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

RAPPORT DE L'ANNEE CIVILE 1987

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 1987

1 INTRODUCTION

Le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) a été créé en octobre 1978, en application de la Convention de 1971 portant création du Fonds, afin de fournir une indemnisation pour les dommages dus à une pollution résultant du déversement d'hydrocarbures persistants provenant des navires-citernes en charge. Le présent rapport pour l'année civile 1987 récapitule les activités du FIPOL au cours de sa neuvième année d'existence.

Au moment de sa création, le FIPOL comptait 14 Etats Membres. Depuis lors, le nombre des membres de cette organisation intergouvernementale est passé à 38 Etats. Une liste des Etats qui en sont actuellement membres figure à l'Annexe I, tandis que des précisions sur les organes du FIPOL (à savoir l'Assemblée, le Comité exécutif et le Secrétariat du FIPOL) sont données à l'Annexe II.

En 1987, trois nouveaux événements ont mis en cause le FIPOL: il s'agit des sinistres de l'ANTONIO GRAMSCI, de l'ELHANI et de l'AKARI qui se sont respectivement produits en Finlande, en Indonésie et dans les Emirats arabes unis. Plusieurs sinistres survenus lors d'années précédentes ont continué d'imposer un volume de travail considérable au Secrétariat du FIPOL, lequel est parvenu, pour certains d'entre eux, à un règlement définitif en 1987. Dans l'affaire du TANIO (France, 1980), l'action en justice introduite par le FIPOL, avec le Gouvernement français, contre le propriétaire de ce navire et d'autres parties est entrée dans une phase très active. A l'issue de négociations longues et complexes, cette action a finalement fait l'objet d'un règlement transactionnel extra-judiciaire en décembre 1987 et le FIPOL a recouvré plus de la moitié du montant qu'il avait versé au Gouvernement français et à d'autres victimes. Le sinistre du PATMOS, qui s'était produit dans le détroit de Messine (Italie) en 1985, a entraîné d'importantes demandes d'indemnisation contre le FIPOL qui s'est trouvé engagé dans des procédures judiciaires complexes devant les tribunaux italiens.

Conformément à la décision prise par l'Assemblée du FIPOL à sa 9ème session en octobre 1986, le plafond de la responsabilité du FIPOL pour un événement déterminé a été porté de 675 millions de francs (or) (soit 45 millions de droits de tirage spéciaux, DTS) à 787 500 000 francs (or) (soit 52,5 millions de DTS) pour les événements survenus après le 30 novembre 1986. Ainsi que l'Assemblée l'avait décidé à sa 9ème session, un nouveau relèvement de ce plafond à 900 millions de francs (or) (soit 60 millions de DTS) a pris effet pour les événements survenus après le 30 novembre 1987. Le montant maximal des indemnités payables par le FIPOL pour un événement quelconque, y compris tout montant effectivement versé par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, est donc de 60 millions de DTS, ce qui correspond à £45 millions (compte tenu de la valeur du DTS au 31 décembre 1987).

2 MEMBRES

Quatre Etats sont devenus membres du FIPOL en 1987. La Convention portant création du Fonds est entrée en vigueur pour la Grèce le 16 mars 1987, pour l'Union des républiques socialistes soviétiques le 15 septembre 1987 et pour la République fédérale du Nigéria le 10 décembre 1987. En outre, la Côte d'Ivoire a adhéré le 5 octobre 1987 à la Convention portant création du Fonds qui entrera en vigueur à son égard le 3 janvier 1988, ce qui portera le nombre des Etats membres à 38. L'accroissement du nombre des membres du FIPOL est illustré dans le graphique suivant.

Il y a lieu de penser que de nouveaux Etats deviendront membres du FIPOL dans un avenir proche. Les parlements du Canada et du Maroc ont approuvé la Convention portant création du Fonds et la législation nécessaire à son mise en oeuvre, et ces Etats déposeront bientôt leurs instruments d'adhésion à la Convention. En Irlande, une

législation visant la mise en oeuvre de la Convention est actuellement étudiée par le Parlement. Une pareille législation se trouve à un stade avancé d'élaboration en Belgique et à Chypre. Plusieurs autres Etats, à savoir l'Arabie saoudite, l'Argentine, le Chili, la République populaire de Chine, la Malaisie, la République démocratique allemande, le Sénégal, les Seychelles, la Trinité-et-Tobago, Vanuatu et le Venezuela étudient actuellement la possibilité d'adhérer à la Convention portant création du Fonds.

3 CONTACTS AVEC LES GOUVERNEMENTS ET LES ORGANISMES INTERESSES

Ainsi que l'Assemblée l'en avait prié à sa 9ème session en octobre 1986, le Secrétariat du FIPOL a redoublé d'effort en vue d'accroître le nombre de ses Etats membres. A cette fin, le Secrétariat s'est efforcé de donner aux gouvernements et aux représentants des industries intéressées autant de renseignements que possible concernant la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, étant donné que le régime d'indemnisation instauré en vertu de ces Conventions est extrêmement complexe. L'Administrateur s'est rendu en Arabie saoudite, au Canada et aux Etats-Unis d'Amérique pour s'y entretenir de ces deux Conventions avec des fonctionnaires des services publics de ces Etats.

L'Administrateur est allé dans quatre Etats membres, à savoir l'Algérie, la Finlande, le Koweït et la Pologne, où il a eu des entretiens avec des fonctionnaires au sujet de la Convention portant création du Fonds et du fonctionnement du FIPOL.

L'Administrateur et le Juriste ont également eu des pourparlers avec des représentants des gouvernements d'Etats membres et d'Etats non membres à l'occasion de réunions d'organes de l'Organisation maritime internationale (OMI) et, plus particulièrement, au cours de la session de l'Assemblée de l'OMI en novembre 1987.

L'Administrateur a participé à un séminaire sur la lutte préventive et active contre la pollution des mers à Djedda (Arabie saoudite). Dans un discours prononcé devant la Conférence de 1987 sur les déversements d'hydrocarbures qui avait été organisée à Baltimore (Etats-Unis) par le Service des garde-côtes des Etats-Unis, l'American Petroleum Institute et l'Agence pour la protection de l'environnement, il a traité de la notion de dommage du à la pollution par les hydrocarbures. En outre, il a présenté des exposés sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures aux étudiants de l'Université maritime mondiale à Malmö (Suède). Le Juriste a, pour sa part, fait un exposé sur la responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures à l'occasion d'un cours de formation (MEDIPOL 87) organisé à La Vallette (Malte) par le Centre régional de lutte contre la pollution par les hydrocarbures en Méditerranée (ROCC), et il a donné une conférence

sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures lors d'un séminaire régional sur MARPOL 73/78 tenu à Accra (Ghana).

La bonne marche du FIPOL a, comme les années précédentes, beaucoup bénéficié d'une coopération étroite entre le FIPOL et un grand nombre d'organisations internationales, intergouvernementales et non gouvernementales. L'aide et le soutien accordés par l'OMI au FIPOL sont particulièrement importants. L'examen et le règlement des demandes d'indemnisation ont été grandement facilités par la coopération entre le FIPOL et les Clubs P & I. Pour obtenir des conseils techniques à propos d'événements de pollution par les hydrocarbures, le FIPOL a essentiellement eu recours aux services de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) dont l'assistance est vitale pour le FIPOL qui ne possède pas de telles compétences au sein de son Secrétariat. Le FIPOL a également entretenu une coopération étroite avec les intérêts pétroliers représentés par l'Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) et par CRISTAL Limited (qui administre le système volontaire d'indemnisation établi par l'industrie pétrolière).

4 PROTOCOLES DE 1984 MODIFIANT LA CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE CIVILE ET LA CONVENTION PORTANT CREATION DU FONDS

En 1984, une conférence diplomatique organisée à Londres sous les auspices de l'OMI a adopté deux Protocoles modifiant respectivement la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. Ces Protocoles prévoient un relèvement des plafonds d'indemnisation et un élargissement du champ d'application des Conventions par rapport aux textes originaux.

Le Protocole modifiant la Convention sur la responsabilité civile a été ratifié par l'Afrique du Sud, la France et le Pérou, tandis que seule la France est à ce jour devenue Partie au Protocole modifiant la Convention portant création du Fonds. Aux Etats-Unis d'Amérique, le Congrès examine actuellement ces Protocoles et la législation nécessaire pour leur mise en oeuvre. En République fédérale d'Allemagne et au Royaume-Uni, des projets de lois qui permettraient aux gouvernements de ratifier ces Protocoles ont été soumis aux parlements respectifs. Plusieurs autres Etats, à savoir le Danemark, la Finlande, la Norvège, les Pays-Bas et la Suède, ont entrepris d'élaborer une législation qui leur permettra de ratifier ces Protocoles.

5 ASSEMBLEE ET COMITE EXECUTIF

L'Assemblée a tenu sa 10ème session les 7 et 8 octobre 1987. M. J Bredholt (Danemark) a été réélu Président de l'Assemblée.

Le Comité exécutif a tenu sa 18ème session les 6 et 7 octobre 1987 sous la présidence de M. H Tanikawa (Japon), et sa 19ème session le 8 octobre 1987, sous la présidence de M. P Novia (Italie).

Les principales décisions prises lors de ces sessions sont récapitulées ci-après.

5.1 10ème session de l'Assemblée

a) L'Assemblée a pris note de l'opinion formulée par le Commissaire aux comptes sur les états financiers du FIPOL et a approuvé les comptes pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1986.

b) Les Etats suivants ont été élus membres du Comité exécutif pour un mandat courant jusqu'à la fin de la prochaine session ordinaire de l'Assemblée: République fédérale d'Allemagne, Finlande, France, Ghana, Grèce, Indonésie, Italie, Koweït, Pays-Bas, Pologne, Royaume-Uni et Tunisie.

c) L'Assemblée a adopté le budget pour 1988 qui prévoit des dépenses administratives s'élevant à £344 130.

d) L'Assemblée a décidé de percevoir pour 1987 des contributions annuelles d'un montant de £800 000 au titre du fonds général et d'un montant de £400 000 au titre du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le BRADY MARIA, lesquelles devraient être versées au plus tard le 1er février 1988.

e) L'Assemblée a accordé le statut d'observateur à la République argentine. Elle a également agréé la demande d'admission au statut d'observateur présentée par l'Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources (UICN).

f) L'Assemblée a pris note des faits nouveaux intervenus à l'égard des systèmes volontaires du secteur privé, à savoir TOVALOP et CRISTAL, et de la procédure de coopération qui a été arrêtée d'un commun accord par l'Administrateur du FIPOL et le Président de CRISTAL.

5.2 18ème session du Comité exécutif

Le Comité exécutif a été informé des derniers faits intervenus dans le règlement des demandes d'indemnisation nées d'événements de pollution intéressant le FIPOL.

Le Comité a été informé de l'évolution des poursuites judiciaires engagées dans l'affaire du TANIO (France, 1980) par le FIPOL et le Gouvernement français contre le propriétaire de ce navire et des tiers. Au cours d'une séance à huis clos, l'Administrateur a

informé le Comité des éléments principaux d'un accord envisagé en vue d'un règlement transactionnel extra-judiciaire entre le FIPOL, l'Etat français et divers défendeurs. Le Comité a approuvé cette proposition de règlement telle qu'elle lui avait été présentée par l'Administrateur, sous réserve que cette transaction soit approuvée par les autorités compétentes de l'Etat français. Le Comité exécutif a également autorisé l'Administrateur à approuver tout accord nécessaire relatif aux détails de ce règlement transactionnel et à prendre toute autre décision sur les questions encore en suspens à propos du sinistre du TANIO.

Pour ce qui est du sinistre du PATMOS (Italie, 1985), le Comité a été informé des procédures judiciaires en cours devant les tribunaux italiens.

En ce qui concerne le sinistre du BRADY MARIA survenu en République fédérale d'Allemagne en janvier 1986, l'Administrateur a fait savoir au Comité que toutes les demandes d'indemnisation présentées au FIPOL à la suite de ce sinistre avaient été réglées.

5.3 19ème session du Comité exécutif

A sa 19ème session, le Comité exécutif a élu M. P Novia (Italie) à la présidence.

6 COMPTES DU FIPOL

Comme cela a déjà été mentionné, l'Assemblée a approuvé, à sa 10ème session, en octobre 1987, les comptes du FIPOL pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1986.

Les comptes des recettes et des dépenses pour cet exercice figurent aux Annexes III à V du présent rapport.

Pour ce qui est du fonds général (Annexe III), la majeure partie des recettes de 1986 est provenue des contributions annuelles (qui se sont élevées à £1 500 594 sur un montant total de recettes de £1 963 973). Une somme considérable de £381 907 a été retirée des intérêts perçus sur les placements des avoirs du FIPOL. Les dépenses administratives se sont chiffrées à £313 086, soit un montant inférieur d'environ 10% aux crédits ouverts dans le budget. Les dépenses découlant de petites demandes d'indemnisation se sont élevées à £1 334 668. Un surcroît de recettes de £317 607 par rapport aux dépenses a été enregistré pour l'exercice financier 1986 et ce montant s'est ajouté à l'excédent accumulé lors d'années précédentes, pour le porter à £1 610 808.

Aucune indemnité n'a été versée en 1986 au titre des fonds des grosses demandes d'indemnisation (Annexes IV et V).

Le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le sinistre de l'ONDINA/FUKUTOKU MARU N°8 (Annexe IV) a été liquidé à la suite du remboursement de £700 281 aux contributaires et du virement du solde de £4 479 au fonds général, conformément à une décision qui a été prise par l'Assemblée à sa 8ème session en octobre 1985.

Le bilan du FIPOL au 31 décembre 1986 figure à l'Annexe VI du présent rapport. Le passif exigible du FIPOL à cette date pour des événements ayant entraîné une pollution a été évalué à £17 498 483.

Les comptes du FIPOL pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1987 seront soumis au printemps de 1988 au Commissaire aux comptes pour qu'il formule son opinion à leur égard, puis présentés à l'Assemblée pour approbation à sa 11ème session en octobre 1988. Ces comptes seront ensuite reproduits dans le rapport sur les activités du FIPOL au cours de l'année civile 1988.

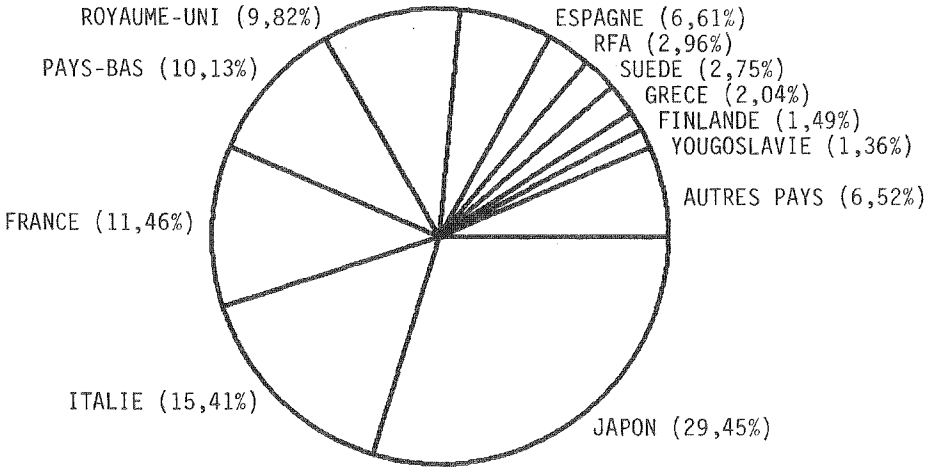
7 CONTRIBUTIONS

A sa 9ème session, en octobre 1986, l'Assemblée a décidé de percevoir pour 1986 des contributions annuelles d'un montant de £1,8 million au titre du fonds général. Aucune contribution n'a été demandée au titre d'un fonds de grosses demandes d'indemnisation. Les contributions étaient exigibles au 1er février 1987. Une faible part seulement de ces contributions n'a pas été réglée.

Ainsi que cela a déjà été mentionné, l'Assemblée a décidé, à sa 10ème session, de percevoir pour 1987 des contributions annuelles d'un montant de £800 000 au titre du fonds général et d'un montant de £400 000 au titre du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le BRADY MARIA. Le montant exigible de chaque contributaire par tonne d'hydrocarbures reçue donnant lieu à contribution est de £0,0010154 pour ce qui est du fonds général, chiffre qui a été calculé en fonction des quantités d'hydrocarbures reçues en 1986, et de £0,0005193 pour ce qui est du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le BRADY MARIA, en fonction des quantités d'hydrocarbures reçues en 1985 (soit l'année précédant le sinistre). Seule une faible part de ces contributions avait été reçue au 31 décembre 1987, étant donné que leur versement n'était exigible qu'au 1er février 1988.

La part de ces contributions annuelles de 1987 qui doit être versée au fonds général par les contributaires dans chaque Etat membre est indiquée dans le graphique suivant.

CONTRIBUTIONS DE 1987 AU FONDS GENERAL



Les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues dans les Etats membres en 1986 sont indiquées à l'Annexe VII du présent rapport.

Pour ce qui est de l'encaissement des contributions d'années précédentes, la situation doit être considérée comme très satisfaisante, les arriérés ne portant que sur de faibles montants. Au 31 décembre 1987, un montant de £31 162 seulement n'avait pas été acquitté, ce qui représente moins de 0,05% des quotes-parts fixées pour toutes les années précédentes. A sa 10ème session, l'Assemblée s'est à nouveau félicitée de l'attitude positive des contributaires à l'égard du règlement des contributions.

Les versements effectués par le FIPOL au titre de demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et au titre de la prise en charge financièrement les propriétaires de navires varient considérablement d'une année à l'autre. En conséquence, le niveau des contributions à verser au FIPOL varie aussi d'une année à l'autre, comme le montre le tableau qui suit où sont indiquées les contributions perçues pendant la période 1979-1987.

Année	Fonds général	Fonds des grosses demandes d'indemnisation	Montant total des contributions perçues
	£	£	£
1979	750 000	0	750 000
1980	800 000	9 200 000	10 000 000
1981	500 000	0	500 000
1982	600 000	260 000	860 000
1983	1 000 000	23 106 000	24 106 000
1984	0	0	0
1985	1 500 000	0	1 500 000
1986	1 800 000	0	1 800 000
1987	800 000	400 000	1 200 000

Il convient de noter qu'un fait important qui influera sur le fardeau financier des contributaires au FIPOL est survenu en 1987 à la suite de la révision du régime d'indemnisation volontaire établi par l'industrie pétrolière, à savoir le Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution (CRISTAL). L'accord CRISTAL révisé est entré en vigueur le 20 février 1987. Il prévoit un système de remboursement pour les membres de CRISTAL qui versent des contributions au FIPOL parce qu'ils se trouvent dans un Etat Partie à la Convention portant création du Fonds. CRISTAL remboursera à ces membres les contributions que ceux-ci auront versées au FIPOL au titre d'événements qui mettent en cause des cargaisons appartenant à des membres de CRISTAL. Ainsi, le montant total des contributions d'un membre de CRISTAL à l'indemnisation des victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sera pratiquement le même, que ce membre de CRISTAL se trouve ou non dans un Etat Partie à la Convention portant création du Fonds.

8 PLACEMENT DES FONDS

Conformément à la politique de placement du FIPOL telle qu'elle est énoncée dans son règlement intérieur et dans son règlement financier, l'Administrateur place les sommes dont il n'a pas besoin pour les opérations à court terme du FIPOL.

En 1987, des placements ont été effectués auprès de plusieurs grandes banques londoniennes. Si l'on exclut ceux qui couraient seulement jusqu'au prochain jour ouvrable, les placements ont porté des intérêts dont le taux variait entre 8 7/16% et 13 1/16%, la moyenne étant de 10 1/2%. Les intérêts perçus en 1987 sur les placements se sont élevés à £547 000, sur un capital de £5,5 millions en moyenne.

Au 31 décembre 1987, le portefeuille des placements du FIPOL s'élevait au total à £15 632 808. Ce montant se compose des avoirs du FIPOL et du Fonds de prévoyance du personnel. Pour ce qui est des

avoirs du FIPOL, un montant de £12,8 millions revient au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le TANIO.

9 REGLEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

9.1 Généralités

Trois événements qui se sont produits en 1987 ont donné lieu ou risquent de donner lieu à des demandes d'indemnisation auprès du FIPOL et de prise en charge financière par celui-ci: il s'agit des sinistres de l'ANTONIO GRAMSCI, de l'ELHANI et de l'AKARI.

En février 1987, le pétrolier soviétique ANTONIO GRAMSCI s'est échoué sur la côte sud de la Finlande, provoquant un déversement de 600 à 700 tonnes de pétrole brut. De vastes opérations de lutte contre ce déversement ont été exécutées en Finlande et en URSS. A ce jour, aucune demande d'indemnisation n'a été soumise et il est encore impossible de déterminer si le FIPOL sera appelé à verser des indemnités pour ce sinistre.

Le sinistre de l'ELHANI s'est produit en juillet 1987 dans les eaux territoriales indonésiennes au large de Singapour. L'ampleur des dommages par pollution n'est pas encore connue. Bien qu'une demande pour le versement d'une avance ait été adressée au FIPOL par les autorités indonésiennes, il est peu probable que le FIPOL soit appelé à verser des indemnités étant donné que le montant de limitation du propriétaire du navire est très élevé.

Le sinistre de l'AKARI s'est produit en août 1987 au large des Emirats arabes unis. Faute de renseignements sur cet événement, il n'est pas possible à ce jour de juger si le FIPOL devra verser des indemnités.

Pour ce qui est des événements survenus lors d'années précédentes, il est maintenant établi que le FIPOL ne sera pas appelé à verser d'indemnités ou à assurer une prise en charge financière pour ce qui est des sinistres du JOSE MARTI et du ROSE GARDEN MARU. Dans l'affaire de l'EIKO MARU N°1, la seule demande en suspens, qui était une demande en recours, a été réglée en 1987. Le sinistre du TAKE MARU N°6 a également été réglé et le montant correspondant à la prise en charge financière du propriétaire du navire a été versé.

En dehors des trois nouveaux sinistres mentionnés ci-dessus, on comptait, au 31 décembre 1987, sept événements qui n'avaient pas encore fait l'objet d'un règlement définitif: ceux du TANIO, du KOSHUN MARU N°1, du PATMOS, du JAN, du BRADY MARIA (pour lequel il ne restait plus qu'une demande en recours à régler), de l'OUED GUETERINI et du THUNTANK 5.

Le fait le plus marquant de l'année 1987 concerne le sinistre du TANIO qui s'était produit en 1980 au large des côtes de Bretagne

(France). Le FIPOL avait intenté auprès du tribunal de grande instance de Brest (France) une action en justice contre le propriétaire du TANIO et des tiers afin de recouvrer le montant des indemnités qu'il avait versées jusqu'alors aux demandeurs, soit FF221 millions (£18,2 millions). Le Gouvernement français a engagé des poursuites contre les mêmes défendeurs afin d'être indemnisé pour la partie du montant total de sa demande qu'il n'avait pas recouvrée auprès du fonds de limitation du propriétaire du navire et du FIPOL. En décembre 1987, un accord transactionnel extra-judiciaire a été conclu en vertu duquel le FIPOL a recouvré £9,5 millions, soit plus de la moitié du montant qu'il avait versé au Gouvernement français et à d'autres victimes. Dans cette affaire, il ne reste plus qu'à faire un dernier paiement partiel de quelques modestes sommes à des demandeurs.

Comme on l'a déjà mentionné, le FIPOL se trouve engagé dans des procédures judiciaires complexes en Italie au sujet des demandes d'indemnisation nées du sinistre du PATMOS survenu en mars 1985 dans le détroit de Messine (Italie). Certaines demandes d'indemnisation importantes qui n'ont pas encore été réglées sont devant la cour d'appel de Messine et la procédure n'a guère avancé au cours de l'année 1987.

Les précisions ci-après se rapportent aux sinistres dont le FIPOL a eu à connaître en 1987. Les montants en livres sterling ont été obtenus par application du taux de change en vigueur au 31 décembre 1987, sauf dans le cas des demandes d'indemnisation pour lesquelles des versements ont déjà été effectués; pour ces dernières, on a utilisé le taux de change applicable à la date du paiement.

L'Annexe VIII contient un résumé de tous les sinistres dont le FIPOL a eu à connaître à ce jour et pour lesquelles il a déjà assuré une indemnisation ou une prise en charge financière ou devra peut-être effectuer de tels versements. Elle énumère également d'autres sinistres dont le FIPOL a eu à connaître mais pour lesquels il n'a pas été appelé, en fin de compte, à faire de versements.

9.2 TANIO

(France, 7 mars 1980)

Comme on l'a déjà mentionné, l'action en justice que le FIPOL avait engagée en France dans l'affaire du TANIO a fait l'objet d'un règlement transactionnel extra-judiciaire en décembre 1987. Compte tenu de l'importance de ce règlement, il semble opportun de récapituler les grandes lignes de cette affaire.

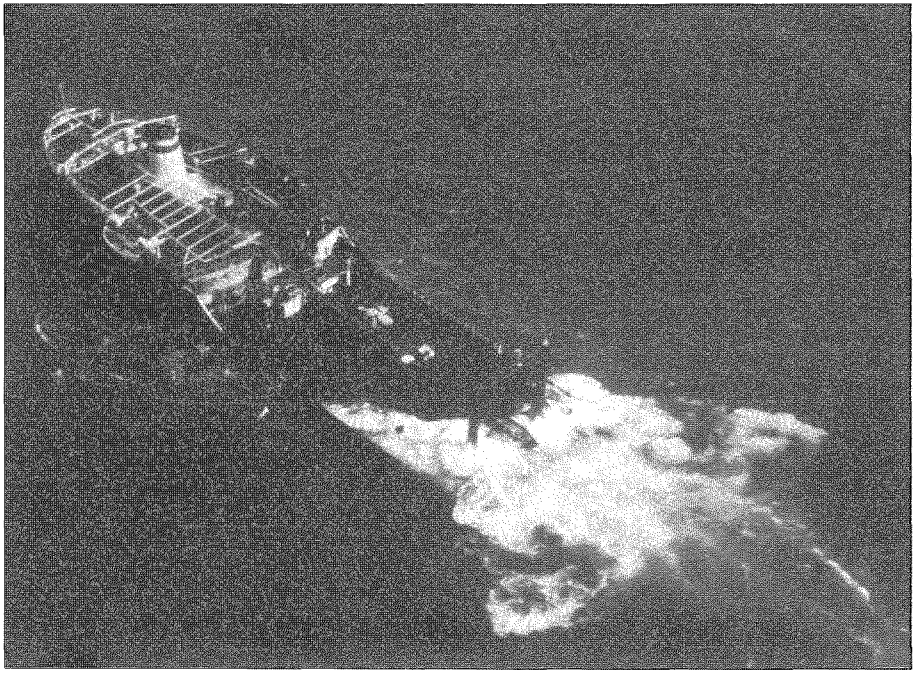
Description du sinistre

Le navire-citerne malgache TANIO (18 048 tjb) qui transportait 26 000 tonnes de fuel-oil s'est brisé par gros temps au large des côtes de Bretagne (France). Environ 13 500 tonnes d'hydrocarbures de

cargaison 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 quelque 5 000 tonnes de cargaison a coulé par 90 mètres de fond. La cargaison qui se trouvait ainsi dans la partie avant immergée a dû être pompée afin d'éviter que l'épave continue d'être une source de pollution.

Règlement des demandes d'indemnisation et paiements partiels

Des demandes d'indemnisation ont été soumises par près de 100 demandeurs pour un montant total de FF527 millions (£52 millions). La demande soumise par le Gouvernement français représentait plus de 90% de ce montant. Cette demande portait sur les frais de pompage des hydrocarbures se trouvant dans la partie avant immergée du navire, le coût des opérations de nettoyage et les indemnités versées par le Gouvernement à des particuliers pour leur manque à gagner. Des demandes émanant des autorités locales portaient sur le coût des opérations de nettoyage, de réparation des routes, de remise en état des plages, ainsi que le manque à gagner des terrains de camping municipaux. Des particuliers avaient soumis des demandes au titre du manque à gagner subi dans leurs affaires. L'assureur P & I



La partie arrière du TANIO est remorquée au Havre

du propriétaire du navire, le United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (le United Kingdom Club) demandait l'indemnisation des dépenses encourues pour procéder à une inspection de la section avant immergée et au colmatage provisoire des brèches de l'épave.

La limite de responsabilité du propriétaire du navire au titre de la Convention sur la responsabilité civile est de FF11 833 717,79 (£1,2 million). Le United Kingdom Club a constitué en avril 1980 le fonds de limitation requis en vertu de cette Convention en versant ce montant au tribunal de Brest. Le tribunal a désigné un liquidateur du fonds de limitation qui a placé le montant déposé par le Club.

A l'issue de négociations longues et difficiles, l'Administrateur est parvenu à un accord sur le montant de chacune des demandes d'indemnisation. Le montant total accepté par le FIPOL s'élevait à environ FF348 millions (£34 millions). Etant donné que ce montant dépassait le montant de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds (soit FF244 746 000), chaque demandeur ne devait recouvrer qu'environ 70% du montant convenu. Des paiements partiels ont été effectués entre 1983 et 1985 par le FIPOL pour un montant total de FF221 201 452 (£18,2 millions). Sur ce montant, FF208 millions ont été versés au Gouvernement français, FF5,5 millions aux autorités locales françaises, FF4,7 millions au United Kingdom Club et FF2,8 millions à des particuliers en France. Le FIPOL n'a plus que quelques modestes sommes à verser aux demandeurs.

Il convient de noter que le montant réclamé au FIPOL par un grand nombre des demandeurs dépassait le montant qui a été arrêté pour leur règlement. Le Gouvernement français avait, par exemple, évalué le montant total des dommages à FF489 820 401, alors qu'un montant de FF326 921 937 seulement a été accepté par le FIPOL dans le règlement conclu entre eux. Toutefois, les accords sur les sommes à verser ont été conclus entre le FIPOL et les divers demandeurs pour pouvoir répartir les fonds disponibles en vertu de la Convention portant création du Fonds, dans l'intérêt d'un règlement rapide, et sans préjudice du droit de chaque demandeur de réclamer au propriétaire du TANIO et à des tiers des indemnités dépassant le montant accepté par le FIPOL.

La seule demande d'indemnisation qui n'a pas été réglée est celle qui a été soumise au tribunal de Brest par une association des marins pêcheurs français pour un montant de FF500 000. Toutefois, l'Administrateur n'a pas encore pu établir si cette demande est maintenue contre le FIPOL.

En septembre 1984, le liquidateur du fonds de limitation a procédé à une première répartition de ce fonds, cette répartition s'élevant à FF19 147 973. Sur ce montant, FF17 980 000 ont été versés au Gouvernement français, FF490 000 à des autorités locales françaises, FF420 000 au United Kingdom Club et FF260 000 à des particuliers en

France. Une certaine somme a été laissée en réserve aux fins de la répartition finale du fonds de limitation, étant donné que les demandes d'indemnisation n'avaient pas toutes été réglées au moment du premier versement. Une seconde répartition portant sur FF98 937 a été effectuée en novembre 1986 à certains demandeurs. Le montant détenu en réserve dans le fonds de limitation (y compris les intérêts) s'élevait à environ FF3 500 000 au 31 décembre 1987.

Le montant gardé en réserve dans le fonds de limitation rapporte un intérêt au taux du marché. Le montant des indemnités qui seront effectivement versées en vertu de la Convention sur la responsabilité civile augmente donc avec le temps. Le montant total dont le FIPOL est redevable pour cet événement se chiffre à FF244 746 000 moins la somme effectivement versée en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Le FIPOL aura donc d'autant moins à payer que la répartition finale du fonds de limitation du propriétaire sera retardée.

En mars 1987, le tribunal de Brest a autorisé le liquidateur du fonds de limitation à procéder à la répartition finale de ce fonds le 1er juin 1987, ou dès que possible après cette date. L'Administrateur a été informé que la répartition aurait lieu au début de mars 1988. Dès qu'il connaîtra le montant exact des sommes versées aux demandeurs lors de la distribution de ce fonds, l'Administrateur déterminera si le FIPOL doit verser des paiements partiels supplémentaires aux divers demandeurs.

Poursuites judiciaires contre le propriétaire du navire et des tiers

En 1983, le FIPOL a intenté auprès du tribunal de grande instance de Brest une action en justice contre les personnes suivantes afin de recouvrer les montants qu'il avait versés aux demandeurs:

a) La société Industrie Navale Meccaniche Assini (INMA), chantier naval dans lequel le TANIO avait été réparé en 1979;

b) La société Locafrance International Leasing (Locafrance), qui était le propriétaire au nom duquel le TANIO était immatriculé au moment du sinistre;

c) La société Guardiola Shipping Corporation (Guardiola), qui était l'affréteur du TANIO au moment du sinistre;

d) La Compagnie Malgache de Transports Pétroliers (Petromad), qui avait sous-affrété le TANIO et qui était responsable de sa gestion au moment du sinistre;

e) La Société Française des Transport Pétroliers (SFTP), responsable du contrôle des réparations effectuées par l'INMA et de la gestion technique du TANIO au moment du sinistre;

f) Le Bureau Véritas, société de classification qui avait surveillé les réparations faites au TANIO en 1979; et

g) Le United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (le United Kingdom Club), en sa qualité d'assureur de la responsabilité civile de certains des défendeurs.

Le Gouvernement français a entamé une action en justice contre les mêmes défendeurs afin d'obtenir réparation pour la partie du montant total de sa demande d'indemnisation dont il n'avait pas été dédommagé par le fonds de limitation du propriétaire du navire et par le FIPOL. Le FIPOL et le Gouvernement français ont étroitement collaboré dans leurs actions respectives et soumis des mémoires communs.

Le FIPOL réclamait, en subrogation, un montant de FF221 201 452, soit la somme globale qu'il avait versée jusqu'alors à tous les demandeurs. Le Gouvernement français réclamait FF261 737 874, soit le montant auquel il avait évalué les dommages, moins la somme qu'il avait reçue du fonds de limitation et du FIPOL.

En outre, d'autres demandeurs (à savoir le Département des Côtes-du-Nord, 28 communes du Département des Côtes du Nord et du Département du Finistère et une cinquantaine de particuliers) ont engagé une action contre les défendeurs susmentionnés.

Les motifs sur lesquels se fondaient les actions intentées par le FIPOL et le Gouvernement français contre les différents défendeurs peuvent être brièvement résumés comme suit:

La société Locafrance, en sa qualité de propriétaire au nom duquel le TANIO était immatriculé, n'avait pas veillé à ce que ce navire soit en bon état de navigabilité. En n'instituant pas de mécanismes appropriés pour contrôler la qualité des vastes réparations effectuées par l'INMA, Locafrance avait commis une faute personnelle et n'était donc pas en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. L'INMA n'avait pas effectué correctement les réparations du TANIO. La SFTP n'avait pas exercé la diligence voulue dans la surveillance des travaux de réparation de l'INMA et dans le contrôle de leurs résultats. Guardiola n'avait pas surveillé correctement l'exécution des réparations. En outre, elle était tenue de veiller à ce que le navire soit en état de navigabilité. Le Bureau Véritas n'avait pas rempli l'obligation qui lui incombait de vérifier correctement la qualité des réparations effectuées par l'INMA. Petromad, qui était responsable de l'exploitation du TANIO, était tenu de veiller à ce que l'équipage soit compétent et ait reçu la formation voulue. Petromad n'avait pas donné au capitaine du TANIO des instructions appropriées concernant la répartition de la cargaison. Une action en justice avait été intentée contre le United Kingdom Club en sa qualité d'assureur de Petromad et de Guardiola.

Le FIPOL et le Gouvernement français ont soutenu que les défendeurs étaient conjointement et solidairement responsables des montants réclamés.

Les défendeurs ont allégué que les actions du FIPOL, du Gouvernement français et des autres plaignants étaient mal fondées et que leurs demandes devaient donc être rejetées.

Des enquêtes sur la cause du sinistre ont été effectuées par une expertise judiciaire demandée par le tribunal. L'expertise a conclu que la cassure initiale qui avait brisé le TANIO avait débuté au voisinage du couple 131, dans la citerne latérale n°6. Quant aux causes de cette cassure initiale, l'expertise en a dénombré trois qui avaient contribué au sinistre, à savoir une réduction insuffisante de la vitesse compte tenue du mauvais temps, un chargement défectueux de la cargaison au moment du sinistre et lors de précédents voyages et la mauvaise qualité des travaux de remplacement de la structure de fond de la citerne latérale n°6, effectués par l'INMA.

Le FIPOL et le Gouvernement français ont retenu les services d'éminents experts techniques français et anglais afin d'établir la cause du sinistre. Toutes les parties ont soumis de longs mémoires au tribunal tant en ce qui concerne les aspects techniques de l'affaire qu'au sujet de la situation juridique des divers défendeurs.

Le tribunal de Brest devait tenir audience en octobre 1987. Il se serait alors prononcé sur la question de la responsabilité, tandis que le montant des indemnités aurait été fixé à un stade ultérieur.

Négociations en vue d'un règlement transactionnel extra-judiciaire

Au cours de l'été de 1987, des entretiens ont eu lieu entre certains des défendeurs, d'une part, et le FIPOL et le Gouvernement français, d'autre part, en vue de parvenir à un règlement extra-judiciaire. A l'issue de négociations très complexes et très difficiles, un accord sur les éléments principaux d'un règlement extra-judiciaire a été conclu au début d'octobre 1987 entre, d'une part, l'Administrateur du FIPOL et l'Agent judiciaire du Trésor représentant le Gouvernement français et, d'autre part, les défendeurs.

L'Administrateur a soumis la proposition de règlement transactionnel au Comité exécutif, pour examen, à sa 18ème session en octobre 1987. Le Comité a approuvé cette proposition de règlement, sous réserve que cette transaction soit approuvée par les autorités compétentes de l'Etat français. Il a également autorisé l'Administrateur à approuver tout accord nécessaire concernant les détails du règlement transactionnel proposé. Les autorités françaises ont approuvé ce règlement en novembre 1987.

Le règlement

Le règlement a été entériné dans un protocole d'accord transactionnel qui a été signé le 15 décembre 1987 à Paris et dont les principaux éléments sont les suivants:

Locafrance et le United Kingdom Club, agissant pour le compte de tous les défendeurs, paient un montant total de US$50 millions au FIPOL et à l'Etat français, diminué du montant de la limitation du propriétaire du navire, en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, soit FF11 833 717,79 (US$1 931 089,71), le montant total à payer étant US$48 068 910,29. Ce paiement intervient à titre de règlement définitif et forfaitaire par tous les défendeurs de toutes les demandes du FIPOL et de l'Etat français dans le cadre du sinistre du TANIO, y compris des intérêts et des frais. Ce règlement est sans préjudice da la position respective des parties sur l'appréciation des responsabilités. Locafrance et le United Kingdom Club renoncent aux droits dont ils disposent sur le solde non-distribué du fonds de limitation du propriétaire du navire, et le Club renonce aux droits dont il dispose sur le montant restant à distribuer par le FIPOL.

Le 15 décembre 1987, un montant de US$17 480 028,50 (£9 537 855,90) a été payé au FIPOL et un montant de US$30 588 881,79 (approximativement £16,7 millions) au Gouvernement français. La répartition entre le FIPOL et le Gouvernement français du montant recouvré a été faite conformément à un accord conclu entre eux en 1984. Le montant recouvré par le FIPOL a été crédité au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le TANIO.

Comme on l'a déjà mentionné, le montant total que le FIPOL a versé à ce jour aux demandeurs s'élève à FF221 201 452, soit environ £18,2 millions au taux de change en vigueur à la date où les versements respectifs ont été effectués. Grâce à ce règlement transactionnel, le FIPOL a ainsi recouvré plus de la moitié du montant qu'il avait versé à titre d'indemnisation.

En contre-partie de ce règlement, le FIPOL et le Gouvernement français se désisteront de leurs actions judiciaires devant le tribunal de grande instance de Brest.

Ce règlement transactionnel ne vise pas les collectivités locales et les demandeurs privés qui ont engagé une action judiciaire contre les défendeurs susmentionnés.

Remboursement aux contributaires

A sa 11ème session en octobre 1988, l'Assemblée du FIPOL prendra une décision au sujet du remboursement du reliquat du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le TANIO aux contributaires qui en 1984 ont versé des contributions à ce fonds, après que tous les paiements partiels supplémentaires aux victimes auront été faits et que toutes les dépenses encourues par le FIPOL au titre de cet événement auront été réglées.

9.3 JOSE MARTI

(Suède, 7 janvier 1981)

Le navire-citerne soviétique JOSE MARTI (27 706 tjb), qui transportait 40 000 tonnes de fuel-oil lourd, s'est échoué dans une voie de navigation étroite près de Dalarö sur la côte orientale de la Suède. Environ 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 de la part du Gouvernement suédois s'élevant à SKr19,3 millions (£1,8 million). En outre, deux particuliers ont demandé SKr850 000 (£78 000) d'indemnisation.

Le Gouvernement suédois et les deux particuliers ont intenté une action en justice devant le tribunal de Stockholm contre le propriétaire du JOSE MARTI. En vertu de la Convention sur la responsabilité civile, ce dernier a constitué auprès du tribunal un fonds de limitation qui s'élevait à SKr23 844 593 (£2,2 millions). Le FIPOL a été notifié de cette action en justice conformément à l'article 7.6 de la Convention portant création du Fonds.

Au cours du procès, le propriétaire du JOSE MARTI a soutenu qu'il n'était pas responsable du dommage par pollution étant donné que l'événement résultait en totalité de la négligence du Gouvernement suédois dans l'entretien des aides à la navigation (voir l'article III.2 c) de la Convention sur la responsabilité civile). En second lieu, le propriétaire a soutenu que, si le tribunal refusait d'admettre que le dommage avait été causé en totalité par cette négligence, il devrait néanmoins être totalement exonéré de sa responsabilité à l'égard du Gouvernement suédois en raison de la négligence de ce dernier qui avait contribué à causer le dommage faute d'avoir entretenu les aides à la navigation, ou n'être tenu de verser qu'une indemnisation sensiblement réduite (voir l'article III.3).

Dans son jugement rendu en mai 1985, le tribunal de Stockholm a estimé que l'événement avait été occasionné par une négligence imputable au propriétaire. Il a reconnu qu'il y avait eu une certaine négligence de la part des autorités suédoises dans l'entretien des aides à la navigation et que cette négligence avait contribué à provoquer l'événement. Toutefois, cette négligence a été considérée comme relativement mineure. Le tribunal n'a donc pas diminué le montant de l'indemnisation due au Gouvernement suédois pour négligence de la part de ce dernier auquel il a accordé une indemnisation totale pour le dommage par pollution. Le tribunal a accordé au propriétaire une indemnisation qui lui serait versée par le Gouvernement suédois pour le dommage causé au JOSE MARTI du fait de l'échouement mais, comme la négligence de la part du propriétaire avait joué un rôle déterminant dans l'événement, le montant en a été fixé à 25% du montant total du dommage subi.

Le propriétaire du navire et le Gouvernement suédois ont interjeté appel de ce jugement. La Cour d'appel de Stockholm a rendu son

jugement en novembre 1986. Elle a confirmé le jugement rendu par le tribunal de Stockholm, selon lequel l'événement résultait d'une négligence imputable au propriétaire, à savoir une erreur commise par le pilote du navire. La Cour d'appel a rejeté l'argument invoqué par le propriétaire du JOSE MARTI selon lequel il devrait être exonéré de sa responsabilité du fait que le pilote devrait être considéré comme entrant dans la définition des "aides à la navigation". Au contraire du tribunal de Stockholm, la Cour d'appel a jugé que le propriétaire n'avait pas fourni la preuve d'une négligence de la part du Gouvernement suédois dans l'entretien des aides à la navigation ou d'une négligence quelconque de la part d'un fonctionnaire public. La Cour d'appel a ainsi confirmé le jugement du tribunal obligeant le propriétaire à indemniser totalement le Gouvernement suédois pour le dommage par pollution entraîné par l'événement. Réformant le jugement du tribunal, la Cour d'appel a rejeté la demande d'indemnisation du propriétaire pour le dommage causé au JOSE MARTI.

Le propriétaire du JOSE MARTI s'est pourvu devant la Cour suprême. En vertu du droit suédois, la Cour suprême ne juge en appel que si elle estime que l'affaire peut faire évoluer la jurisprudence. En juillet 1987, la Cour suprême a décidé de rejeter le pourvoi. Le jugement de la Cour d'appel est donc devenu définitif.

A l'automne 1985, deux autres particuliers ont présenté des demandes d'indemnisation s'élevant à SKr215 000 (£19 800) contre le fonds de limitation. Ces demandes d'indemnisation sont frappées de prescription.

En vertu de la législation suédoise, le montant de limitation ne comprend des intérêts auxquels les demandeurs pourraient prétendre. Etant donné que ce montant est supérieur au montant total du principal des demandes d'indemnisation, le FIPOL ne sera pas tenu de verser une indemnisation à la suite de cet événement.

9.4 EIKO MARU N°1

(Japon, 13 août 1983)

Le navire-citerne japonais EIKO MARU N°1 (999 tjb), qui transportait 2 459 tonnes de fuel-oil lourd, est entré en collision avec un navire de charge panaméen, le CAVALRY (4 827 tjb), dans un épais brouillard au large de Karakuwazaki, Miyagi (Japon). Quelque 357 tonnes d'hydrocarbures de cargaison se sont échappées par la brèche qui s'était ouverte dans la citerne de tribord. A cause du mauvais temps annonçant l'arrivée d'un typhon, les hydrocarbures déversés se sont déplacés vers la côte et ont pollué d'importants lieux de pêche.

En 1984, le FIPOL a versé des indemnités s'élevant à ¥24 735 109 (£76 722), ce qui représente le montant des demandes d'indemnisation acceptées, diminué du montant de la responsabilité du propriétaire en

vertu de la Convention sur la responsabilité civile, soit ¥39 445 920. Une somme de ¥9 861 480 (£32 018) a été versée en 1985 au titre dè la prise en charge financière du propriétaire de l'EIKO MARU N°1.

L'enquête officielle sur les causes de l'accident a conclu que l'accident avait été provoqué par des fautes de navigation de la part des deux navires. Le FIPOL a entamé des négociations avec le propriétaire du CAVALRY en vue de recouvrer une partie du montant versé par le FIPOL. En 1987, les intérêts du CAVALRY et ceux de l'EIKO MARU N°1, dont le FIPOL, sont parvenus à un accord sur le partage de la responsabilité dans une proportion de 41 à 59 en faveur des intérêts du CAVALRY. Le montant qui doit être recouvré auprès du propriétaire du CAVALRY pour les dommages par pollution s'élève à ¥28 millions, dont le FIPOL recevra environ ¥15 millions (£65 800).

9.5 KOSHUN MARU N°1

(Japon, 5 mars 1985)

Le navire-citerne japonais KOSHUN MARU N°1 (68 tjb), qui transportait 100 tonnes d'hydrocarbures lourds, est entré en collision avec le charbonnier RYOZAN MARU (2 569 tjb) au large de Haneda, dans la baie de Tokyo (Japon). Le KOSHUN MARU N°1 a coulé à l'exception de la section avant. Environ 80 tonnes d'hydrocarbures se sont échappées du navire-citerne coulé et se sont rapidement répandues dans la baie.

Des demandes d'indemnisation au titre des frais de nettoyage ont été acceptées pour un montant de ¥28 020 909 (£123 000). En septembre 1985, le FIPOL a versé ¥26 124 589 (£81 512), ce qui représentait le montant total accepté des frais de nettoyage, diminué du montant de la responsabilité du propriétaire chiffré à ¥1 896 320. Il n'est guère probable que d'autres demandes d'indemnisation soient présentées.

L'enquête officielle sur la cause de l'événement est en cours. Aucun versement n'a encore été effectué au titre de la prise en charge financière du propriétaire du navire qui représente ¥474 080 (£2 080), étant donné que la procédure de limitation n'a pas encore abouté.

9.6 PATMOS

(Italie, 21 mars 1985)

Description du sinistre

Le navire-citerne grec PATMOS (51 627 tjb), qui transportait 83 689 tonnes de pétrole brut, est entré en collision avec le navire-citerne espagnol CASTILLO DE MONTEARAGON (92 289 tjb), lequel était sur lest, au large de la côte de Calabre, dans le détroit de Messine (Italie). Un incendie s'est déclaré sur le pont principal du

PATMOS et s'est communiqué aux locaux d'habitation et à la timonerie. Trois personnes à bord ont péri et l'équipage a dû abandonner le navire dont la coque était endommagée. En raison de la force du vent et des courants, le PATMOS a dérivé jusqu'à une plage près d'un village de la côte sicilienne. Le navire a été remis à flot et des remorqueurs ont été utilisés pour le diriger dans le détroit de Messine. Des remorqueurs ont également servi à combattre l'incendie qui a été maîtrisé dans les deux jours qui ont suivi l'abordage. Le PATMOS a ensuite été remorqué jusqu'au port de Messine et ancré au chantier naval de la SMEB, où les hydrocarbures ont été déchargés.

Environ 700 tonnes d'hydrocarbures de cargaison se sont échappées du PATMOS. La plupart des hydrocarbures déversés ont dérivé à la surface de la mer et se sont dispersés naturellement. Quelques tonnes seulement d'hydrocarbures ont atteint la côte sicilienne. Les autorités italiennes ont pris des mesures de grande envergure afin de circonscrire la nappe d'hydrocarbures et de prévenir une pollution des côtes de la Sicile et de la Calabre. De grandes quantités de dispersants ont été utilisées.

Le propriétaire du PATMOS et son assureur P & I, le United Kingdom Club (United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited), ont constitué un fonds de limitation auprès du tribunal de Messine. Le tribunal a fixé le montant de limitation à Lit13 263 703 650 (£6,0 millions). L'action en limitation a été notifiée au FIPOL conformément à l'article 7.6 de la Convention portant création du Fonds.

Demandes d'indemnisation et négociations avec les demandeurs

43 demandes d'indemnisation ont été présentées contre le fonds de limitation pour un montant total de Lit76 112 040 216 (£35 millions).

Parmi ces demandes d'indemnisation, 30 se rapportaient nettement au coût des opérations de nettoyage ou des mesures de sauvegarde telles que définies dans la Convention sur la responsabilité civile et s'élevaient au total à environ Lit14 milliards (£6,4 millions). Dans de nombreux cas, les sommes demandées étaient déraisonnables. En février 1986, toutes ces demandes d'indemnisation à l'exception de deux d'entre elles avaient, à l'issue de négociations très difficiles, été ramenées par les plaignants à des sommes jugées raisonnables aussi bien par le United Kingdom Club que par l'Administrateur. En février 1986, ces demandes ont été réglées par le United Kingdom Club à raison d'un montant total de Lit4 140 189 659 (£1,9 million).

Douze demandes d'indemnisation s'élevant au total à environ Lit40 milliards (£18,3 millions) se rapportaient au coût d'opérations qui, de l'avis de l'Administrateur, seraient normalement considérées comme des opérations d'assistance et des mesures connexes. L'Administrateur a estimé que ces opérations pourraient être considérées comme relevant de la définition des "mesures de sauvegarde" uniquement si leur objectif essentiel était de prévenir le dommage par pollution; si ces

opérations avaient essentiellement un autre objet, par exemple le sauvetage de la coque ou de la cargaison, elles ne relèveraient pas de cette définition. L'Administrateur est parvenu à la conclusion que ces 12 demandes d'indemnisation ne portaient pas sur des opérations qui avaient pour objectif essentiel de prévenir la pollution. Il les a donc rejetées. A l'issue de négociations avec les demandeurs, deux de ces demandes ont été retirées.

Une demande d'indemnisation de Lit20 milliards (£9,2 millions), qui a ensuite été ramenée à Lit5 milliards (£2,3 millions), a été présentée par le Gouvernement italien au titre des dommages causés au milieu marin. En 1980, l'Assemblée du FIPOL avait décidé que les demandes d'indemnisation présentées au titre de dommages à l'environnement autres qu'économiques ne devraient pas être acceptées et avait adopté à l'unanimité une résolution (résolution N°3 du FIPOL) dans laquelle il était dit que "la détermination du montant de l'indemnisation à verser par le FIPOL ne doit pas être effectuée sur la base d'une quantification abstraite des dommages effectuée au moyen de modèles théoriques". Compte tenu de la position adoptée par l'Assemblée du FIPOL, l'Administrateur a rejeté cette demande.

A sa 16ème session, le Comité exécutif a entériné la position adoptée par l'Administrateur à l'égard des demandes portant sur des opérations d'assistance et des dommages au milieu marin.

Première décision rendue par le tribunal

Par une décision rendue le 18 février 1986, le tribunal de Messine a inclu dans la liste des demandes d'indemnisation recevables ("stato passivo") les demandes au sujet desquelles un accord était intervenu entre les demandeurs et le United Kingdom Club pour les montants acceptés. S'agissant des deux demandes d'indemnisation au titre de frais de nettoyage dont le montant n'avait pu faire l'objet d'un accord, le tribunal a accepté ces demandes à raison de montants considérablement inférieurs à ceux qui avaient été demandés. Le montant global des demandes d'indemnisation acceptées par le tribunal s'élevait à Lit4 267 312 659 (£2,0 millions). Le tribunal a rejeté les demandes d'indemnisation auxquelles le FIPOL et le United Kingdom Club avaient fait opposition.

Procédure d'opposition

En Italie, il peut être fait opposition à la décision rendue par un tribunal au sujet de la recevabilité des demandes dans une action en limitation devant ce même tribunal. Dans l'affaire du PATMOS, sept demandeurs, sur les dix dont les demandes avaient été rejetées du fait que les mesures n'avaient pas été prises dans le but de prévenir la pollution, ont fait opposition à la décision du tribunal de Messine. Le Gouvernement italien a également fait opposition au sujet de la demande d'indemnisation au titre des dommages causés au milieu marin.

Le tribunal a rendu le 30 juillet 1986 son jugement au sujet des oppositions présentées.

S'agissant des demandes présentées au titre des opérations d'assistance, le tribunal a, dans ses considérations d'ordre général, estimé que les opérations d'assistance ne pouvaient être considérées comme des mesures de sauvegarde, étant donné que l'objectif essentiel de ces opérations était le sauvetage du navire et de sa cargaison; ceci s'appliquait même si ces opérations avaient eu pour effet secondaire de prévenir la pollution. Sur la base de cette position de principe, le tribunal a rejeté quatre des sept demandes d'indemnisation de cette catégorie; il en a accepté une compte tenu d'une légère réduction en montant; il en a accepté en principe une autre tout en la réduisant considérablement en montant; et il a accepté la demande présentée par le chantier naval de la SMEB en ce qui concerne les opérations effectuées pendant une partie seulement de la période considérée.

Le tribunal a rejeté la demande présentée par le Gouvernement italien au titre des dommages au milieu marin. Il a déclaré que l'Etat n'avait subi aucune perte de revenus et n'avait encouru aucun frais à la suite de prétendus dommages causés aux eaux territoriales, à la faune ou à la flore. L'Etat n'avait donc subi aucune perte économique.

Le montant total des demandes d'indemnisation acceptées par le tribunal s'élève à Lit5 797 263 479 (£2,6 millions). Cette somme est nettement inférieure au montant de limitation applicable au propriétaire du PATMOS, soit Lit13 263 703 650 (£6,0 millions).

Procédure d'appel

Les cinq demandeurs dont les demandes avaient été rejetées au cours de la procédure d'opposition, y compris le Gouvernement italien, ont tous fait appel du jugement rendu le 30 juillet 1986 auprès de la cour d'appel de Messine. Le chantier naval de la SMEB, dont la demande d'indemnisation avait été acceptée pour une partie des opérations, a également fait appel. Ces demandes représentaient au total environ Lit29 milliards (£13,3 millions). Le United Kingdom Club et le FIPOL ont interjeté appel au sujet de deux demandes d'indemnisation - l'une présentée par le chantier naval de la SMEB et une autre qui avait été acceptée avec simplement une légère réduction du montant demandé.

La procédure d'appel n'a guère avancé en 1987. La cour d'appel devait tenir son audience principale vers la fin de 1988 et rendrait alors son jugement au début de 1989.

Versements effectués par le United Kingdom Club

Au cours de l'année 1986, l'United Kingdom Club a effectué des versements d'un montant total de Lit4 331 576 479 (£2,0 millions) au titre des demandes d'indemnisation qui ont été acceptées par le tribunal et pour lesquelles la décision du tribunal avait un caractère définitif.

Action en recours

Les actions en justice concernant la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages résultant de l'abordage entre le PATMOS et le CASTILLO DE MONTEARAGON ont été engagées devant le tribunal de Gênes. A la suite d'un accord intervenu entre les deux propriétaires de navire et les intérêts connexes, les actions en justice ont été retirées.

La question de savoir si le FIPOL devrait entamer une action récursoire contre le propriétaire du CASTILLO DE MONTEARAGON devra être examinée lorsqu'il aura été décidé si le FIPOL sera tenu de verser une indemnisation en vertu de la Convention portant création du Fonds.

9.7 JAN

(Danemark, 2 août 1985)

Le navire-citerne JAN (1 400 tjb), immatriculé en République fédérale d'Allemagne et ayant à son bord 3 000 tonnes de fuel-oil lourd, est entré en collision avec un feu de navigation fixe à l'entrée du port d'Aalborg, sur la côte orientale du Jutland au Danemark. Environ 300 tonnes d'hydrocarbures se sont répandues dans la mer à la suite de cet abordage.

Plus de 100 tonnes d'hydrocarbures ont atteint la côte sud de l'île de Laesø qui se trouve entre le Jutland et la Suède et l'ont polluée sur une dizaine de kilomètres. La zone polluée se compose en partie de plages de sable et en partie de marécages d'eau saumâtre qui revêtent une grande importance pour les vastes populations d'oiseaux migrateurs. Une petite quantité d'hydrocarbures a également pollué la côte du Jutland et l'île d'Hirsholmene.

Les opérations de nettoyage de la zone polluée ont été entreprises par les autorités danoises. L'essentiel de ces opérations ont été menées à bien dans les quelques semaines qui ont suivi le sinistre mais, dans certaines zones vulnérables, les opérations se sont poursuivies jusqu'en octobre 1985.

En décembre 1985, le tribunal maritime et commercial de Copenhague a fixé la limite de responsabilité du propriétaire à 157 936 DTS (DKr1 576 170 ce qui correspond à £138 000). En vertu de la législation danoise, une somme supplémentaire devrait être ajoutée pour couvrir les intérêts et les frais, et le tribunal a fixé le montant du fonds de limitation à DKr2 millions (£175 000). Le fonds de limitation a été constitué par l'assureur P & I du propriétaire, le Skuld Club, au moyen d'une lettre de garantie.

Le Gouvernement danois a présenté une demande d'indemnisation d'un montant total de DKr11 805 021 (£1,0 million) au titre des opérations de nettoyage.

En avril 1987, le Gouvernement danois d'une part et, d'autre part, le FIPOL et le Skuld Club sont parvenus à un accord concernant un certain nombre des postes de la demande d'indemnisation faite par le Gouvernement danois. Ces postes représentaient au total DKr3 307 044 (£290 000).

A la demande du Gouvernement danois, l'Administrateur et le Skuld Club ont convenu d'effectuer des versements au titre des postes de la demande du Gouvernement qui avaient été acceptés. En août 1987, le FIPOL a versé un montant de DKr1 789 432 (£158 849). Le Skuld Club a versé DKr1 517 612 au Gouvernement danois en juillet 1987.

Les principaux postes de la demande d'indemnisation du Gouvernement qui restent à régler concernent les tarifs appliqués pour la participation de navires de l'Etat aux opérations de nettoyage en mer et les taux de rénumération du personnel des organismes publics qui avait été employé aux opérations de nettoyage des plages. De nouveaux entretiens ont eu lieu et des progrès considérables ont été accomplis, mais il n'a pas encore été possible de parvenir à un règlement définitif pour ce qui est des postes controversés.

Les demandes d'indemnisation présentées par cinq particuliers ont été acceptées dans leur totalité par le FIPOL et le Skuld Club. Des versements s'élevant au total à DKr53 007 (£4 640) ont été effectués par le Skuld Club en avril 1986 et en septembre 1987. Une demande présentée par la Municipalité de Laesø et se chiffrant à DKr24 126 (£2 100) a également été approuvée; cette somme a été versée par le Skuld Club.

Un montant de DKr394 043 (£34 500) correspondant à la prise en charge financière du propriétaire du navire n'a pas encore été versé.

9.8 ROSE GARDEN MARU

(Emirats arabes unis, 26 décembre 1985)

Le 26 décembre 1985, dans la municipalité d'Umm Al Qaiwain (Emirats arabes unis), des hydrocarbures se sont échappés d'une prise d'eau à la mer du navire-citerne panaméen ROSE GARDEN MARU (2 621 tjb). La quantité d'hydrocarbures déversés n'a pas été établie. Cette marée noire aurait pollué la côte, la lagune et les îles des Emirats et entraîné des dommages considérables pour les arbres, la végétation et les lieux de pêche.

La municipalité d'Umm Al Qaiwain a intenté une action en justice contre la société d'exploitation du ROSE GARDEN MARU devant le tribunal d'Umm Al Qaiwain pour obtenir le remboursement d'un montant de Dh2 millions (£290 000) à titre d'indemnisation pour tous les dommages déjà subis et pour tous les dommages qui pourraient se produire à l'avenir. Il n'a pas été constitué de fonds de limitation.

Dans le jugement qu'il a rendu le 14 janvier 1986, le tribunal a ordonné, entre autres, le règlement par la société d'exploitation de Dh2 millions (£290 000) à la municipalité d'Umm Al Qaiwain à titre d'indemnisation pour les dommages actuels, cette somme pouvant être augmentée si de nouveaux dommages intervenaient. Le tribunal a également ordonné le dépôt par la société d'exploitation de Dh1 million (£145 000) dans une banque désignée au nom de la municipalité à titre de précaution, cette somme devant être versée à la municipalité sous réserve de l'accord du tribunal. Le jugement ne contenait aucune référence ni à la Convention sur la responsabilité civile ni à la question de la limitation de responsabilité. Aucune indication n'était donnée quant à la manière dont les dommages avaient été calculés. La société d'exploitation a fait appel contre ce jugement, mais le droit de recours lui a été refusé.

Le FIPOL n'a été informé de l'événement que le 18 février 1986.

La société d'exploitation du navire a ouvert des négociations avec les autorités des Emirats. En mars 1986, un accord a été conclu en vue de ramener le montant de l'indemnisation de Dh3 millions à Dh1,5 million (£218 000). Ces négociations ont été menées sans la participation du FIPOL.

L'assureur P & I du propriétaire, le Skuld Club, a adressé au FIPOL une demande d'indemnisation s'élevant au total à US$135 249 (£72 000), qui représentaient les sommes versées aux victimes, soit Dh1,5 million ou US$408 386, diminuées du montant estimatif de la limitation du propriétaire, soit US$364 182, et majorées du montant de la prise en charge financière du propriétaire, soit US$91 045. Après que l'Administrateur ait signalé que le ROSE GARDEN MARU ne remplissait pas les conditions spécifiées dans la Convention portant création du Fonds pour la prise en charge financière du propriétaire du navire, à savoir que le navire doit être immatriculé dans un Etat Partie à la Convention ou doit battre pavillon d'un tel Etat, le Skuld Club a admis qu'il n'y aurait aucune prise en charge financière. Le montant de la demande adressée au FIPOL a ainsi été ramené à US$44 204 (£24 000).

L'Administrateur a fait savoir au Skuld Club que le jugement rendu par le tribunal des Emirats arabes unis ne liait pas le FIPOL étant donné que celui-ci n'avait pas été informé de l'action en justice conformément aux dispositions de l'article 7.6 de la Convention portant création du Fonds. Il a aussi déclaré que de nombreux autres points appelaient un complément d'information, notamment les faits sur lesquels se fondaient la demande d'indemnisation et le bien-fondé de l'évaluation des dommages.

Comme on l'a déjà mentionné, aucun fonds de limitation n'a été constitué lors de l'action devant le tribunal d'Umm Al Qaiwain. A sa 16ème session, en octobre 1986, le Comité exécutif a estimé qu'il était prématuré de décider si le FIPOL devait dans cette affaire, à titre exceptionnel, déroger à la prescription de la Convention sur la

responsabilité civile exigeant que le propriétaire constitue un fonds de limitation, en raison des renseignements insuffisants dont on disposait sur de nombreux points importants.

L'Administrateur a poursuivi les pourparlers avec le Skuld Club sur la base des instructions que lui avait données le Comité exécutif. En février 1987, le Skuld Club a fait savoir à l'Administrateur qu'il avait décidé de ne pas maintenir sa demande contre le FIPOL, estimant qu'en raison de son faible montant, il ne serait pas rentable de procéder à une enquête sur les très nombreux aspects de l'affaire.

9.9 BRADY MARIA

(République fédérale d'Allemagne, 3 janvier 1986)

Le navire-citerne panaméen BRADY MARIA (996 tjb) remontait la rivière de l'Elbe, au sud de l'entrée du Canal de Kiel, avec une cargaison de 2 000 tonnes de fuel-oil lourd. Le navire à cargaisons sèches WAYLINK (3 453 tjb), immatriculé à Gibraltar, a brusquement viré alors qu'il descendait la rivière, heurtant le côté bâbord de la proue du BRADY MARIA. Ce dernier a laissé échapper environ 200 tonnes d'hydrocarbures de cargaison dans le fleuve à la suite de cet abordage.

Les hydrocarbures qui se sont déversés ont pollué une superficie importante sur les deux rives de l'Elbe et de l'Oste, ainsi que les îles proches. La plupart des opérations de nettoyage effectuées par les autorités allemandes étaient terminées à la fin de février 1986 mais, dans certaines zones vulnérables, les opérations se sont poursuivies jusqu'au mois de juin 1986.

Le montant de limitation dont bénéficiait le BRADY MARIA en vertu de la Convention sur la responsabilité civile s'élevait à DM324 629 (£110 000). Le fonds de limitation a été constitué auprès du tribunal d'instance de Hambourg (Amtsgericht) en mai 1986.

Une demande d'indemnisation au titre de frais de nettoyage qui s'élevaient au total à DM3 637 430 (£1 230 000) a été présentée au nom du Gouvernement fédéral, des Länder du Schleswig-Holstein et de la Basse-Saxe et de certaines autorités locales.

En août 1986, un accord a été conclu sur la majorité des postes de la demande d'indemnisation présentée par les autorités allemandes, qui s'élevaient au total à DM2 767 874 (£935 000). En octobre 1986, l'Administrateur a versé aux autorités allemandes, sur leur demande, DM2 443 244 (£846 438), cette somme représentant le total des postes acceptés, diminué du montant de limitation du propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

Les postes controversés qui représentaient au total DM867 457 (£293 000) concernaient en particulier l'utilisation de certains navires de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, les tarifs appliqués

pour l'utilisation de certains navires appartenant aux autorités publiques et les frais entraînés par l'emploi de personnel permanents des autorités publiques à l'exécution de travaux découlant du sinistre. A l'issue de longues négociations, les autorités allemandes ont accepté de réduire leur demande pour un certain nombre de postes à des montants que l'Administrateur a jugés raisonnables. Les postes controversés ont été réglés pour un montant total de DM679 963 (£230 000). Un accord a également été conclu au sujet du versement d'intérêts de DM96 218 (£32 506). En octobre 1987, le FIPOL a versé DM776 181 (£259 488) aux autorités allemandes, soit la somme des postes controversés qui avaient été acceptés, additionnée des intérêts convenus.

La demande soumise par les autorités allemandes a ainsi été réglée à raison d'un montant total de DM3 544 054 (£1 197 000), intérêts compris. Sur ce montant, DM3 219 425 (£1 105 926) ont été versés par le FIPOL. Le fonds de limitation constitué pour le BRADY MARIA, qui s'élevait à DM324 629 (y compris des intérêts de DM1 882), a été versé aux autorités allemandes en mars 1987.

Deux particuliers ont soumis des demandes d'indemnisation représentant au total DM1 419 pour le nettoyage de navires souillés. Ces demandes ont été réglées à raison d'une somme de DM1 086 (£363) qui a été versée par le FIPOL en octobre 1987.

L'enquête officielle sur les causes du sinistre a établi que le pilote du WAYLINK était le principal responsable de l'abordage car il avait donné un ordre erroné au barreur du WAYLINK, amenant celui-ci à traverser la route du BRADY MARIA qui venait en sens inverse.

Un fonds de limitation a été constitué pour le WAYLINK auprès du tribunal d'instance de Hambourg en janvier 1986. Le montant de limitation a été fixé à DM440 185 (£149 000). Le FIPOL a présenté une demande en subrogation contre le fonds constitué pour le WAYLINK afin de recouvrer la totalité des montants qu'il avait versés aux autorités allemandes et aux autres demandeurs, soit DM3 220 511 (£1 106 289). Les autres demandes formées contre ce fonds de limitation concernaient les dommages causés à la coque du BRADY MARIA et la perte subie par le propriétaire de la cargaison de ce navire. Le montant total des demandes formées contre le fonds de limitation constitué pour le WAYLINK s'élève à environ DM5,1 millions. Le FIPOL devrait recouvrer environ DM270 000 (£92 000).

Le FIPOL a engagé auprès du tribunal fédéral de Hambourg (Landgericht) une action contre le propriétaire du WAYLINK pour contester le droit de ce dernier de limiter sa responsabilité. L'Administrateur décidera s'il convient ou non de poursuivre cette action lorsqu'il disposera davantage de renseignements concernant l'appel interjeté par le pilote du WAYLINK au cours de la procédure administrative engagée contre lui.

L'assurer P & I du BRADY MARIA, la British Marine Mutual Insurance Association, a entamé à Gibraltar une procédure en recours

contre le propriétaire du WAYLINK, dans le but de lever le droit du propriétaire de limiter sa responsabilité. Le tribunal de première instance de Gibraltar a décidé qu'il était compétent pour juger cette affaire. Le propriétaire du WAYLINK a fait appel contre cette décision et la cour d'appel de Gibraltar a réformé cette dernière, déclarant que les tribunaux de Gibraltar n'étaient pas compétents. L'assureur du BRADY MARIA a décidé de ne pas continuer les poursuites à Gibraltar.

9.10 TAKE MARU N°6

(Japon, 9 janvier 1986)

Alors que le navire-citerne japonais TAKE MARU N°6 (83 tjb) embarquait un chargement d'hydrocarbures dans une raffinerie du port de Sakai-Senboku (Japon), une partie de la cargaison s'est déversée à la mer. La fuite s'est produite par un trou d'homme situé dans une citerne latérale de bâbord à la suite de la mauvaise fermeture d'une soupape. Une quantité de 0,1 tonne d'hydrocarbures de cargaison se serait déversée sur le pont; avec le fort roulis du navire, une partie de ces hydrocarbures se serait ensuite répandue dans la mer.

Les demandes d'indemnisation présentées au titre des frais de nettoyage et du remplacement des barrages sérieusement endommagés se sont élevées au total à ¥3 088 770 (£13 545). L'Administrateur a accepté en juillet 1986 de régler ces demandes d'indemnisation pour un montant de ¥3 012 479 (£13 210). Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée au titre des dommages aux lieux de pêche.

Il n'a pas été possible de calculer exactement le montant de limitation étant donné que certaines données faisaient défaut sur le certificat de jaugeage et qu'il fallait attendre le prochain passage du navire en cale sèche pour en calculer la jauge. Afin d'éviter des retards indus dans les paiements aux demandeurs, l'Administrateur s'est mis d'accord avec l'assureur P & I du propriétaire du navire, la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (JPIA), pour que cette dernière paie le montant convenu de l'indemnisation. Ce montant a été versé aux demandeurs en juillet 1986. Le FIPOL s'est engagé à rembourser sa part de ce montant à la JPIA lorsqu'il connaîtrait le montant de la responsabilité du propriétaire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

En fonction de la jauge du navire, qui a été mesurée en juillet 1987, le montant de limitation du propriétaire du navire a été fixé à ¥3 876 800 (£17 000), c'est-à-dire à un montant supérieur au montant total des demandes d'indemnisation réglées qui s'élevait à ¥3 012 479 (£13 210). Le FIPOL n'était donc pas tenu, en vertu de l'article 4 de la Convention portant création du Fonds, de verser une indemnisation au titre de ce sinistre.

La prise en charge financière du propriétaire du navire s'élève à ¥104 987 (£446). Cette somme a été versée par le FIPOL en septembre 1987.

9.11 OUED GUETERINI

(Algérie, 18 décembre 1986)

Le navire-citerne algérien OUED GUETERINI (1 576 tjb) procédait au déchargement de bitume dans le port d'Alger lorsqu'une partie de la cargaison s'est déversée sur le pont du navire; de là, du bitume s'est ensuite échappé à la mer dans la zone portuaire.

Aucun dommage de pollution ne s'est produit dans le port proprement dit. Toutefois, une quantité considérable de bitume (15 tonnes environ) a pénétré dans la prise d'eau de mer d'une centrale électrique qui a dû s'arrêter pendant un brefs laps de temps. L'équipement de la centrale a été en partie pollué et a dû être nettoyé.

En septembre 1987, le propriétaire de la centrale électrique a intenté une action en justice auprès du tribunal d'Alger contre l'assureur P & I du propriétaire du navire, à savoir le United Kingdom Club, et le FIPOL. Vu les incertitudes qui planent quant à la procédure à suivre, le fonds de limitation n'a pas encore été constitué. La limite de responsabilité du propriétaire du navire est d'environ 1,1 million de dinars algériens (£125 000).

La demande d'indemnisation du propriétaire de la central électrique s'élève au total à 4 902 579 dinars algériens (£561 580) et porte sur les dommages subis par le matériel et le manque à gagner dû à la fermeture de la centrale. Le FIPOL et le United Kingdom Club, avec l'aide d'experts de l'extérieur, cherchent comment évaluer ce manque à gagner qui représente l'essentiel de la demande d'indemnisation.

Une demande d'indemnisation a également été présentée par le propriétaire de l'OUED GUETERINI pour un montant de 5 650 dinars algériens (£650) au titre d'opérations de nettoyage.

9.12 THUNTANK 5

(Suède, 21 décembre 1986)

Le navire suédois THUNTANK 5 (2 866 tjb) s'est échoué par gros temps au large de Gävle, sur la côte orientale de la Suède, à 200 kilomètres au nord de Stockholm, alors qu'il transportait 5 024 tonnes de fuel-oil lourd. Le navire-citerne, gravement endommagé, menaçait sérieusement de se briser. Toutefois, après le transbordement de la moitié environ de sa cargaison sur un autre navire, le THUNTANK 5 a pu être remis à flot. La plupart de la cargaison restante a alors été transbordée sur l'autre navire et le THUNTANK 5 a pu être remorqué sans encombre jusqu'à un port. Environ 150 à 200 tonnes de fuel-oil se seraient déversées à la suite de ce sinistre.

L'enquête officielle sur la cause du sinistre a montré que l'échouement était dû à une erreur de navigation du capitaine du THUNTANK 5.

En raison des conditions météorologiques difficiles, caractérisées par de vents très violents, de la neige et de la glace, il n'a pas été possible d'entreprendre d'amples opérations de nettoyage avant le printemps de 1987. Les opérations à terre ont commencé au début d'avril 1987. La marée noire avait alors touché diverses zones sur 150 kilomètres de côte autour de Gävle, y compris un certain nombre de petites îles. Les zones polluées qui étaient recouvertes de petits cailloux et de rochers rugueux ont été très difficiles à nettoyer. Les cailloux et les rochers ont dû être râclés à la main. Il a fallu ensuite les laver à l'eau chaude ou à la vapeur à haute pression pour enlever les hydrocarbures qui les souillaient encore. La priorité a été donnée aux réserves naturelles d'oiseaux sauvages et aux zones revêtant une importance spéciale pour le tourisme. Les opérations de nettoyage du littoral se sont terminées à la fin du mois de septembre 1987.

Une petite quantité d'hydrocarbures, évaluée de 20 à 40 tonnes, a été localisée au fond de la mer, à une profondeur de 8 à 16 mètres, à proximité du lieu d'échouement du navire. Comme l'on craignait que les hydrocarbures immergés ne remontent à la surface et ne polluent le littoral, le Service suédois des garde-côtes a tenté, en avril et en mai 1987, de les récupérer, tout d'abord en envoyant des plongeurs pour les enlever à la main et, ultérieurement, à l'aide de pompes hydrauliques. Vu le coût extrêmement élevé de ces opérations qui avaient seulement permis de récupérer de petites quantités d'hydrocarbures, les autorités suédoises les ont interrompues en mai. En août 1987, une partie des hydrocarbures immergés est remontée à la surface. Le Service des garde-côtes qui avait mis au point un nouveau matériel pour les récupérer a repris les opérations. Celles-ci ont mieux réussi que les précédentes et se sont achevées à la fin d'août 1987.

Les pêcheurs de la région ont fait part de leurs vives inquiétudes au sujet des risques de pollution de leurs apparaux et de leurs prises lorsque la saison a commencé fin mai 1987. Une réunion a eu lieu entre l'Administrateur, un représentant de l'assureur P & I du propriétaire du navire (le Skuld Club) et des représentants des pêcheurs afin d'étudier la situation et, en particulier, de déterminer comment les pêcheurs pourraient atténuer les risques de dommages pour leurs apparaux. Des filets de pêche ont en fait été pollués, par la suite, par des hydrocarbures provenant du THUNTANK 5.

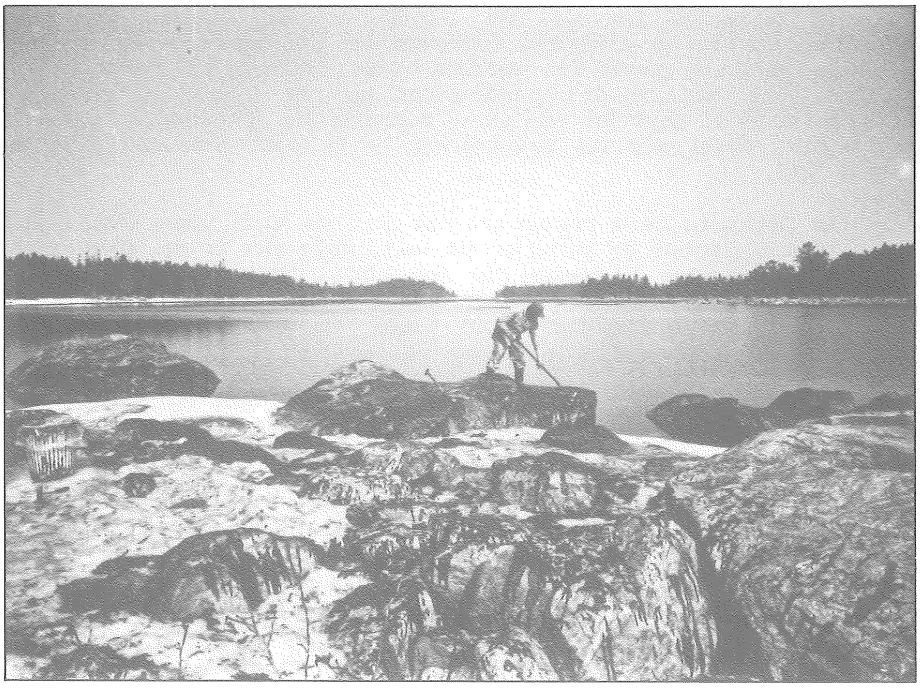
En septembre 1987, le Gouvernement suédois a engagé une action en justice contre le propriétaire du THUNTANK 5 auprès du tribunal de Stockholm dans le but d'obtenir une indemnisation pour les dommages par pollution. Le montant total des dommages a été provisoirement fixé à SKr27 millions (£2,5 millions). Cette action en justice a été notifiée au FIPOL conformément à l'article 7.6 de la Convention portant création du Fonds.

Le tribunal a fixé à SKr2 741 746 (£252 230) la limite de responsabilité du propriétaire du navire. En vertu de la législation

suédoise, il convient d'ajouter à ce montant une somme supplémentaire pour couvrir les intérêts et les frais, laquelle a été fixée par le tribunal à SKr700 000 (£64 400). Le fonds de limitation a été constitué en octobre 1987 par le Skuld Club au moyen d'une lettre de garantie.

Des demandes d'indemnisation s'élevant au total à SKr49 737 (£4 575) ont été présentées par six pêcheurs et deux autres particuliers. Ceux-ci réclament une indemnisation au titre des dommages subis par leur matériel, des frais de nettoyage du matériel souillé et du manque à gagner résultant de la pollution des prises. Sept de ces demandes ont été acceptées, compte tenu d'une certaine réduction, par l'Administrateur et le Skuld Club, à raison d'un montant total de SKr43 407 (£3 990) et ont été réglées par le Club en décembre 1987. Une demande s'élevant à SKr5 598 (£515) n'a pas encore fait l'objet d'un règlement.

Le Gouvernement suédois devrait soumettre sa demande d'indemnisation au printemps de 1988.

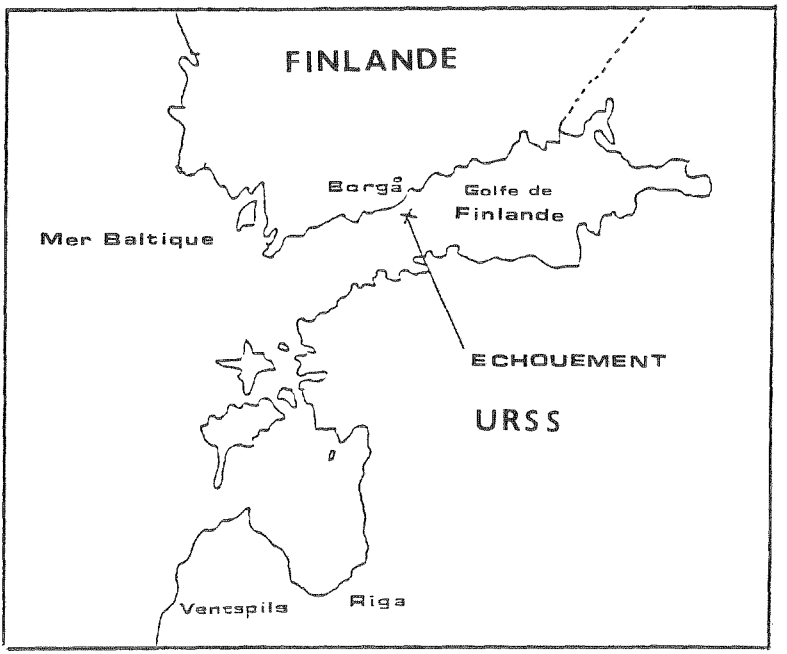


Des rochers pollués dans l'archipel

9.13 ANTONIO GRAMSCI

(Finlande, 6 février 1987)

Alors qu'il faisait route en provenance de Ventspils en Lettonie (URSS), le navire-citerne soviétique ANTONIO GRAMSCI (27 706 tjb) qui transportait 38 445 tonnes de pétrole brut s'est échoué à proximité de Borgå sur la côte méridionale de la Finlande. D'après les résultats de l'enquête officielle finlandaise sur la cause de cet échouement, celui-ci était dû à un malentendu entre le capitaine du navire-citerne et le pilote. 600 à 700 tonnes de cargaison se seraient déversées à la suite de l'événement.



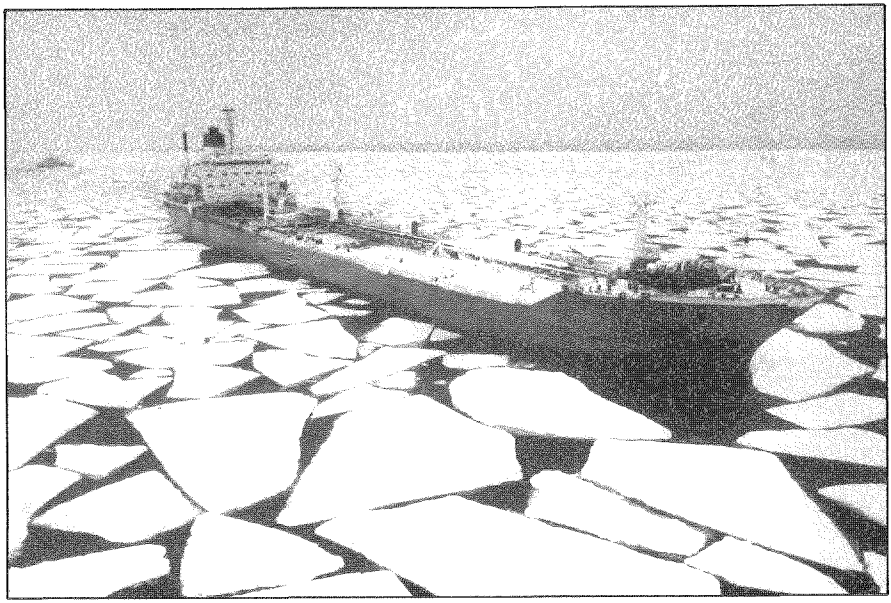
Des navires de lutte contre la pollution ont été envoyés dans la zone le 9 février 1987. Les hydrocarbures se sont tout d'abord amassés en couches relativement épaisses sur les glaces dérivantes. Toutefois, en raison des conditions atmosphériques glaciales, il a été extrêmement difficile de les récupérer. Deux jours plus tard, les autorités finlandaises ont décidé d'interrompre les opérations de nettoyage jusqu'à ce que les conditions s'améliorent, étant donné les très modestes résultats obtenus. A ce stade, les hydrocarbures s'étaient mélangés avec les glaces qui s'étaient agglomérées. Lorsque les opérations ont repris le 18 février, les autorités finlandaises ont tenté de récupérer les hydrocarbures mais sans succès. Il a été

signalé qu'une quantité considérable d'hydrocarbures avait été récupérée par un navire soviétique. Les opérations ont à nouveau été suspendues le 27 février en raison des conditions météorologiques très défavorables. En mars, les autorités finlandaises ont tenté épisodiquement de récupérer les hydrocarbures mais toujours sans succès en raison de mauvais temps.

Au milieu du mois d'avril, de forts vents du nord ont poussé les glaces polluées jusque dans les eaux internationales. A la fin du mois, une partie des glaces polluées ont pénétré dans les eaux territoriales soviétiques où elles sont restées jusqu'au début de mai. Par la suite, les glaces polluées ont flotté entre les eaux territoriales finlandaises et les eaux internationales. A la fin du mois de mai, des opérations de nettoyage ont été effectuées sur le littoral finlandais, à l'est du lieu d'échouement, et environ 0,4 tonne d'hydrocarbures ainsi qu'une grande quantité de déchets d'hydrocarbures ont été récupérés.

On ne dispose pas de renseignements sur les opérations entreprises en URSS.

En mars 1987, un fonds de limitation s'élevant à Rbls2 431 854 (£2 240 700) a été constitué auprès du tribunal de Riga (URSS) au



L'ANTONIO GRAMSCI sur le lieu de l'échouement

nom du propriétaire de l'ANTONIO GRAMSCI, en vue de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

A ce jour, aucune demande d'indemnisation n'a été soumise au titre des dommages subis en Finlande. Il n'est donc pas encore possible de déterminer si le FIPOL sera appelé à verser des indemnités pour ce sinistre.

Etant donné que l'URSS n'était pas Partie contractante à la Convention portant création du Fonds à la date de l'événement, les dommages par pollution occasionnés en URSS, y compris les mesures prises pour prévenir ou réduire les dommages par pollution dans ce pays, ne sont pas couverts par cette Convention. Toutefois, une indemnisation sera versée en vertu de la Convention sur la responsabilité civile en ce qui concerne les demandes présentées au titre de dommages par pollution survenus en URSS, lesquelles entreront en concurrence avec les demandes d'indemnisation présentées au titre des dommages par pollution survenus en Finlande, pour ce qui est de distribuer le montant disponible du fonds de limitation constitué en vertu de cette Convention. C'est pourquoi le montant de l'indemnisation versée en vertu de la Convention sur la responsabilité civile au titre des dommages par pollution survenus en URSS pourrait influer sur la question de savoir si le FIPOL sera tenu de verser une indemnisation pour les dommages par pollution survenus en Finlande.

Il convient de rappeler qu'en février 1979 l'ANTONIO GRAMSCI s'était échoué à proximité de Ventspils, provoquant ainsi le déversement d'environ 5 500 tonnes d'hydrocarbures et causant de graves dommages par pollution en Suède, en Finlande et en URSS. Il s'agissait du premier événement dont s'était occupé le FIPOL.

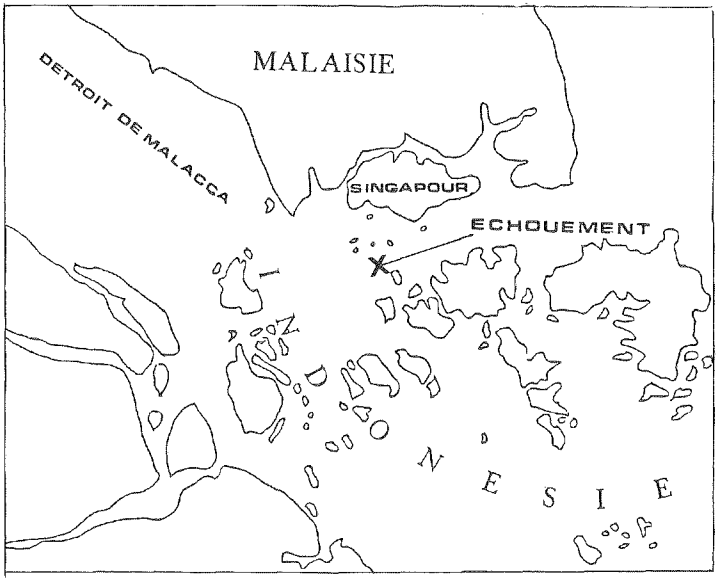
9.14 ELHANI

(Indonésie, 22 juillet 1987)

Le navire-citerne libyen ELHANI (81 412 tjb) s'est échoué au large de Singapour dans les eaux territoriales indonésiennes, ce qui a ouvert des brèches dans sa coque. Quelques 3 000 tonnes de pétrole brut se sont répandues en mer à la suite de cet événement. Une grande partie des hydrocarbures ainsi déversés a atteint les eaux territoriales de Singapour et les autorités singapouriennes se sont livrées à d'importantes opérations de nettoyage. Des quantités considérables d'hydrocarbures ont dérivé vers la haute mer. Il se peut qu'il en soit resté dans les eaux territoriales indonésiennes. Il y avait aussi des risques de dommages par pollution en Malaisie.

En août 1987, les autorités indonésiennes ont fait savoir au FIPOL que l'événement avait occasionné des dommages par pollution en Indonésie et qu'elle lui présenteraient une demande d'indemnisation. Le FIPOL ne disposait toutefois pas de renseignements concernant la nature et l'ampleur de ces dommages. Les autorités indonésiennes ont demandé au FIPOL de leur verser d'urgence une avance de US$242 800

(£130 000) pour leur permettre de procéder à une estimation des dommages occasionnés. L'Administrateur a fait savoir aux autorités indonésiennes que le FIPOL ne pourrait verser d'indemnités que si le montant total des dommages subis par tous les Etats touchés par l'événement (l'Indonésie, la Malaisie et Singapour) dépassait la limite de la responsabilité du propriétaire du navire. Etant donné que l'ampleur des dommages occasionnés n'avait pas encore pu être évaluée, le FIPOL ne pouvait effectuer aucun versement en réponse à la demande des autorités indonésiennes.



Une demande d'indemnisation soumise par les autorités singapourienne au titre des frais de nettoyage a été réglée par l'assureur P & I (la West of England Shipowners Mutual P & I Association) pour un montant d'environ US$950 000 (£500 000). Il semble qu'il n'y aura pas des demandes d'indemnisation a l'égard de la Malaisie. Etant donné que ni Singapour ni la Malaisie ne sont Parties à la Convention portant création du Fonds, les dommages par pollution occasionnés dans ces pays, y compris les mesures prises pour prévenir ou limiter de tels dommages, ne peuvent donner lieu à indemnisation en vertu de cette Convention.

Les brèches de la coque de l'ELHANI ayant été provisoirement réparées, le navire a navigué jusqu'en République de Corée où une nouvelle fuite d'hydrocarbures s'est produite. Des demandes d'indemnisation ont été adressées au propriétaire du navire au titre des dommages subis par la pêche en République de Corée.

Le montant de la limite de responsabilité du propriétaire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile est évalué approximativement à £7,9 millions. Vu l'importance de ce chiffre, l'Administrateur estime qu'il est peu probable que le FIPOL soit appelé à verser des indemnités pour cet événement.

9.15 AKARI

(Emirats arabes unis, 25 août 1987)

Alors que le caboteur-citerne panaméen AKARI (1 345 tjb) se trouvait à proximité de Doubaï (Emirats arabes unis), un incendie s'est déclaré au tableau de distribution qui a provoqué une interruption de l'alimentation en énergie et l'arrêt des machines principales. Le navire a embarqué de l'eau et a dû être remorqué jusqu'au port de Jebel Ali, dont l'accès lui a été refusé. Il a ensuite été remorqué le long de la côte mais comme il prenait une forte bande, il a été échoué à l'est du port de Jebel Ali à l'aide de remorqueurs. Environ 1 000 tonnes de sa cargaison de fuel-oil lourd se sont déversées dans la mer avant qu'il ne soit renfloué. Le reste de la cargaison a été transféré sur un autre navire et l'AKARI a ensuite été remorqué à nouveau jusqu'au port de Jebel Ali.

Plage polluée dans les Emirats arabes unis

On estime que la côte a été polluée sur 25 à 30 kilomètres par suite de ce sinistre. Des opérations de nettoyage en mer ont été entreprises par la Dubai Petroleum Company et le Service des garde-côtes. Des barrages flottants ont été mis en place en vue de protéger les prises d'eau d'une centrale électrique et d'une fabrique d'aluminium. Ces deux établissements qui alimentent Doubaï en eau dessalée ont signalé que certaines de leurs installations qui avaient été souillées avaient dû être nettoyées. Toutefois, l'eau dessalée n'a pas été contaminée et les deux établissements ont pu continuer à fonctionner. Des opérations de nettoyage à terre ont été entreprises par les autorités locales et se sont poursuivies pendant cinq semaines environ. Il est possible que des mesures de lutte contre la pollution aient été prises par la compagnie qui a assisté l'AKARI.

Aucune demande d'indemnisation n'a jusqu'ici été présentée au propriétaire du navire ou son assureur P & I (la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association Limited), ou au FIPOL.

Le montant de la limite de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile est évalué approximativement à £115 000.

Annexe I
Etats membres du FIPOL

au 31 décembre 1987

Algérie
Allemagne, République fédérale d'
Bahamas
Bénin
Cameroun
Côte d'Ivoire (à partir du 3.1.88)
Danemark
Emirats arabes unis
Espagne
Fidji
Finlande
France
Gabon
Ghana
Grèce
Indonésie
Islande
Italie
Japon
Koweït
Libéria
Maldives
Monaco
Nigéria
Norvège
Oman
Papouasie-Nouvelle-Guinée
Pays-Bas
Pologne
Portugal
République arabe syrienne
Royaume-Uni
Sri Lanka
Suède
Tunisie
Tuvalu
Union des républiques socialistes soviétiques
Yougoslavie

Annexe II
Structure du FIPOL

ASSEMBLEE

Composée de tous les Etats membres

Président:	M. J Bredholt	(Danemark)
Vice-Présidents:	M. H Tanikawa	(Japon)
	M. C Douay	(France)

COMITE EXECUTIF

18ème session		19ème session	
Président:	M. H Tanikawa (Japon)	Président:	M. P Novia (Italie)
Vice-Président:	M. G Arku (Libéria)	Vice-Président:	M. H Muttilainen (Finlande)

Algérie	Libéria	Allemagne, République fédérale d'	Italie
Allemagne, République fédérale d'	Oman	Finlande	Koweït
Bahamas	Pays-Bas	France	Pays-Bas
Espagne	Pologne	Ghana	Pologne
Finlande	Sri Lanka	Grèce	Royaume-Uni
Japon	Suède	Indonésie	Tunisie

SECRETARIAT DU FIPOL

Fonctionnaires

M. M	Jacobsson	Administrateur
M. K	Wada	Juriste
M. S O	Nte	Fonctionnaire des Finances/du Personnel

COMMISSAIRE AUX COMPTES

Le contrôleur et vérificateur général
du Royaume-Uni

Annexe III
Fonds général

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DECEMBRE 1986

RECETTES	£	£
Contributions		
Contributions initiales		28 800
Contributions annuelles de 1985		1 500 594
		1 529 394
Divers		
Virement provenant du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'ONDINA/FUKUTOKU MARU N°8	4 479	
Recettes accessoires	45 940	
Intérêts sur les arriérés de contributions	2 253	
Intérêts sur les placements	381 907	434 579
		1 963 973
DEPENSES		
Dépenses du Secrétariat		
Engagements non réglés	35 238	
Engagements réglés	277 848	
	313 086	
Créances douteuses annulées	145	
Demandes d'indemnisation		
Demandes d'indemnisation générales	1 334 668	1 647 899
		316 074
Ajustement du taux de change		1 533
Excédent des recettes sur les dépenses		317 607

Annexe IV
Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'Ondina/Fukutoku Maru Nº 8

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1986

	£	£
RECETTES		
Intérêts sur les placements		10
DEPENSES		
Créances douteuses		11
Excédent des dépenses sur les recettes		1
Solde reporté de 1985		704 761
		704 760
Moins remboursement aux contributaires	682 789	
Moins crédit au compte des contributaires	17 492	
	700 281	
Virement au fonds général	4 479	704 760
		NUL

Annexe V
Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le Tanio

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1986

	£	£
RECETTES		
Divers	9 776	
Intérêts sur les arriérés de contributions	11	
Intérêts sur les placements	293 128	302 915
DEPENSES		
Créances douteuses	87	
Honoraires et frais de voyages	37 979	38 066
Excédent des recettes sur les dépenses		264 849
Solde reporté de 1985		2 730 636
Solde au 31 décembre 1986		2 995 485

Annexe VI
Bilan du FIPOL au 31 décembre 1986

PASSIF	£	£
Excédent cumulatif du Fonds général:		
1978/1985	1 293 201	
Plus excédent de 1986	317 607	1 610 808
Sommes dues au Fonds de prévoyance du personnel		75 625
Sommes à verser		3 130
Engagements non réglés:		
1985	2 955	
1986	35 238	38 193
Contributions payées d'avance		286 038
Compte des contributaires		17 492
Sommes dues au fonds des grosses demandes d'indemnisation:		
Tanio		2 995 485
		5 026 771

ACTIF	£	£
Disponibilités en banque et en caisse		4 839 704
Contributions non acquittées:		
Contributions annuelles 1982	418	
Contributions annuelles 1983	1 483	
Contributions annuelles 1985	31 571	
Contributions initiales	1 841	
Ondina/Fukutoku Maru	4 592	39 905
Sommes dues d'un fonds des grosses demandes d'indemnisation:		
Brady Maria		125 012
Montant remboursable de la TVA		7 247
Sommes diverses à recevoir		12 749
Intérêts sur les arriérés de contributions:		
Fonds général	947	
Ondina/Fukutoku Maru	77	
Tanio	1 130	2 154
		5 026 771

Note 1 Un passif exigible évalué à £17 498 483 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 1986 représentent, au prix coûtant, un montant de £32 607 (net de la TVA).

Annexe VII

Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des Etats contractants pendant l'année civile 1986

Telles que notifiées au 31 décembre 1987

Etat contractant	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
Japon	232 758 392	28,92
Italie	121 806 661	15,14
France	90 587 643	11,26
Pays-Bas	80 088 366	9,95
Royaume-Uni	77 628 016	9,65
Espagne	52 267 429	6,49
Allemagne, République fédérale d'	23 374 179	2,90
Suède	21 732 706	2,70
Grèce	20 215 584	2,51
URSS	14 653 730	1,82
Finlande	11 794 205	1,47
Yougoslavie	10 777 286	1,34
Portugal	9 310 876	1,16
Indonésie	8 339 930	1,04
Norvège	8 049 680	1,00
Bahamas	7 473 331	0,93
Danemark	7 182 807	0,89
Tunisie	2 776 676	0,34
République arabe syrienne	2 420 631	0,30
Ghana	843 144	0,10
Pologne	704 992	0,09
Fidji	0	0
Islande	0	0
Koweït	0	0
Maldives	0	0
Monaco	0	0
Oman	0	0
Tuvalu	0	0
Algérie <1>	-	-
Bénin <1>	-	-
Cameroun <1>	-	-
Emirats arabes unis<1>	-	-
Gabon <1>	-	-
Libéria <1>	-	-
Nigéria <1>	-	-
Papouasie-Nouvelle-Guinée <1>	-	-
Sri Lanka <1>	-	-
	804 786 264	100,00

<1> Pas de rapport

Annexe VIII

Resumé des sinistres

(31 décembre 1987)

Navire (Etat du pavillon)	Jauge brute (Responsabilité du propriétaire)	Date et lieu du sinistre	Cause du sinistre et quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Demandes d'indemnisation et de prises en charge financières			Observations
Antonio Gramsci (URSS)	27 694 tjb Rbls2 431 584	27.2.79 au large de Ventspils, URSS	Echouement (5 500)	Opérations de nettoyage des autorités suédoises	SKr89 057 717	versé	
				Intérêt	6 649 440	versé	
				Total	SKr95 707 157		
Miya Maru N° 8 (Japon)	997 tjb ¥37 710 340	22.3.79 Bisan Seto, Japon	Abordage (540)	Opérations de nettoyage	¥108 589 104	versé	¥5 438 909 ont été récupérés par voie de recours
				Dommages subis par les lieux de pêche	31 521 478	versé	
				Prise en charge financière	9 427 585	versé	
				Total	¥149 538 167		
Tarpenbek (RFA)	999 tjb £64 356	21.6.79 au large de Selsey Bill, Royaume-Uni	Abordage (chiffre non connu)	Gouvernement du Royaume-Uni	£175 000	versé	
				Nature Conservancy Council	1 400	versé	
				Autorités locales	7 150	versé	
				Opérations de nettoyage du propriétaire	180 000	versé	
				Total	£363 550		
Mebaruzaki Maru N° 5 (Japon)	19 tjb ¥845 480	8.12.79 Mebaru Port, Japon	Enfoncement (10)	Opérations de nettoyage	¥7 477 481	versé	
				Dommages subis par les lieux de pêche	2 710 854	versé	
				Prise en charge financière	211 370	versé	
				Total	¥10 399 705		
Showa Maru (Japon)	199 tjb ¥8 123 140	9.1.80 Détroit de Naruto, Japon	Abordage (100)	Opérations de nettoyage	¥10 408 369	versé	¥9 893 196 ont été récupérés par voie de recours
				Dommages subis par les lieux de pêche	92 696 505	versé	
				Prise en charge financière	2 030 785	versé	
				Total	¥105 135 659		
Unsei Maru (Japon)	99 tjb ¥3 143 180	9.1.80 au large de Port Akune, Japon	Abordage (pas de renseignements, mais moins de 140 tonnes)	Opérations de nettoyage du propriétaire	¥6 903 461	évaluation	A cause du recours contre le même assureur, pas d'indemnisation versée par le FIPOL

Tanio (Madagascar)	18 048 tjb FF11 833 718	7.3.80 au large de la côte bretonne, France	Rupture (13 500)	Gouvernement français Autorités locales françaises Demandeurs privés Port Autonome du Havre United Kingdom Club	FF326 921 937 8 910 153 4 637 997 116 594 7 624 417	agréé agréé agréé agréé agréé	Versement partiel de FF221 201 452; $17 480 028 récupérés par voie de recours
				Total	FF348 211 098		
				Demandeur privé	FF500 000	Pas certain si cette demande sera poursuivie	
Furenäs (Suède)	999 tjb SKr612 443	3.6.80 Öresund, Suède	Abordage (200)	Opérations de nettoyage: – Autorités suédoises – Demandeurs suédois privés	 SKr2 911 637 276 050	 versé versé	SKr449 961 ont été récupérés par voie de recours
				Total partiel	SKr3 187 687		
				Opérations de nettoyage: – Autorités danoises – Demandeurs danois privés	 DKr408 633 9 956	 versé versé	
				Total partiel	DKr418 589		
				Prise en charge financière	SKr153 111	versé	
Hosei Maru (Japon)	983 tjb ¥35 765 920	21.8.80 au large de Miyagi, Japon	Abordage (270)	Opérations de nettoyage Dommages subis par les lieux de pêche Prise en charge financière	¥163 051 598 50 271 267 8 941 480	versé versé versé	¥18 221 905 ont été récupérés par voie de recours
				Total	¥222 264 345		
Jose Marti (URSS)	27 706 tjb SKr23 844 593	7.1.81 au large de Dalarö, Suède	Echouement (1 000)	Opérations de nettoyage des autorités suédoises 4 Demandeurs privés	SKr19 296 000 1 065 000	demandé demandé	Le total des dommages subis est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire. La défense du propriétaire qu'il devrait être exoneré de responsabilité a été rejetée par jugement définitif en Suède
				Total	SKr20 361 000		
Suma Maru **N° 11** (Japon)	199 tjb ¥7 396 340	21.11.81 au large de Karatsu, Japon	Echouement (10)	Opérations de nettoyage du propriétaire Prise en charge financière	¥6 426 857 1 849 085	versé versé	Aucune demande d'indemnisation émanant de tiers n'a été présentée
				Total	¥8 275 942		
Globe Asimi (Gibraltar)	12 404 tjb Rbls1 350 324	22.11.81 Klaipeda, URSS	Echouement (évalué à plus de 16 000 tonnes)	Prise en charge financière	$467 953	versé	Aucun dommage subi dans un Etat membre

Navire (Etat du pavillon)	Jauge brute (Responsabilité du propriétaire)	Date et lieu du sinistre	Cause du sinistre et quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Demandes d'indemnisation et de prises en charge financières			Observations
Ondina (Pays-Bas)	31 030 tjb DM10 080 383 (intérêt compris)	3.3.82 Hambourg, RFA	Déchargement de cargaison (evalué entre 200 et 300 tonnes)	Opérations de nettoyage: – Propriétaire – Autorités Total	 DM11 303 011 42 163 DM11 345 174	 versé versé	
Shiota Maru N° 2 (Japon)	161 tjb ¥6 304 300	31.3.82 Ile Takashima, Japon	Echouement (20)	Opérations de nettoyage Dommages subis par les lieux de pêche Prise en charge financière Total	¥46 524 524 24 571 190 1 576 075 ¥72 671 789	versé versé versé	
Fukutoku Maru N° 8 (Japon)	499 tjb ¥20 844 440	3.4.82 Baie de Tachibana, Japon	Abordage (85)	Opérations de nettoyage Dommages subis par les lieux de pêche Prise en charge financière Total	¥200 476 274 163 255 481 5 211 110 ¥368 942 865	versé versé versé	
Kifuku Maru N° 35 (Japon)	107 tjb ¥4 271 560	1.12.82 Ishinomaki, Japon	Enfoncement (33)	Prise en charge financière	¥598 181	versé	Le total des dommages subis est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire
Shinkai Maru N° 3 (Japon)	48 tjb ¥1 880 940	21.6.83 Ichikawa, Japon	Déchargement de cargaison d'hydrocarbures (3,5)	Opérations de nettoyage Prise en charge financière Total	¥1 005 160 470 235 ¥1 475 395	versé versé	
Eiko Maru N° 1 (Japon)	999 tjb ¥39 445 920	13.8.83 Karakuwazaki, Japon	Abordage (357)	Opérations de nettoyage Dommages subis par les lieux de pêche Prise en charge financière Total	¥23 193 525 1 541 584 9 861 480 ¥34 596 589	versé versé versé	Environ ¥15 000 000 seront récupérés par voie de recours
Koei Maru N° 3 (Japon)	82 tjb ¥3 091 660	22.12.83 Nagoya, Japon	Abordage (49)	Opérations de nettoyage Dommages subis par les lieux de pêche Prise en charge financière Total	¥18 010 269 8 971 979 772 915 ¥27 755 163	versé versé versé	¥8 994 083 récupérés par voie de recours
Tsunehisa Maru N° 8 (Japon)	38 tjb ¥964 800	26.8.84 Osaka, Japon	Enfoncement (30)	Opérations de nettoyage Prise en charge financière Total	¥16 610 200 241 200 ¥16 851 400	versé versé	

Koho Maru N 3 (Japon)	199 tjb ¥5 385 920	5.11.84 Hiroshima, Japon	Echouement (20)	Opérations de nettoyage	¥68 609 674	versé	
				Dommages subis par les lieux de pêche	25 502 144	versé	
				Prise en charge financière	1 346 480	versé	
				Total	¥95 458 298		
Koshun Maru N° 1 (Japon)	68 tjb ¥1 896 320	5.3.85 Baie de Tokyo, Japon	Abordage (80)	Opérations de nettoyage	¥26 124 589	versé	
				Prise en charge financière	¥474 080	pas encore versé	
Patmos (Grèce)	51 627 tjb Lit13 263 703 650	21.3.85 Détroit de Messine, Italie	Abordage (700)	Mesures de sauvegarde et opérations de nettoyage (sauvetage y inclus)	Lit56 112 040 216	demandé	Certaines demandes réglées; Lit4 331 576 479 versés par l'assureur P & I; procédure judiciaire en cours contre le FIPOL
				Dommage au milieu marin	5 000 000 000	demandé	
				Total	Lit61 112 040 216		
Jan (RFA)	1 400 tjb DKr1 576 170	2.8.85 Aalborg, Danemark	Echouement (300)	Opérations de nettoyage des autorités danoises	DKr11 805 021	demandé	Une partie des demandes pour les opérations de nettoyage reglée: DKr3 307 044 versés par l'assureur P & I et le FIPOL
				Autorité locale	24 126	versé	
				Demandeurs privés	53 007	versé	
				Total	DKr11 882 154		
				Prise en charge financière	DKr394 043	pas encore versé	
Rose Garden Maru (Panama)	2 621 tjb $364 182 (évaluation)	26.12.85 Umm Al Quaiwain, Emirats arabes unis	Déchargement d'hydrocarbures (chiffre non connu)	le Club P & I en subrogation	US$44 204	demandé	Demande contre le FIPOL retirée
Brady Maria (Panama)	996 tjb DM324 629	3.1.86 Estuaire de l'Elbe, RFA	Abordage (200)	Autorités allemandes: Mesures de sauvegarde et opérations de nettoyage	DM3 554 054	versé	Action de recours prise par le FIPOL
				Demandeurs privés	1 086	versé	
				Total	DM3 545 140		
Take Maru N° 6 (Japon)	83 tjb ¥3 876 800	9.1.86 Sakai-Senboku, Japon	Déchargement d'hydrocarbures (0,1)	Prise en charge financière	¥104 987	versé	Le total des dommages subis est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire
Oued Gueterini (Algérie)	1 576 tjb Din1 100 000 (évaluation)	18.12.86 Algers, Algérie	Déchargement d'hydrocarbures (évalué à 15)	Opérations de nettoyage et dommages connexes	Din4 908 229	demandé	
				Prise en charge financière	Din275 000	pas encore versé	

Navire (Etat du pavillon)	Jauge brute (Responsabilité du propriétaire)	Date et lieu du sinistre	Cause du sinistre et quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Demandes d'indemnisation et de prises en charge financières			Observations
Thuntank 5 (Suède)	2 866 tjb SKr2 741 746 (évaluation)	21.12.86 Gävle, Suède	Echouement (150-200)	Autorités suédoises: Mesures de sauvegarde et opérations de nettoyage Demandeurs privés Demandeur privé Total Prise en charge financière	SKr27 000 000 43 407 5 598 SKr27 049 005 SKr685 437	demandé versé demandé pas encore versé	Les montants demandés pour les opérations de nettoyage sont provisoires; SKr43 407 versés par l'assureur P & I
Antonio Gramsci (URSS)	27 706 tjb Rbls2 431 854	6.2.87 Borgå, Finlande	Echouement (600-700)				Demandes pas encore présentées
Elhani (Libye)	81 412 tjb £7 900 000 (évaluation)	22.7.87 Indonésie	Echouement (300)	Demande d'une avance par les autorités indonésiennes	US$242 800	demandé	
Akari (Panama)	1 345 tjb £115 000 (évaluation)	25.8.87 Doubai, Emirats arabes unis	Feu (1 000)				Demandes pas encore présentées

NOTES (1) Les montants indiqués sont donnés en monnaie nationale; les taux de change appropriés étaient les suivants au 31 décembre 1987:

£1 =	DM	2,9600	£1 =	FF	10,0350
	DKr	11,4225		Lit	2188,00
	Din	8,73		¥	228,00
	US $	1,8785		SKr	10,87
	FMk	7,3938		Rbls	1,0853

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