

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

RAPPORT DE L'ANNEE CIVILE 1983



Rapport sur les activités du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au cours de l'année civile 1983

1 ACTIVITES ADMINISTRATIVES

1.1 Généralités

L'année civile 1983 a été une année de grande activité pour le FIPOL et son Secrétariat. Elle a été caractérisée par une énorme charge de travail, liée aux efforts que le FIPOL a déployés pour régler définitivement les demandes d'indemnisation nées du sinistre du TANIO et aux actions judiciaires engagées par le FIPOL et d'autres demandeurs contre le propriétaire du TANIO et des tiers responsables du sinistre. En outre, la révision de la Convention sur la responsabilité civile, dont le Comité juridique de l'OMI a achevé officiellement les travaux préparatoires en automne 1983, a exigé une participation active de l'Administrateur et de son personnel aux débats de diverses réunions officielles et officieuses.

1.2 Participation

Deux nouveaux Etats ayant adhéré à la Convention portant création du Fonds en 1983, le FIPOL comptait 28 Membres au 31 décembre 1983. La Convention portant création du Fonds est entrée en vigueur pour Fidji le 2 juin 1983 et pour Sri Lanka le 11 juillet 1983. En outre, les Emirats arabes unis ont déposé un instrument d'adhésion le 15 décembre 1983 et la Convention entrera en vigueur à leur égard le 14 mars 1984. Plusieurs autres Etats mettent actuellement en oeuvre la Convention portant création du Fonds dans leur législation nationale; il y a donc lieu d'espérer que la participation au FIPOL s'élargira dans un proche avenir. Il est tout particulièrement encourageant de noter qu'un projet de loi permettant la ratification de la Convention portant création du Fonds par les Etats-Unis d'Amérique ait été présenté au Congrès en 1983. La participation de cet Etat, qui reçoit des quantités extrêmement importantes d'hydrocarbures, diminuerait dans une forte mesure la part de la contribution que chaque contributaire dans un Etat membre aurait à verser et, de ce fait, permettrait à davantage d'Etats de ratifier la Convention portant création du Fonds.

Le Secrétariat a poursuivi ses efforts visant à l'élargissement de la participation au FIPOL. L'Administrateur et le juriste du FIPOL se sont rendus en mission au Gabon, au Koweït et en République arabe syrienne, qui sont des Etats membres, et ont également visité Bahreïn, la Pologne et le Mexique. Ces visites ont fourni l'occasion d'expliquer les activités du FIPOL aux autorités compétentes. Au cours du Séminaire régional de l'Amérique centrale sur la pollution marine, qui a eu

lieu en juillet à Guatemala et auquel ont participé plus de 60 représentants des Etats de l'Amérique centrale, le juriste du FIPOL a prononcé une allocution sur la Convention portant création du Fonds. Comme les années précédentes, une conférence a été également donnée, cette année par le juriste du FIPOL, dans le cadre de MEDIPOL 1983 qui est un cours de formation organisé à l'intention de représentants des pays européens. Au cours de la 13ème session de l'Assemblée de l'OMI, l'Administrateur, avec l'aimable concours du Secrétaire-générale de l'OMI, a invité les délégués de l'Assemblée à une réunion officieuse au cours de laquelle il a expliqué le fonctionnement du FIPOL.

1.3 Assemblée et Comité exécutif

L'Assemblée a tenu sa sixième session du 28 au 30 septembre 1983. M. J. Bredholt (Danemark) a été réélu Président de l'Assemblée. Le Comité exécutif, sous la Présidence de M. J. Perrett (Royaume-Uni), a tenu sa neuvième session du 26 au 28 avril 1983 et sa dixième session du 26 au 29 septembre 1983. Sa onzième session a eu lieu le 30 septembre 1983 sous la conduite du Président nouvellement élu, M. H. Mutttilainen (Finlande). Les principales décisions prises à ces réunions sont récapitulées ci-après.

1.3.1 Assemblée

- a) A la suite du rapport du commissaire aux comptes certifiant l'exactitude des états financiers du FIPOL, l'Assemblée a approuvé les comptes pour l'exercice clos le 31 décembre 1982.
- b) L'Assemblée a décidé de reconduire le mandat de l'Administrateur, M. R. H. Ganten, pendant encore un an, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 1984.
- c) Les Etats membres suivants ont été élus membres du Comité exécutif pour un mandat allant jusqu'à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée: Algérie, Allemagne (République fédérale d'), Bahamas, Espagne, Finlande, Gabon, Italie, Japon, Libéria et Pays-Bas.
- d) L'Assemblée a adopté le budget pour l'exercice 1984, soit des crédits de £295 100 pour les dépenses administratives.
- e) L'Assemblée a convenu, conformément à l'article 5.4 de la Convention portant création du Fonds, de remplacer la Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, telle que modifiée en 1962, par la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL 1973/78), à compter du 1er juillet 1984.
- f) L'Assemblée a adopté diverses modifications aux Règlements intérieur et financier ainsi qu'au Statut du personnel.

1.3.2 Neuvième session du Comité exécutif

Les travaux de la neuvième session du Comité exécutif ont été consacrés à l'examen des demandes d'indemnisation nées du sinistre du TANIO et des actions judiciaires engagées par le FIPOL contre le propriétaire du TANIO et des tiers responsables du sinistre. Le Comité a approuvé les demandes d'indemnisation soumises par le Gouvernement français, qui constituent plus de 90% du montant total de toutes les demandes d'indemnisation. Il a accepté, comme l'Administrateur et le Gouvernement français en avaient convenu, que le montant total des demandes d'indemnisation du Gouvernement français s'élève à FF 326 921 937 en vue de la répartition, entre les divers demandeurs, du montant d'indemnités disponible en vertu de la Convention portant création du Fonds. Ce règlement est fait sans préjudice du droit du Gouvernement français de maintenir le montant total de sa première demande d'indemnisation dans son assignation contre le propriétaire et des tiers en vue de recouvrer les dommages qui resteront non-indemnisés aux termes de la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. Le Comité exécutif a également pris note du rapport détaillé de l'Administrateur et des juristes du FIPOL concernant l'action judiciaire que le FIPOL a intentée contre le propriétaire du TANIO et des tiers.

1.3.3 Dixième session du Comité exécutif

En ce qui concerne le sinistre du TANIO, le Comité exécutif a approuvé les montants des demandes d'indemnisation tels que convenus entre l'Administrateur et la plupart des autres demandeurs. Le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à régler définitivement les demandes d'indemnisation qui n'avaient pas encore été agréées en vue de permettre la répartition de la plus grande partie possible du montant disponible en vertu de la Convention portant création du Fonds.

Le Comité exécutif a noté avec satisfaction qu'avec le règlement des demandes maintenant approuvées et après le règlement de l'indemnisation qui doit être versée en février 1984, il aura été possible de conclure le règlement des demandes d'indemnisation émanant de l'un des plus grands cas de pollution par les hydrocarbures jamais enregistrés en moins de quatre ans à partir de la date du sinistre, et un an et demi seulement après réception de la plupart des demandes d'indemnisation, accompagnées d'environ 25 000 documents.

Le Comité exécutif a approuvé et noté les montants d'indemnisation approuvés à l'égard d'autres sinistres, tels que convenus par l'Administrateur et précisés au chapitre 2 ci-après. Il a apporté une attention particulière au sinistre de l'ONDINA au sujet duquel l'Administrateur était parvenu à un accord concernant le règlement de la plupart des demandes présentées.

1.3.4 Onzième session du Comité exécutif

M. H. Muttillainen (Finlande) a été élu à la présidence du Comité exécutif. Le Comité a poursuivi son examen de quelques questions qui restaient à résoudre au sujet du règlement du sinistre du TANIO.

L'Administrateur a été autorisé à parvenir à un règlement final à l'égard de la demande d'indemnisation présentée par le Club de P & I du Royaume-Uni. Il a été également décidé que le versement de l'indemnisation aux demandeurs soit effectué par le FIPOL le 15 février 1984.

1.4 Comptes du FIPOL

Les états financiers pour l'exercice clos le 31 décembre 1982, tels que certifiés par le Commissaire aux comptes, indiquent que les dépenses administratives se sont élevées à un montant de £204 845. Les versements au titre des demandes d'indemnisation et dépenses diverses liées à des événements de pollution se sont élevés à £631 350 en 1982. Le passif exigible du FIPOL au 31 décembre 1982 au titre de demandes d'indemnisation pour dommages par pollution a été évalué à £28 290 122. Le bilan du FIPOL au 31 décembre 1982 figure à l'Annexe I.

1.5 Contributions

L'Assemblée a décidé de percevoir pour 1983 des contributions annuelles s'élevant à £1 million au titre du fonds général, à £20 millions au titre du fonds des grosses demandes constitué pour le TANIO et à £3 106 000 au titre des fonds des grosses demandes constitués pour l'ONDINA et le FUKUTOKU MARU NO 8. Les montants des contributions que devait verser chaque contributaire par tonne d'hydrocarbures reçus donnant lieu à contribution étaient de £0,0011931 au titre du fonds général (sur la base des hydrocarbures reçus en 1982), de £0,0211079 au titre du fonds des grosses demandes constitué pour le TANIO (sur la base des hydrocarbures reçus en 1979) et de £0,0037776 au titre des fonds des grosses demandes constitués pour l'ONDINA et le FUKUTOKU MARU NO 8 (sur la base des hydrocarbures reçus en 1981). Du fait que les versements n'étaient exigibles qu'au 15 janvier 1984, une faible part seulement de ces contributions avait été versée au 31 décembre 1983. La répartition des contributions annuelles entre les différents Etats membres figure à l'Annexe II.

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

Le Secrétariat du FIPOL a continué à participer activement aux délibérations du Comité juridique de l'OMI relatives à la révision de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. L'Administrateur a personnellement soumis au Comité juridique plusieurs propositions relatives à des dispositions à incorporer dans les projets de protocoles. Il a organisé deux réunions officieuses à Londres auxquelles ont participé un grand nombre de représentants gouvernementaux et d'organisations intéressées, ce qui a fort aidé le Comité juridique à mettre au point les projets de Protocoles à la Convention sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds lors de sa 51ème session en septembre 1983. L'Assemblée du FIPOL a demandé à l'Administrateur de soumettre à la Conférence diplomatique, qui aura lieu à Londres en

avril/mai 1984, ses propositions personnelles à l'égard des dispositions portant sur l'administration de la nouvelle Convention du FIPOL.

1.7 Personnel

L'engagement d'un messager fait que le FIPOL emploie actuellement sept personnes à plein temps.

2 REGLEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

Des progrès remarquables ont été réalisés en 1983 en ce qui concerne le règlement des demandes d'indemnisation. Les sinistres du TANIO et de l'ONDINA étant aux derniers stades de règlement, il ne reste qu'un sinistre important non réglé, à savoir celui du TARPENBEK. Par suite de ces règlements, les contributions annuelles pour 1983, qui ont été au total de £24 millions, ont été les plus élevées que le FIPOL ait prélevées à ce jour.

Six nouveaux sinistres ont eu lieu en 1983, qui pourraient donner lieu à des demandes d'indemnisation auprès du FIPOL. Parmi ces six sinistres ceux qui ont mis en cause le CASTILLO DE BELLVER (Afrique du Sud), le SIVAND (Royaume-Uni) et le MONEMVASIA (Indonésie) auraient pu être catastrophiques, avec déversement de plusieurs milliers de tonnes d'hydrocarbures dans chaque cas. Cependant, grâce au concours heureux de conditions météorologiques et géographiques favorables, les côtes proches ont échappé au désastre.

Les précisions ci-après se rapportent à des demandes d'indemnisation présentées au FIPOL qui n'ont pas encore été réglées. Les montants en livres sterling ont été obtenus par application du taux de change qui prévalait au 31 décembre 1983, 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. Un résumé de tous les sinistres dont le FIPOL s'est occupé à ce jour figure à l'Annexe III.

2.1 TARPENBEK

(Royaume-Uni, 21 juin 1979)

Le navire-citerne allemand TARPENBEK (999 tjb) qui transportait environ 1 600 tonnes d'huile de graissage est entré en collision avec le navire auxiliaire de la flotte britannique SIR GERAINT au large de Selsey Bill (Angleterre) et a chaviré par la suite. Une opération techniquement difficile a été entreprise au cours de laquelle on a pu procéder au pompage de la cargaison d'hydrocarbures du navire chaviré qui a ensuite été tréviré. Pendant les opérations de pompage et de trévirage, on a remarqué une légère fuite de combustible non-persistant. Il reste à savoir s'il s'est produit des fuites d'hydrocarbures persistants de la cargaison ou d'huile de graissage.

Les opérations de pompage, trévirage et remorquage du navire ont été entreprises par le propriétaire du TARPENBEK. Le Gouvernement du Royaume-Uni et les Collectivités locales ont pris certaines mesures

visant à éviter un déversement éventuel d'hydrocarbures qui auraient pu polluer les plages ou le milieu marin. Faute de preuves concluantes démontrant qu'il y a eu fuite d'hydrocarbures persistants après l'abordage, l'Administrateur n'a pas été en mesure d'accepter les demandes d'indemnisation présentées par le propriétaire du navire, le Gouvernement du Royaume-Uni et les autorités locales. Par la suite, les demandeurs ont assigné le FIPOL à comparaître devant la Haute Cour de Justice en Angleterre. Dans sa demande d'indemnisation le propriétaire a précisé le montant de ses dépenses, soit £594 358. Le Gouvernement du Royaume-Uni et les autorités locales réclament un montant de £1 172 255 au total, plus les intérêts.

Le FIPOL a engagé un expert qui a poursuivi des recherches approfondies afin de déterminer si'il y avait eu effectivement déversement d'hydrocarbures persistants. Comme il n'a été possible de trouver aucune preuve patente d'un déversement déterminé d'hydrocarbures persistants à un moment donné, le FIPOL conteste les demandes d'indemnisation. Les poursuites judiciaires sont toujours en souffrance et aucun versement d'indemnité n'a été effectué à ce jour.

2.2 TANIO

(France, 7 mars 1980)

Le navire-citerne malgache TANIO (18 048 tjb) s'est brisé par gros temps au large de la Bretagne (France) alors qu'il transportait 26 000 tonnes de fuel-oil. Environ 13 500 tonnes de la cargaison d'hydrocarbures se sont échappées du navire, polluant plus de 200 kilomètres du littoral breton; 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 encore 5 000 tonnes de cargaison a coulé par 90 mètres de fond. On a dû pomper la cargaison se trouvant dans la partie avant afin d'éviter que l'épave ne devienne une source supplémentaire de pollution.

Presque cent demandeurs ont soumis des demandes d'indemnisation, s'élevant à FF517 248 887 plus £39 483 plus US\$878 608 (soit £43 498 885 au total). La plus grosse demande d'indemnisation, qui constitue plus de 90% du total, a été soumise par le Gouvernement français. Elle se compose de dépenses relatives au pompage des hydrocarbures se trouvant dans la partie avant, aux opérations de nettoyage et à l'indemnisation versée par le Gouvernement français aux victimes pour leur manque à gagner. Les demandes d'indemnisation présentées par des autorités locales se rapportaient à des dépenses au titre des travaux de nettoyage, des réparations de voiries, de la restauration des plages et du manque à gagner des terrains de camping. Des demandeurs privés ont également présenté des demandes d'indemnisation au titre du manque à gagner de leurs affaires. L'assureur du propriétaire du navire a réclamé les frais encourus à l'égard de l'inspection de la partie avant de l'épave chavirée et du colmatage provisoire des fissures. Le montant total des demandes d'indemnisation dépasse largement la limite du montant de l'indemnisation prévue

dans la Convention portant création du Fonds. Cette limite a été calculée à la date de la constitution du fonds de limitation du propriétaire du navire. Elle s'élève à FF244 746 000 (£20 277 216), y compris la responsabilité du propriétaire du navire aux termes de la Convention sur la responsabilité civile (FF11 833 718, soit £980 424) et les intérêts.

L'Administrateur a négocié avec les demandeurs le règlement de leurs demandes. Le Comité exécutif a examiné les demandes d'indemnisation ainsi que les accords auxquels l'Administrateur était parvenu au cours de ses sixième, septième, neuvième et dixième sessions. Au cours de ces débats, le Comité exécutif a pris certaines décisions importantes concernant l'admissibilité des demandes d'indemnisation. Il a approuvé comme étant admissibles les demandes d'indemnisation pour «dommages par pollution» relatives aux frais de restauration des lieux pollués, et de réparation de dommages causés aux voiries, dunes etc. au cours des opérations de nettoyage. Il a également accepté comme dommage indemnisable le manque à gagner subi par l'industrie touristique qui a été directement atteinte par la pollution des plages. Le tableau qui figure à l'Annexe III indique toutes les demandes d'indemnisation qui ont été acceptées ainsi que celles qui n'avaient pas encore été approuvées au 31 décembre 1983.

Le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à parvenir à un accord avec les demandeurs en ce qui concerne les demandes d'indemnisation qui n'ont pas encore été approuvées. Il y a lieu d'espérer que ces demandes seront bientôt réglées.

Lors de sa sixième session, l'Assemblée a décidé de percevoir des contributions s'élevant à £20 millions dans le but de procurer les fonds nécessaires pour le paiement de l'indemnisation. Les versements au titre des demandes déjà approuvées seront effectués le 15 février 1984. Du fait que les demandes dépassent la limite du montant d'indemnisation prévu dans la Convention portant création du Fonds, les demandeurs ne recouvreront qu'environ 70% du montant approuvé de leur demande d'indemnisation.

Le FIPOL a intenté des actions en justice contre le propriétaire et des tiers auprès de la Cour civile de Brest (France) dans le but de recouvrer les montants qui seront versés aux demandeurs. De même le Gouvernement français ainsi que d'autres demandeurs ont intenté des actions judiciaires du même genre afin de recouvrer la partie de leur demande qui ne sera pas indemnisée en vertu de la Convention portant création du Fonds. Ces actions visent à lever le droit du propriétaire de limiter sa responsabilité en raison du fait que le sinistre a eu lieu par sa faute personnelle. Elles mettent également en cause le chantier naval qui a effectué les réparations du TANIO quelques mois seulement avant le sinistre, la Société de Classification et d'autres organisations impliquées dans l'exploitation du TANIO.

2.3 JOSE MARTI

(Suède, 7 janvier 1981)

Le navire-citerne soviétique JOSE MARTI (27 706 tjb) qui transportait

40 000 tonnes de fuel lourd s'est échoué dans une voie de navigation étroite près de Dalarö (Suède). Plus de 1 000 tonnes de sa cargaison se sont échappées et ont pollué l'archipel de Stockholm. Les opérations de nettoyage entreprises par les autorités suédoises ont entraîné une demande d'indemnisation s'élevant à SKr19 296 000 (£1 661 300). En outre deux particuliers ont réclamé SKr850 000 (£73 181). Le fonds de limitation du navire, en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, s'élevant à SKr20 millions (£1 721 911), n'a pas encore été constitué.

Dans le litige opposant le Gouvernement suédois au propriétaire du JOSE MARTI, ce dernier soutient qu'il n'est pas responsable du dommage par pollution du fait que le sinistre est entièrement dû à la négligence du Gouvernement suédois en ce qui concerne l'entretien des aides à la navigation. Le FIPOL attend qu'un jugement définitif soit rendu dans la procédure judiciaire entre le propriétaire du navire et le gouvernement: la responsabilité du FIPOL envers le Gouvernement suédois dépend de la question de savoir si et dans quelle mesure le sinistre a résulté de la négligence du gouvernement.

2.4 GLOBE ASIMI

(URSS, 22 novembre 1981)

Le navire-citerne GLOBE ASIMI (12 404 tjb), immatriculé à Gibraltar, s'est échoué et s'est brisé à proximité du port de Klaipeda (URSS) alors qu'il transportait 16 000 tonnes de fuel lourd. Plusieurs milliers de tonnes d'hydrocarbures se sont déversées dans le port avant de dériver vers le large. Les dommages par pollution résultant de ce sinistre s'élevaient à environ 813 millions de roubles (£721 millions) mais, aucun Etat membre du FIPOL n'ayant subi de dommages dans son territoire, aucune demande d'indemnisation pour dommages par pollution n'a été présentée au FIPOL.

Le propriétaire du navire a demandé une indemnisation au FIPOL aux termes du paragraphe 2 de l'article 3 et de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds. La responsabilité du propriétaire, telle que limitée en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, s'élève à 1 350 324 roubles (£1 198 158). La demande d'indemnisation s'élève à 337 581 roubles (£299 540). Ce montant sera bientôt versé au propriétaire ou à son assureur. Le fond de limitation constitué auprès du tribunal populaire de Klaipeda en Union soviétique a été réparti entre les demandeurs.

2.5 ONDINA

(République fédérale d'Allemagne, 3 mars 1982)

Alors que le navire-citerne ONDINA (31 030 tjb) déchargeait sa cargaison de pétrole brut dans les citernes de stockage de la Shell au port de Hambourg (République fédérale d'Allemagne), 200 à 300 tonnes de pétrole de la cargaison se sont déversées et se sont répandues dans tout le port. Le pétrole s'était échappé des canalisations du navire à la suite d'une défectuosité de l'une des vannes et du mauvais maniement d'une autre vanne.

En application d'une ordonnance administrative, émise par le Service de la protection de l'environnement de Hambourg (BBNU), l'assureur du propriétaire du navire a entrepris les opérations de nettoyage qui ont duré dix semaines. Le BBNU et le Club de P et I du Royaume-Uni ont présenté des demandes d'indemnisation au FIPOL s'élevant à DM20 254 396 (£5 121 212), plus les intérêts. La plus grande partie de ce montant se rapporte au lavage des rochers et des pierres des quais du port mais comprend également les frais de nettoyage des navires et des postes d'amarrage ainsi que les frais de réparation des routes endommagées pendant les opérations de nettoyage. La responsabilité du propriétaire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile s'élève à DM10 020 306 (£2 533 579).

Lors de sa dixième session, le Comité exécutif a approuvé les accords auxquels étaient parvenus l'Administrateur et les demandeurs et a autorisé l'Administrateur à conclure les négociations à l'égard des sommes qui n'ont toujours pas été approuvées.

Aux termes de l'article 5 de la Convention portant création du fonds, le FIPOL n'est pas tenu de verser la prise en charge financière étant donné que le navire battait pavillon néerlandais et que les Pays-Bas n'étaient pas partie à la Convention portant création du Fonds à la date du sinistre.

2.6 SHIOTA MARU NO 2

(Japon, 31 mars 1982)

Le navire-citerne japonais SHIOTA MARU NO 2 (161 tjb) s'est échoué sur l'île de Takashima au Japon, alors qu'il transportait 300 tonnes d'hydrocarbures lourds. Environ 20 tonnes d'hydrocarbures de sa cargaison se sont échappées de la citerne brisée et ont pollué les côtes et les piscicultures situées à proximité. Les demandes d'indemnisation s'élevaient à 50 650 014 yen (£144 302) représentant les frais de nettoyage et 26 750 000 yen (£73 691) représentant les dommages subis par les lieux de pêche. Le FIPOL a versé l'indemnisation en mars 1983.

La responsabilité du propriétaire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile s'élève à 6 304 300 yen (£17 367). Aux termes de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds le montant de la prise en charge financière sera versé au propriétaire du navire après que l'enquête officielle aura établi que le sinistre n'a pas été causé par la faute personnelle de celui-ci.

2.7 FUKUTOKU MARU NO 8

(Japon, 3 avril 1982)

Le navire-citerne japonais FUKUTOKU MARU NO 8 (499 tjb) est entré en collision avec le transporteur de gravier KOSHU MARU (486 tjb) dans la baie de Tachibana au Japon alors qu'il transportait 850 tonnes d'hydrocarbures lourds. Une citerne de bâbord endommagée a laissé échapper plus de 85 tonnes d'hydrocarbures qui ont gravement pollué les côtes et les lieux de pêche intensive. Les demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage se sont élevées

à 211 965 003 yen, et au titre des dommages subis par les lieux de pêche à 172 611 192 yen (soit £1 001 538 au total). La responsabilité du propriétaire du navire aux termes de la Convention sur la responsabilité civile s'élevait à 20 844 440 yen (£54 282).

L'indemnisation pour dommages par pollution a été versée au début de 1983. Le montant de la prise en charge financière du propriétaire, en vertu de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds, sera versé après conclusion formelle de l'action en limitation.

L'enquête officielle a établi que le sinistre provenait uniquement d'une erreur de navigation de la part du capitaine du FUKUTOKU MARU NO 8 et non pas de la faute personnelle du propriétaire.

2.8 KIFUKU MARU NO 35

(Japon, 1er décembre 1982)

Le navire-citerne japonais KIFUKU MARU NO 35 (107 tjb), qui transportait 250 tonnes d'hydrocarbures lourds, a déversé environ 33 tonnes de sa cargaison alors qu'il était amarré à quai dans le port d'Ishinomaki (Japon). L'arrière du navire s'était coincé sous le quai et l'eau avait pénétré dans la salle des machines. Les frais des opérations de nettoyage entreprises par le propriétaire du navire se sont élevés à 3 801 851 yen (£10 084). Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée au FIPOL par les tiers. Etant donné que le montant total de la demande d'indemnisation née de ce sinistre était inférieure à la limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile (soit 4 271 560 yen), le FIPOL n'était tenu de verser aucune indemnité. Le montant de la prise en charge financière, en vertu du paragraphe 2 de l'article 3 et de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds, s'élevant à 598 181 yen (£1 587), a été versé au propriétaire du navire en juin 1983.

2.9 SHINKAI MARU NO 3

(Japon, 21 juin 1983)

Le navire-citerne japonais SHINKAI MARU NO 3 (48 tjb) qui transportait 105 tonnes d'hydrocarbures lourds, a déversé environ 3,5 tonnes de sa cargaison alors qu'il ravitaillait le navire de charge AGESHIO MARU dans le port d'Ichikawa au Japon. Les demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage se sont élevées à 2 886 100 yen (£8 577). A ce jour aucune demande d'indemnisation au titre des dommages subis par les lieux de pêche n'a été présentée au FIPOL. La responsabilité du propriétaire du navire, en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, s'élève à 1 880 940 yen (£5 590). Les montants de l'indemnisation et de la prise en charge financière seront probablement versés sous peu.

Par l'intermédiaire de son assureur, le propriétaire a soulevé la question de savoir si, dans des cas tels que celui du SHINKAI MARU NO 3, qui entraînaient des demandes d'indemnisation relativement basses, il était nécessaire au propriétaire du navire de constituer un fonds de limitation afin de permettre aux demandeurs de présenter une demande d'indemnisation au FIPOL. Le Comité exécutif, ayant

longuement débattu cette question au cours de sa dixième session, a convenu, eu égard aux frais juridiques disproportionnés qu'entraînerait la constitution du fonds de limitation, que le montant de l'indemnisation pourrait dans ce cas être versé sans l'obligation de constituer un fonds de limitation. Cependant, le Comité exécutif a précisé que cette décision s'appliquait uniquement à ce sinistre en exception à la règle qui exige qu'un fonds de limitation soit constitué, en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, pour permettre au propriétaire du navire de limiter sa responsabilité.

2.10 CASTILLO DE BELLVER

(Afrique du Sud, 6 août 1983)

Le superpétrolier CASTILLO DE BELLVER (138 822 tjb), qui battait pavillon espagnol, a pris feu le 6 août 1983 à 70 milles au nord-ouest du Cap (Afrique du Sud). Ce navire-citerne transportait 252 000 tonnes de pétrole brut depuis la région du Golfe à destination de l'Espagne. A la suite de cet incendie, le navire s'est brisé en deux. La partie arrière du navire a chaviré et sombré peu après l'accident, à 26 milles environ de la côte d'Afrique du Sud. Cette partie arrière contient encore une certaine quantité d'hydrocarbures qui n'a pas été évaluée. La partie avant, contenant une quantité de pétrole brut estimée à 60 000 tonnes, a été remorquée vers le large de façon à réduire les risques d'une nouvelle pollution avant d'être sabordée à une distance d'environ 136 milles de la côte par près de 800 mètres de fond.

A la suite de ce sinistre, des quantités indéterminées d'hydrocarbures ont brûlé ou se sont échappées dans la mer. La plupart des hydrocarbures qui se sont échappés ont été entraînés au large par le vent. Seules des quantités d'hydrocarbures relativement faibles ont atteint le littoral.

L'Afrique du Sud est partie à la Convention sur la responsabilité civile mais n'est pas partie à la Convention portant création du fonds. En vertu de la Convention sur la responsabilité civile, le propriétaire est tenu de couvrir les frais correspondant aux dommages par pollution qui pourraient avoir été causés. Le FIPOL peut être tenu de prendre en charge financièrement le propriétaire ou son assureur, en vertu de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds, si les conditions énoncées dans cet article sont remplies. Mais, étant donné que le montant des dommages ne dépasse pas le "montant net de responsabilité" (montant de responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile moins la prise en charge financière), il est peu probable que la prise en charge financière soit demandée au FIPOL.

2.11 EIKO MARU NO 1

(Japon, 13 août 1983)

Le navire-citerne japonais EIKO MARU NO 1 (992 tjb), transportant 2 459 tonnes de fuel lourd, est entré en collision avec le navire de charge panaméen CAVALRY (4 827 tjb) par brouillard épais, au large

de Karukawazaki au Japon. Environ 357 tonnes d'hydrocarbures de sa cargaison se sont échappées de la citerne de tribord brisée. A cause du mauvais temps précédant l'arrivée d'un typhon, les hydrocarbures déversés se sont déplacés vers la côte et ont pollué des lieux de pêche importants. Les frais de nettoyage ont été fixés à 52 726 595 yen (£156 691). Les dommages subis par les lieux de pêche ont été réglés pour un montant de 4 millions de yen (£11 887). Le fonds de limitation de l'EIKO MARU NO 1 en vertu de la Convention sur la responsabilité civile est de 39 445 920 yen (£117 224).

2.12 SIVAND

(Royaume-Uni, 27 septembre 1983)

Le navire-citerne SIVAND (218 000 tpi), battant pavillon iranien est entré en collision avec un appontement au port d'Immingham au Royaume-Uni alors qu'il transportait environ 104 000 tonnes de pétrole brut nigérian. A la suite de cette collision, le navire a déversé environ 6 000 tonnes de sa cargaison. Des dispersants ont été aussitôt employés sur la nappe d'hydrocarbures, ce qui a permis d'éviter des dommages de proportions catastrophiques. Le montant total des dommages semble être inférieur au montant de limitation en vertu de la Convention sur la responsabilité civile qui a été évalué à £9 millions. Il est peu probable qu'une demande d'indemnisation soit présentée au FIPOL.

2.13 MONEMVASIA

(Indonésie, 18 octobre 1983)

Le navire-citerne MONEMVASIA (61 172 tjb), battant pavillon grec, a heurté un objet immergé au large de la côte nord-est de l'île de Bintan en Indonésie, alors qu'il transportait 120 000 tonnes de pétrole brut. Environ 4 200 tonnes d'hydrocarbures de cargaison se sont échappées des citernes brisées. Après avoir, à un moment donné, menacé les côtes vierges d'une île située à proximité, les nappes d'hydrocarbures principales semblent avoir été entraînées à l'écart de l'île vers le large et se sont dispersées naturellement à la suite de conditions de vent favorables. Il a été annoncé qu'il était peu probable que les îles aient subi aucun dommage important à cause de ce déversement. Le Gouvernement indonésien a prévenu le FIPOL qu'il pourrait éventuellement présenter une demande d'indemnisation pour dommages par pollution, mais à ce jour aucune précision à cet égard n'a été fournie.

2.14 KOEI MARU NO 3

(Japon, 22 décembre 1983)

Le navire-citerne KOEI MARU, NO 3 (81,64 tjb) est entré en collision avec le transbordeur ALBIREO dans le port de Nagoya (Japon) alors qu'il transportait environ 100 tonnes d'hydrocarbures lourds. A la suite de cette collision, le navire a chaviré et déversé environ 50 tonnes de sa cargaison dans la mer. Les opérations de nettoyage ont commencé immédiatement et se sont achevées le lendemain du si-

nistre. Les frais de nettoyage sont évalués à 10 millions de yen (£30 000). On ignore toujours si le sinistre a entraîné des dommages aux lieux de pêche. La limite de responsabilité du propriétaire du navire, en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, est de 3 091 660 yen (£9 220).

ANNEXE I

BILAN DU FIPOL AU 31 DECEMBRE 1982

PASSIF	£	£	ACTIF	£	£
Excédent cumulatif de 1978-1981	2 499 167		Disponibilités en banque		
Moins déficit de 1982	208 205	2 290 962	et en caisse		2 667 625
Somme due au Fonds de prévoyance du personnel		70 594	Sommes à recevoir		
Sommes diverses à verser		1 294	Contributions:		
Engagements non réglés		55 067	Fonds général 1980	23 492	
Sommes reçues sur les quotes-parts de 1982		162 479	Fonds général 1981	2 213	
Compte des contribuables		336 055	Fonds général 1982	217 502	243 207
			Montant remboursable de la TVA		3 952
			Sommes diverses à recevoir		941
			Intérêt sur les arriérés de contributions — Fonds général		726
		2 916 451			2 916 451

Note 1: Un passif exigible évalué à £28 290 122 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 1982 représentent, au prix coûtant, un montant de £16 000 (net de la TVA).

ANNEXE II

Etat contractant	Quantités d'hydrocarbures reçues en 1982 (tonnes)	% du total
Japon	264 233 874	31,38
Italie	132 501 844	15,74
France	102 253 323	12,15
Pays-Bas	88 486 780	10,51
Royaume-Uni	79 458 881	9,44
Espagne	49 502 087	5,88
Allemagne, République fédérale d'	26 416 707	3,14
Suède	18 252 651	2,17
Bahamas	17 776 816	2,11
Indonésie	14 537 512	1,73
Finlande	11 801 525	1,40
Yougoslavie	9 711 017	1,15
Danemark	8 129 583	0,97
Norvège	7 734 363	0,92
République arabe syrienne	4 781 630	0,57
Tunisie	2 206 038	0,26
Sri Lanka	1 940 542	0,23
Ghana	1 106 079	0,13
Gabon	355 900	0,04
Libéria	351 827	0,04
Papouasie-Nouvelle-Guinée	209 424	0,02
Algérie	185 075	0,02
Fidji	—	—
Islande	—	—
Koweït	—	—
Maldives	—	—
Monaco	—	—
Tuvalu	—	—
	841 933 478	100,00

ANNEXE III
RESUME DES SINISTRES

(31.12.1983)

Navire (Etat du pavillon)	Jauge brute (Convention CLC) (1)	Date et lieu du sinistre	Cause du sinistre et quantité d'hydro- carbures déversés (en tonnes)	Demandes (2)		Observations
				de dommages et prises en charge financières Nature	Montant (1) demandé/versé	
Antonio Gramsci (URSS)	27 694 tjb 2 431 584 roubles	27.2.1979 au large de Ventspils, URSS	échouement (5 500)	opérations de nettoyage par les autorités suédoises intérêt	(versé) 89 057 717 couronnes 6 649 440 suédoises	
				total	95 707 157 "	
Miya Maru No. 8 (Japon)	997 tjb 37 710 340 yen	22.3.1979 Bisan Seto, Japon	abordage (540)	opérations de nettoyage dommages subis par les lieux de pêche prise en charge financière	(versé) 108 589 104 yen 31 521 478 yen 9 427 585 yen	5 438 909 yen ont été récupérés par voie de recours
				total	149 538 167 yen	
Tarpenbek fédérale d'Allemagne)	999 tjb 64 356 livres	21.6.1979 au large de Selsey Bill, Royaume-Uni	abordage (chiffre non connu)	coût des opérations de nettoyage du propriétaire autorités publiques	(demandé) 594 358 livres 1 177 215 livres	recours possible
Mebaruzaki Maru No. 5 (Japon)	19 tjb 845 480 yen	8.12.1979 Mebaru Port, Japon	enfoucement (10)	opérations de nettoyage dommages subis par les lieux de pêche prise en charge financière	(versé) 7 477 481 yen 2 710 854 yen 211 370 yen	
				total	10 399 705 yen	
Showa Maru (Japon)	199 tjb 8 123 140 yen	9.1.1980 Détroit de Naruto, Japon	abordage (100)	opérations de nettoyage dommages subis par les lieux de pêche prise en charge financière	(versé) 10 408 369 yen 92 696 505 yen 2 030 785 yen	9 893 196 yen ont été récupérés par voie de recours
				total	105 135 659 yen	
Unsei Maru (Japon)	99 tjb 3 143 180 yen	9.1.1980 au large de Port Akune, Japon	abordage (pas de renseignements, mais quantité évaluée à moins de 140 tonnes)	opérations de nettoyage par le propriétaire du navire	(évaluation) 6 903 461 yen	il est peu probable que le FIPOL verse une indemnité en raison du recours possible contre l'assureur
Tanio (Madagascar)	18 048 tjb FF11 833 718	7.3.1980 au large de la côte bretonne, France	rupture (13 500)	Gouvernement français autorités locales françaises demandeurs privés	(demandes agréées) FF326 921 937 FF8 910 153 FF4 626 713	il est peu probable que d'autres demandes soient présentées; le versement au titre des demandes agréées sera effectué en date du 15 février 1984
				total partiel	FF340 458 803	
				(demandes pas encore agréées) Club P&I du Royaume-Uni Port Autonome du Havre autorité locale française demandeurs privés	FF7 637 388 FF132 132 FF15 419 FF1 278 746	
				total partiel	FF9 063 685	
Furenäs (Suède)	999 tjb 612 443 couronnes suédoises	3.6.1980 Öresund, Suède	abordage (200)	opérations de nettoyage par - les autorités suédoises - les demandeurs suédois privés	(versé) 2 911 637 couronnes suédoises 276 050 "	le montant de 449 961 couronnes suédoises devrait être récupéré par voie de recours;
				total partiel	3 187 687 "	
				opérations de nettoyage par - les autorités danoises - les demandeurs danois privés	(versé) 408 633 couronnes danoises 9 956 "	les intérêts ont été inclus pour l'indemnisation des autorités suédoises et danoises
				total partiel	418 589 "	
				prise en charge financière	153 111 couronnes suédoises	

Hosei Maru (Japon)	983 tjb 35 765 920 yen	21.8.1980 au large du Miyagi, Japon	abordage (270)	opérations de nettoyage au large de Miyagi, Japon	(versé) 163 051 598 yen dommages subis par les lieux de pêche 50 271 267 yen prise en charge financière 8 941 480 yen total 222 264 345 yen	18 221 905 yen ont été recupérés par voie de recours
Jose Marti (URSS)	27 706 tjb 20 079 830 couronnes suédoises	7.1.1981 au large de Dalarö, Suède	échouement (1 000)	opérations de nettoyage par les autorités suédoises demandeurs privés	(demandé) 19 296 000 couronnes suédoises 850 000	le fonds de limitation du propriétaire prévu dans la Convention sur la responsabilité civile n'a pas encore été constitué
Suma Maru No. 11 (Japon)	199 tjb 7 396 340 yen	21.11.1981 au large de Karatsu, Japon	échouement (10)	opérations de nettoyage par le propriétaire du navire prise en charge financière	(versé) 6 426 857 yen 1 849 085 yen	aucune demande d'indemni- sation émanant de tiers n'a été présentée
Globe Asimi (Gibraltar)	12 404 tjb 1 350 324 roubles	22.11.1981 Klaipeda, URSS	échouement (évalué à plus de 16 000 tonnes)	Aucun dommage subi par un Etat Membre prise en charge financière	(pas encore versé) 337 581 roubles	
Ondina (Pays-Bas)	31 030 tjb 10 325 802 marks	3.3.1982 Hambourg, (République fédérale d'Allemagne)	déchargement de la cargaison d'hydro- carbures (chiffre non-connu mais quantité évaluée entre 200 et 300 tonnes)	opérations de nettoyage par le propriétaire du navire opérations de nettoyage par les autorités	(demandé) 20 170 053 marks plus intérêt 84 043 marks	
Shiota Maru No. 2 (Japon)	161 tjb 6 304 300 yen	31.3.1982 île Takashima, Japon	échouement (20)	opérations de nettoyage dommages subis par les lieux de pêche prise en charge financière	(versé) 46 424 525 yen 24 571 589 yen (pas encore versé) 1 576 075 yen	
Fukutoku Maru No. 8 (Japon)	499 tjb 20 844 440 yen	3.4.1982 baie de Tachibana, Japon	abordage (85)	opérations de nettoyage dommages subis par les lieux de pêche prise en charge financière	(versé) 130 419 443 yen 233 312 312 yen (pas encore versé) 5 211 110 yen	
Kifuku Maru No. 35 (Japon)	107 tjb 4 271 560 yen	1.12.1982 Ishinomaki, Japon	enfouissement (33)	prise en charge financière	(versé) 598 181 yen	Le FIPOL n'est pas tenu de verser d'indemnisation étant donné que le total des dommages subis, soit 3 801 851 yen, est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire
Shinkai Maru No. 3 (Japon)	48 tjb 1 880 940 yen	21.6.1983 Ichikawa, Japon	déchargement de la cargaison d'hydro- carbures (3,5)	opérations de nettoyage	(demandé) 2 886 100 yen	il est peu probable qu'une de- mande pour dommages subis par les lieux de pêche soit présentée
Eiko Maru No. 1 (Japon)	999 tjb 39 445 920 yen	13.8.1983 Karakuwazaki, Japon	abordage (357)	opérations de nettoyage dommages subis par les lieux de pêche	(demandé) 52 726 595 yen 4 000 000 yen	toutes les demandes n'ont pas encore été présentées
Koei Maru No. 3 (Japon)	82 tjb 3 091 660 yen	22.12.1983 Nagoya, Japon	abordage (50)	opérations de nettoyage	(évaluation) 10 000 000 yen	dommages subis par les lieux de pêche inconnus

NOTES (1) Les montants indiqués sont donnés en monnaie nationale; les taux de change appropriés étaient les suivants au 31.12.1983:

yen	336,5
couronne suédoise	11,615
couronne danoise	14,34
£1 = franc français (FF)	12,07
mark	3,955
rouble	1,1270
dollar EU	1,4515

(2) Demandes d'indemnisation: sauf lorsque les demandes sont accompagnées 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 demandes sont accompagnées de la mention «versé», le chiffre indiqué correspond au montant effectivement versé par le FIPOL (c'est-à-dire non compris le montant de la responsabilité du propriétaire).



