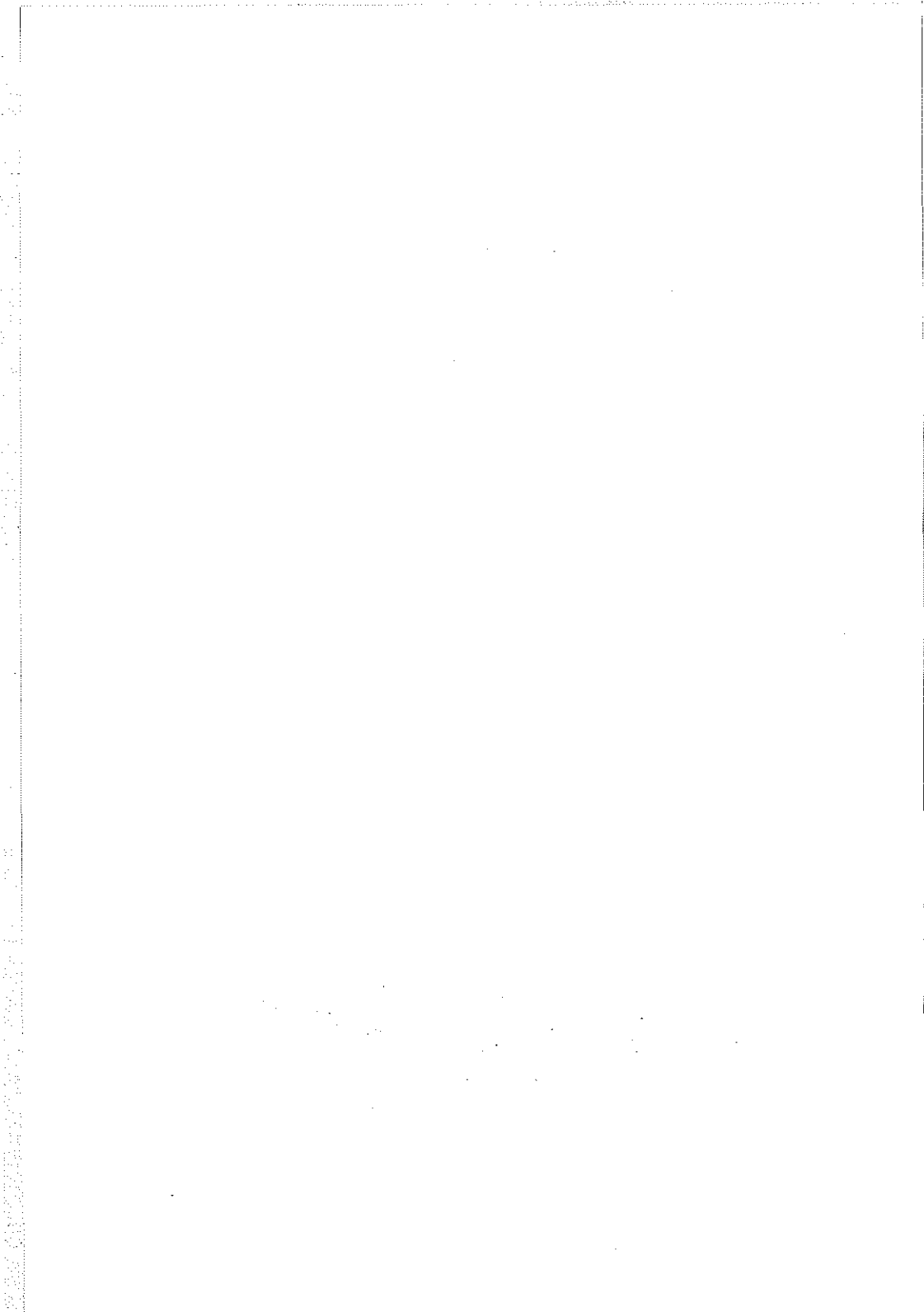
	Yen	£
a) Demandes émanant de tiers pour les opérations de nettoyage	144 575 383	(390 639)
b) Frais de nettoyage encourus par le propriétaire	6 688 500	(17 601)
c) Dommages subis par les lieux de pêche	233 312 312	(594 865)
Total	<u>384 576 195</u>	<u>(1 003 105)</u>

La responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC s'élève à 20 844 440 yen (54 854 livres); l'indemnisation au titre de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds s'élève à 5 211 110 yen (13 713 livres). Le coût des opérations de nettoyage des tiers et les dommages aux lieux de pêche, diminués du montant de la responsabilité du propriétaire, ont été réglés par le FIPOL au début de janvier 1983.

2.12 Kifuku Maru

(Japon, 1er décembre 1982)

Le navire-citerne japonais «Kifuku Maru No 35» (107 tonneaux de jauge brute) a sombré dans le port de Ishinomaki, au Japon, alors qu'il transportait 260 tonnes d'hydrocarbures lourds, à la suite d'une voie d'eau dans la salle des machines alors qu'il était ancré à quai pour la nuit. La quantité d'hydrocarbures déversés n'a pas encore été déterminée. Aucune demande d'indemnisation n'a encore été adressée au FIPOL.



RESUME DES SINISTRES

(31.12.1982)

Nevire (Elevé du sillon)	Jauge brute (Convention C.I.C.) (1)	Date et lieu du sinistre	Cause du sinistre et quantités d'hydro- carbures déversés (en tonnes)	Demandes (2) de dommages et d'indemnisations demandées (1)	Nature	Observations
Atornio Grensf (URSS)	27 694 2 431 564 roubles	27.2.1979 au large de Ventspils, URSS	échouement (5 500)	opérations de nettoyage par les autorités suédoises Intérêt	89 057 717 couronnes 6 649 440 suédoises	(versé) (versé)
Miya Maru No. 8 (Japon)	997 37 710 340 yen	22.3.1979 Bisan Seto, Japon	abordage (540)	opérations de nettoyage dommages subis par les lieux de pêche indemnisation	108 589 104 yen 31 521 478 yen 9 427 595 yen	(versé) 5 438 909 yen ont été récupérés par voie de recours
Tarpenbek (République fédérale d'Allemagne)	999 64 356 livres	21.6.1979 au large de Selsey Bill, Royaume-Uni	abordage (chiffre non connu)	coût des opérations de nettoyage du propriétaire	594 358 livres	toutes les demandes n'ont pas encore été présentées; recours possible
Mobaraeki Maru No. 5 (Japon)	19 845 480 yen	8.1.1979 Mebaru Port, Japon	enfouissement (110)	opérations de nettoyage dommages subis par les lieux de pêche indemnisation	7 477 481 yen 2 710 854 yen 211 370 yen	(versé) (versé) (versé)
Shouwa Maru (Japon)	199 8 123 140 yen	9.1.1980 Daikui de Naruto, Japon	abordage (100)	opérations de nettoyage dommages subis par les lieux de pêche indemnisation	10 408 389 yen 92 696 505 yen 2 000 785 yen	9 893 196 yen ont été récupérés par voie de recours
Unsei Maru (Japon)	99 3 143 180 yen	9.1.1980 au large de Port Akume, Japon	abordage (cas de renseignements, mais quantité évaluée à moins de 140 tonnes)	opérations de nettoyage par le propriétaire du navire	6 505 481 yen	Il est peu probable que le FPO/Lverse une indemnité en raison d'accours possible contre l'assureur
Tanjo (Madagascar)	18 048 11 533 717 FF	7.3.1980 au large de la côte de Botome, France	rupture par le milieu (12 500)	opérations de nettoyage par les autorités françaises - le gouvernement central - les autorités locales - les propriétaires de bateaux privés français	(demandé) 489 820 401 FF 11 029 038 FF 67 137 FF	toutes les demandes d'indemnisation n'ont pas encore été présentées
				Total partiel	500 916 576 FF	
				opérations de nettoyage par les autorités françaises le Club P&I du Royaume-Uni à titre privé les hôteliers	22 536 livres 390 521 livres 450 livres	
				Total partiel	413 504 livres	
Furukas (Suède)	999 612 443 couronnes suédoises	3.6.1980 Oregrund, Suède	abordage (200)	opérations de nettoyage par - les autorités suédoises privés	2 911 637 couronnes 276 050 suédoises	(versé) montant d'environ 423 000 couronnes suédoises devrait être récupéré par voie de recours.
				Total partiel	3 187 687	

Nom du navire (Marine)	Date de l'événement	Lieu de l'événement	Cause de l'événement	Description des dommages	Montant des dommages (monnaie nationale)	Statut des dommages	Lieu de paiement	Date de paiement	Statut des dommages	
									(monnaie nationale)	(monnaie nationale)
Hasei Maru (Japon)	21.8.1980	au large de Miyagi, Japon	abordage (270)	opérations de nettoyage dommages subis par les lieux de pêche indemnisation (pas encore versé)	153 051 588 yen 50 271 267 yen 9 941 480 yen	(versé)	les intérêts ont été inclus	1980	408 633 couronnes danoises	indemnisation des dommages suédoises et danoises
Josef Matt (URSS)	7.1.1981	Dalno, Suède	échouement (1 000)	opérations de nettoyage par les autorités suédoises indemnisation (pas encore versé)	19 296 000 couronnes suédoises	(demandé)	le fonds de limitation du propriétaire prévu dans la Convention CLC n'a pas encore été constitué			
Suma Maru (Japon)	21.11.1981	au large de Karatsu, Japon	échouement (10)	opérations de nettoyage par le propriétaire du navire	13 820 197 yen	(demandé)	aucune demande d'indemnisation n'a été présentée			
Globe Aaimi (Gibraltar)	22.11.1981	Klapeda, URSS	échouement (pas de renseignements, mais quantité évaluée à plusieurs milliers de tonnes)	aucun dommage subi par un Etat Membre indemnisation	(pas encore versé) 337 591 roubles					
Ondine (Pays-Bas)	3.3.1982	Hambourg (République fédérale d'Allemagne)	dérangement de la cargaison d'hydrocarbures (centres de stockage) par les autorités	opérations de nettoyage par le propriétaire du navire opérations de nettoyage par les autorités	20 720 194 marks 254 504 marks	(demandé)	toutes les demandes d'indemnisation n'ont pas encore été présentées			
Shioha Maru (Japon)	31.3.82	Tite Takashima, Japon	échouement (20)	opérations de nettoyage dommages subis par les lieux de pêche indemnisation (pas encore versé)	50 650 013 yen 26 750 000 yen 1 576 075 yen	(demandé) (versé)				
Fukutoku Maru No. 8 (Japon)	3.4.1982	baie de Teshimana, Japon	abordage (86)	opérations de nettoyage dommages subis par les lieux de pêche indemnisation (pas encore versé)	130 419 443 yen 238 912 312 yen 9 211 110 yen	(versé)				
Kitauji Maru No. 35 (Japon)	1.12.1982	Ishinomaki, Japon	enfoncement (chiffre non connu à ce jour)	inconnu à ce jour						

NOTE 1) Les montants indiqués sont donnés en monnaie nationale; les taux de change appropriés étaient les suivants au 31.12.1982:

yen	366	livre sterling	234,8
couronne suédoise	11,815	dollar E.U.	7,205
couronne danoise	10,335		8,280
mark français	10,285		8,274
mark	3,945		2,377
rouble	1,172		0,725

2) Demandes d'indemnisation: sauf lorsque les demandeurs sont accompagnés de la mention «versé», les montants indiqués sont demandés au FIPOL. La mention du montant d'une demande ne signifie pas que le FIPOL accepte la demande ou le montant indiqué; lorsque les demandeurs sont accompagnés de la mention «versé», le chiffre indiqué correspond au montant effectivement versé par le FIPOL (c'est-à-dire non compris le montant de la responsabilité du propriétaire).

ANNEXE
BILAN DU FONDS AU 31 DECEMBRE 1981

Passif	£	Actif	£
Excédent de 1978-1980	£ 3 285 642		
Moins déficit de 1981	£ 786 475	2 499 167	Disponibilités en banque et en caisse
			2 857 666
Somme due au Fonds de prévoyance du personnel	54 214		Sommes à recevoir
			Contributions:
Sommes diverses à verser	4 122		Fonds général (1979)
			£ 26 946
Engagements non réglés	37 541		Fonds général (1980)
			£ 3 678
			Fonds général (1981)
			£ 39 333
			Fonds des grosses demandes d'indemnisation (1980)
			£ 19 814
			89 771
Comptes des contribuants au Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'«Antonio Gramsci» conformément à la règle 4.1 du règlement intérieur du Fonds	352 575		Montant remboursable de la TVA
			855
Intérêts à payer (15 au 31 décembre 1981)	2 381	354 956	Sommes diverses à recevoir
			628
			Intérêt sur les arriérés de contributions
			Fonds général
			1 080
		<u>2 950 000</u>	<u>2 950 000</u>

Note 1: Un passif exigible évalué à 23 868 013 livres se dégage au titre des événements.

Note 2: Outre les avoirs indiqués dans le présent état, les investissements effectués en matériel, mobilier, machines de bureau, fournitures et livres de bibliothèque au 31 décembre 1981 représentent, au prix coûtant, un montant de 15 567 livres (net de la TVA).