

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

**RAPPORT DE L'ANNEE CIVILE
1988**



**RAPPORT SUR LES ACTIVITES DU FONDS
INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES
DOMMAGES DUS A LA
POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES
AU COURS DE L'ANNEE CIVILE 1988**

Fonds international d'indemnisation
pour les dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures
4 Albert Embankment
Londres
SE1 7SR
Royaume-Uni
Téléphone: 01-582 2606
Télécopie: 01-587 3210
Télex: 23588 IMOLDN G

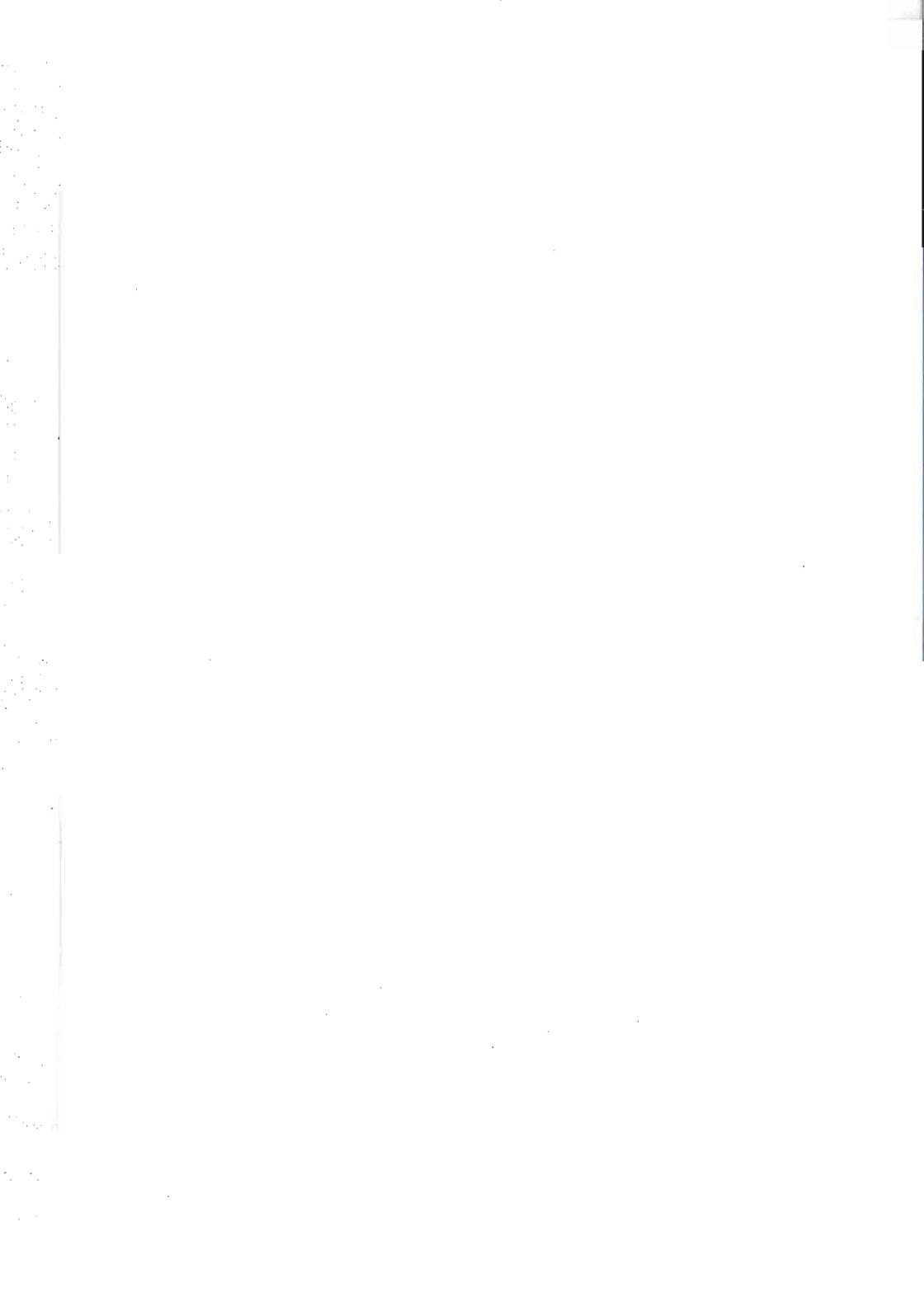


TABLE DES MATIERES

	Page	
1	Introduction	5
2	Membres du FIPOL	6
3	Contacts avec les gouvernements	9
4	Relations avec les organisations internationales et les milieux intéressés	10
5	Conférences et séminaires	11
6	Protocoles de 1984 modifiant la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	13
7	Assemblée et Comité exécutif	13
7.1	11ème session de l'Assemblée	14
7.2	20ème session du Comité exécutif	17
7.3	21ème session du Comité exécutif	17
8	Secrétariat	17
9	Comptes du FIPOL	18
10	Contributions	19
11	Placement des fonds	22
12	Règlement des demandes d'indemnisation	23
12.1	Généralités	23
12.2	Événements dont le FIPOL a traité en 1988	25
	TANIO	25
	EIKO MARU N°1	31
	KOSHUN MARU N°1	31
	PATMOS	32
	JAN	37
	BRADY MARIA	39
	OUED GUETERINI	41
	THUNTANK 5	42
	ANTONIO GRAMSCI (Second sinistre)	44
	SOUTHERN EAGLE	45
	EL HANI	46
	AKARI	46
	HINODE MARU N°1	47
	AMAZZONE	49
	TAIYO MARU N°13	51
	KASUGA MARU N°1	52
13	Faits marquants survenus au cours de la période 1978-1988	52
13.1	Décisions de l'Assemblée et du Comité exécutif	52
a)	Augmentation de la responsabilité maximale du FIPOL	52
b)	Remplacement des instruments énumérés à l'article 5.3 de la Convention portant création du Fonds	53
c)	Interprétation de la notion de "dommage par pollution"	54
d)	Conversion des francs (or) en monnaies nationales	54

	Page	
e)	Interprétation de l'expression "hydrocarbures reçus" utilisée à l'article 10 de la Convention portant création du Fonds	55
f)	Notion d'"hydrocarbures persistants"	55
g)	Droit de limitation de responsabilité du propriétaire du navire	55
h)	Constitution du fonds de limitation	55
i)	Procédures d'instruction pour les demandes d'indemnisation soumises au FIPOL	56
j)	Notification des sinistres au FIPOL	56
k)	Révision de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds	56
13.2	Surveillance par le FIPOL des opérations de lutte contre la pollution par les hydrocarbures	57
13.3	Procédures de règlement des demandes d'indemnisation	58
13.4	Recevabilité des demandes d'indemnisation	59
a)	Notion de "dommage par pollution"	59
b)	Coût des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde	60
c)	Dommages aux biens	60
d)	Dépenses supplémentaires et dépenses fixes	61
e)	Opérations d'assistance	62
f)	Manque à gagner	62
g)	Dommages au milieu marin	63
13.5	Quelques événements traités antérieurement par le FIPOL	64
	ANTONIO GRAMSCI (Premier sinistre)	64
	MIYA MARU N°8	66
	TARPENBEK	66
	MEBARUZAKI MARU N°5	67
	SHOWA MARU	68
	JOSE MARTI	68
	GLOBE ASIMI	69
	FUKUTOKU MARU N°8	70
	SHINKAI MARU N°3	70
	ROSE GARDEN MARU	71
14	Conclusions	72
Annexes		
I	Structure du FIPOL	73
II	Compte des recettes et des dépenses - Fonds général	74
III	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le TANIO	75
IV	Bilan du FIPOL	76
V	Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des Etats contractants pendant l'année civile 1987	77
VI	Résumé des sinistres	78

1 INTRODUCTION

Le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) a été créé en octobre 1978 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 1988 récapitule les activités du FIPOL au cours de sa dixième année d'existence. Pour marquer le dixième anniversaire, ce rapport contient aussi un résumé des faits marquants survenus au cours de cette période.

L'indemnisation des dommages dus aux déversements d'hydrocarbures par des navires-citernes en charge est régie par deux conventions internationales, la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention sur la responsabilité civile) et la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention portant création du Fonds). Ces Conventions ont été élaborées sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI) à la suite du sinistre du TORREY CANYON survenu au large des côtes anglaises en mars 1967, provoquant des dommages de pollution d'une ampleur jusque là inconnue. Cet événement a éveillé la communauté mondiale à la nécessité de disposer de régimes internationaux de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

La Convention sur la responsabilité civile régit la responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Cette Convention pose le principe de la responsabilité objective des propriétaires de navires et instaure un système d'assurance-responsabilité obligatoire. Le propriétaire d'un navire a normalement le droit de limiter sa responsabilité à un montant qui est lié à la jauge de son navire. Cette Convention est entrée en vigueur en 1975. Au 31 décembre 1988, 62 Etats étaient Parties à la Convention.

La Convention portant création du Fonds, qui complète la Convention sur la responsabilité civile, établit un régime d'indemnisation des victimes lorsque l'indemnisation prévue aux termes de la Convention sur la responsabilité civile est insuffisante. Le FIPOL a été créé en vertu de la Convention portant création du Fonds au moment de son entrée en vigueur, le 16 octobre 1978. Le FIPOL est une organisation intergouvernementale mondiale établie pour administrer le régime d'indemnisation institué par la Convention portant création du Fonds. En devenant Partie à cette Convention, un Etat devient membre du FIPOL. L'organisation a son siège à Londres. On trouvera à l'annexe I des renseignements sur les organes du FIPOL (à savoir l'Assemblée, le Comité exécutif et le Secrétariat).

Le FIPOL a pour principales fonctions d'assurer une indemnisation supplémentaire à ceux qui ne peuvent obtenir une pleine indemnisation aux termes de la Convention sur la responsabilité civile et de prendre financièrement en charge une partie de la responsabilité

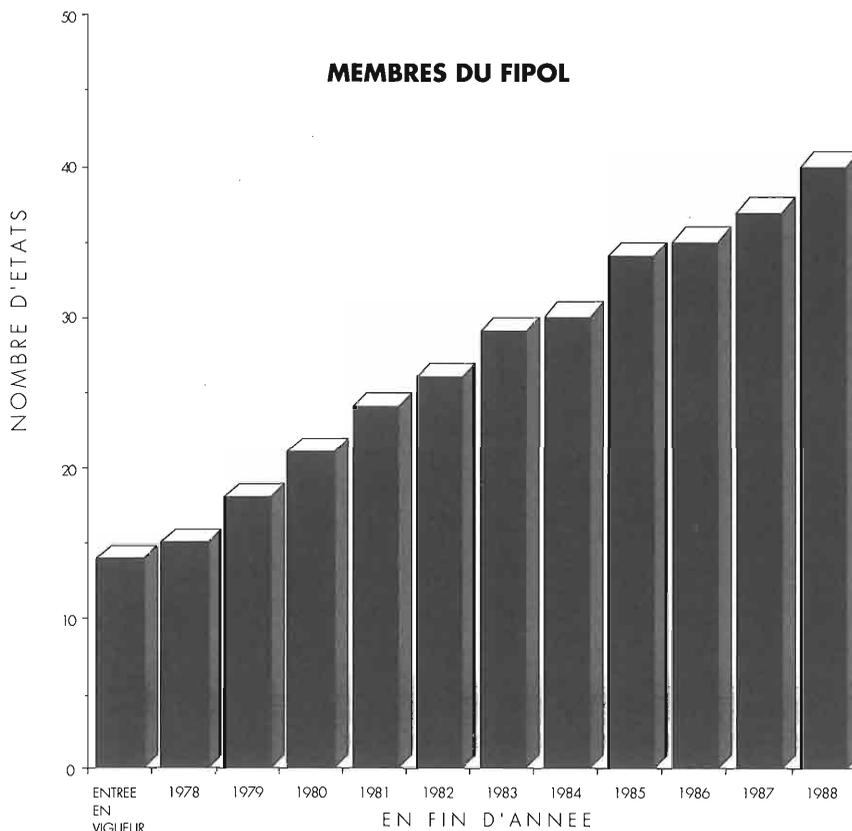
des propriétaires de navires aux termes de cette Convention. L'indemnisation que le FIPOL doit verser pour un événement déterminé est limité à 60 millions de droits de tirage spéciaux (ce qui correspond à £45 millions ou à US\$81 millions), y compris le montant effectivement versé par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

2 MEMBRES DU FIPOL

Au moment de l'entrée en vigueur de la Convention portant création du Fonds, 14 Etats y étaient Parties. Depuis, le nombre des Etats membres n'a cessé d'augmenter. A la fin de 1983, c'est-à-dire après cinq ans, ils étaient au nombre de 28. Au 31 décembre 1988, 40 Etats étaient membres du FIPOL.

Trois Etats en sont devenus membres en 1988. La Convention portant création du Fonds est entrée en vigueur le 3 janvier 1988 pour la République de Côte d'Ivoire, le 11 juillet 1988 pour la République des Seychelles et le 31 août 1988 pour l'Etat du Qatar.

L'accroissement du nombre des membres du FIPOL est illustré dans le graphique suivant.



Au 31 décembre 1988, les 40 Etats ci-après étaient membres du FIPOL:

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

La répartition géographique des Etats membres est indiquée sur la carte figurant à la page 8.

D'après les renseignements dont dispose le Secrétariat du FIPOL, il est probable que plusieurs Etats deviendront membres du FIPOL dans un avenir proche. Au Canada, en Irlande, au Maroc et à Vanuatu, le Parlement a approuvé la Convention portant création du Fonds et la législation nécessaire à sa mise en oeuvre et ces Etats déposeront bientôt leurs instruments d'adhésion à la Convention. La législation de mise en oeuvre de la Convention se trouve à un stade avancé d'élaboration en Arabie saoudite, en Belgique, à Chypre et en République démocratique allemande. Beaucoup d'autres Etats envisagent aussi d'adhérer à la Convention portant création du Fonds.

L'Assemblée du FIPOL a, au cours des années, accordé le statut d'observateur à un certain nombre d'Etats non contractants. Au 31 décembre 1988, les Etats ci-après bénéficiaient du statut d'observateur:

Argentine	Etats-Unis d'Amérique
Belgique	Irlande
Brésil	Mexique
Canada	République démocratique allemande
Chili	Suisse
Chine	Venezuela
Chypre	



Etats membres du FPOL au 31 décembre 1988

3 CONTACTS AVEC LES GOUVERNEMENTS

Le FIPOL et son Secrétariat ont toujours bénéficié de l'appui sans réserve des gouvernements des Etats membres. Grâce à l'esprit de coopération dont ils ont fait preuve, la plupart des problèmes qui se sont posés ont pu être rapidement résolus.

Au cours des années, l'Administrateur s'est rendu dans un certain nombre d'Etats membres. Ces visites ont contribué à l'instauration de contacts personnels précieux entre le Secrétariat du FIPOL et les fonctionnaires responsables des questions qui intéressent le FIPOL au sein des administrations nationales. En 1988, l'Administrateur s'est rendu dans sept Etats membres – la Finlande, la France, le Gabon, la Grèce, l'Indonésie, l'Italie et Monaco – pour avoir des entretiens avec des fonctionnaires de ces gouvernements au sujet de la Convention portant création du Fonds et du fonctionnement du FIPOL.

A cet égard, il convient de noter l'importance des relations spéciales que le FIPOL entretient avec le Gouvernement du Royaume-Uni, qui est le Gouvernement hôte. Le généreux appui financier du Gouvernement du Royaume-Uni, qui prend à sa charge une grande partie du loyer et de certains autres coûts des bureaux du FIPOL, réduit le coût de sa gestion. Le Gouvernement du Royaume-Uni a aussi, de temps à autre, fourni au FIPOL une assistance et des conseils précieux à bien d'autres égards.

Depuis la création du FIPOL, le Secrétariat a déployé beaucoup d'efforts pour augmenter le nombre des Etats membres. L'Assemblée a souligné à plusieurs reprises l'importance qu'il y avait à accroître le nombre des 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. Au cours de 1988 uniquement, l'Administrateur s'est rendu en Australie, à Chypre, en Malaisie, en Nouvelle-Zélande, à Singapour, en Thaïlande, à la Trinité-et-Tobago et au Venezuela pour s'entretenir avec des fonctionnaires des services publics de ces Etats de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. Le Juriste s'est rendu à la Jamaïque, en 1988, dans le même dessein.

L'Administrateur et le Juriste ont généralement des entretiens avec les représentants des gouvernements d'Etats membres et d'Etats non membres à l'occasion des réunions de l'OMI. En 1988, ces entretiens ont eu lieu en particulier pendant les sessions du Conseil de l'OMI.

Le Secrétariat du FIPOL a, sur leur demande, aidé plusieurs Etats non membres à élaborer la législation nationale nécessaire à la mise en oeuvre de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds.

4 RELATIONS AVEC LES ORGANISATIONS INTERNATIONALES ET LES MILIEUX INTERESSES

La bonne marche du FIPOL a été grandement facilitée par une étroite coopération avec de nombreuses organisations internationales intergouvernementales. L'aide et le soutien que lui apporte l'OMI sont particulièrement importants. Ce soutien était capital pendant les premières années mais, même après dix ans, ces liens étroits avec l'OMI demeurent très précieux pour le FIPOL. La coopération entre l'OMI et le FIPOL est régie par un accord spécial signé en 1979. La coopération avec les autres organisations du système des Nations Unies, ainsi qu'avec les organisations intergouvernementales qui n'en font pas partie, est également très utile pour le FIPOL.

L'Organisation des Nations Unies et l'OMI sont toujours invitées à se faire représenter par des observateurs aux sessions de l'Assemblée et du Comité exécutif. L'Assemblée a accordé le statut d'observateur au Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et à deux organisations intergouvernementales, la Communauté économique européenne (CEE) et l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT).

Au fil des années, le FIPOL a noué une étroite coopération avec un certain nombre d'organisations et autres organes non gouvernementaux internationaux. Les 11 organisations internationales non gouvernementales ci-après bénéficient du statut d'observateur auprès du FIPOL:

- Advisory Committee on Pollution of the Sea (ACOPS)
- Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)
- Chambre internationale de la marine marchande (ICS)
- Comité maritime international (CMI)
- Conférence maritime internationale et baltique (BIMCO)
- Cristal Ltd
- International Group of P & I Clubs
- International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF)
- Internationale des amis de la terre
- Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
- Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources (UICN)

La coopération entre le FIPOL et les Clubs P & I revêt une importance particulière. Elle se fonde sur deux mémorandums d'accord, l'un signé en 1980 par l'International Group of P & I Clubs et le FIPOL, l'autre signé en 1985 par le Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (JPIA) et le FIPOL. Cette coopération sert non seulement les intérêts du FIPOL et des clubs mais aussi ceux des demandeurs car elle contribue à accélérer le règlement des demandes d'indemnisation.

Le FIPOL a généralement recours à l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) pour obtenir des conseils techniques au sujet des événements entraînant une pollution par les hydrocarbures; l'aide de l'ITOPF est vitale pour le FIPOL, qui ne dispose pas de telles compétences au sein de son Secrétariat.

La coopération avec les propriétaires de navires est facilitée par les liens qui existent avec la Chambre internationale de la marine marchande et INTERTANKO.

Le FIPOL entretient aussi une coopération étroite avec les intérêts pétroliers représentés par l'Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) et par Cristal Ltd, qui administre le système volontaire d'indemnisation établi par l'industrie pétrolière. La coopération entre le FIPOL et Cristal prendra plus d'importance encore à l'avenir, compte tenu du lien créé en 1987 entre le régime d'indemnisation instauré par les Conventions internationales et les systèmes volontaires du secteur privé (TOVALOP et CRISTAL), à la suite de la révision des systèmes volontaires en 1987.

Ces dernières années, de précieux contacts ont été établis avec des organisations non gouvernementales défendant les intérêts de l'environnement.

5 CONFERENCES ET SEMINAIRES

L'Administrateur et le Juriste ont fait au fil des années des exposés à l'occasion de séminaires, de conférences et d'ateliers sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et sur le fonctionnement du FIPOL.

En 1988, l'Administrateur a présenté un exposé au cours d'un séminaire sous-régional pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre qui s'est tenu à Libreville (Gabon) et a réuni des participants de 16 Etats. A l'occasion de ses voyages en Grèce, en Indonésie et en Malaisie, l'Administrateur a fait des exposés sur le régime d'indemnisation établi aux termes des Conventions aux représentants des services publics et des milieux intéressés de ces pays. L'Administrateur a aussi fait un exposé sur le FIPOL à l'Association française du droit maritime, à Paris (France). 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). L'Administrateur s'est adressé à un atelier régional sur la lutte contre les déversements d'hydrocarbures dans le Pacifique, qui s'est tenu à Brisbane (Australie), et à un séminaire sur les aspects juridiques d'un déversement important provenant d'un navire citerne qui a eu lieu à Caracas (Venezuela).

Le Juriste a fait un exposé sur la responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures à l'occasion d'un cours de formation sur la lutte contre la pollution par les hydrocarbures (MEDIPOL 88) organisé à La Valette (Malte) par le Centre régional pour la lutte-contre-la pollution par les hydrocarbures en Méditerranée (ROCC), ainsi qu'à un atelier sur les plans d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures pour la région des



M. J. Bredholt
Président de l'Assemblée



11ème session de l'Assemblée
Octobre 1988

Caraiïbes qui s'est tenu à Porto Rico et auquel ont assisté des participants de 15 Etats. En outre, le Juriste a fait des exposés sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures lors d'un séminaire sur les systèmes de lutte contre la pollution marine qui s'est tenu à Tokyo (Japon) et auquel participaient 10 pays de la région orientale et méridionale de la mer de Chine, ainsi qu'à l'occasion d'un séminaire régional sur MARPOL 73/78 destiné aux pays de l'Asie du Sud-Est qui a eu lieu à Singapour.

6 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 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, le Pérou et la République fédérale d'Allemagne. La France et la République fédérale d'Allemagne sont aussi devenues Parties au Protocole modifiant la Convention portant création du Fonds. Au Royaume-Uni, le Parlement a approuvé la législation de mise en oeuvre des Protocoles et il est à attendre que le Royaume-Uni les ratifiera bientôt l'un et l'autre. Aux Etats-Unis d'Amérique, les Protocoles et la législation nécessaire pour leur mise en oeuvre sont actuellement étudiés par le Congrès. 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. Il est impossible de prévoir quand les Protocoles de 1984 entreront en vigueur.

7 ASSEMBLEE ET COMITE EXECUTIF

L'Assemblée, qui est l'organe suprême du FIPOI, se compose de représentants de tous les Etats membres. Elle tient une session chaque année, généralement en octobre.

M. J Bredholt (Danemark) préside l'Assemblée depuis la création du FIPOI en 1978.

Le Comité exécutif se compose d'un tiers des Etats membres, ce chiffre ne devant pas être supérieur à 15. Il a pour principale fonction d'approuver le règlement des demandes d'indemnisation présentées au FIPOI dans la mesure où l'Administrateur n'est pas autorisé à le faire.

Le Comité exécutif a élu en 1979 comme premier Président M. H Tanikawa (Japon), qui a présidé les quatre premières sessions, de 1979 à 1981. M. P Novia (Italie) lui a succédé de 1981 à 1982. M. J Perrett (Royaume-Uni) a présidé le Comité de 1982 à 1983, M. H Mutttilainen (Finlande) de 1983 à 1984 et M. W Sturms (Pays-Bas) de 1984 à 1985. M. Tanikawa est redevenu Président de 1985 à 1987. Depuis la 19^{ème} session du Comité, en octobre 1987, le poste a été repris par M. Novia.

7.1 11^{ème} session de l'Assemblée

L'Assemblée a tenu sa 11^{ème} session du 19 au 21 octobre 1988. M. J Bredholt (Danemark) a été réélu Président.

Les grandes décisions prises au cours de cette session sont les suivantes:

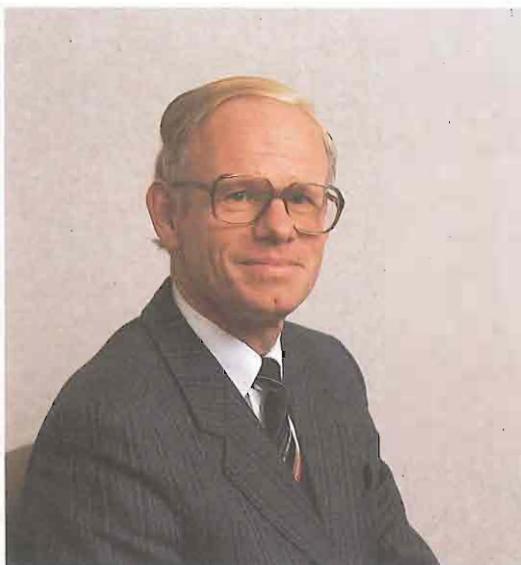
- a) L'Assemblée a pris note de l'opinion formulée par le Commissaire aux comptes sur les états financiers du FIPOL et a approuvé les comptes pour l'exercice financier allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 1987.
- b) L'Assemblée a adopté le budget pour 1989 qui prévoit des dépenses administratives s'élevant à £446 840.
- c) L'Assemblée a décidé qu'un montant de £13,9 millions prélevé sur le reliquat du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le TANIO serait remboursé, au pro rata, le 1^{er} février 1989, aux personnes qui y avaient contribué et que tout montant restant devrait être viré au fonds général. En outre, l'Assemblée a décidé que chaque contribuable devrait pouvoir choisir de se faire rembourser le montant auquel il avait droit ou de le faire porter au crédit de son compte auprès du FIPOL pour qu'il soit déduit des contributions annuelles qui seront perçues dans les années à venir.
- d) L'Assemblée a porté le fonds de roulement du FIPOL de £2 millions à £4 millions.
- e) L'Assemblée a décidé de percevoir pour 1988 des contributions annuelles d'un montant de £2 900 000 au titre du fonds général et d'un montant de £90 000 au titre du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le JAN, lesquelles devraient être versées au plus tard le 1^{er} février 1989.
- f) Les Etats ci-après ont été élus membres du Comité exécutif pour un mandat courant jusqu'à la fin de la prochaine session ordinaire de l'Assemblée:



M. H Tanikawa
Premier Président du Comité exécutif



M. P Novia
Président actuel du Comité exécutif



M. R H Ganten
Administrateur 1978 - 1984



M. M Jacobsson
Administrateur depuis 1985

Bahamas	Libéria
France	Nigéria
Grèce	Royaume-Uni
Indonésie	Sri Lanka
Italie	Suède
Japon	Tunisie
Koweït	Union des Républiques socialistes soviétiques

- g) L'Assemblée a adopté une résolution dans laquelle elle priait instamment les Etats membres de soumettre notamment leur rapports sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution dans les délais et de la façon prescrite par le règlement intérieur du FIPOI. L'Assemblée a attiré l'attention des Etats membres sur le fait qu'ils devraient veiller à ce que des rapports soient soumis pour les personnes qui reçoivent moins de 150 000 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution au cours d'une année civile, si ces personnes sont tenues de verser des contributions en application des dispositions spéciales de la Convention portant création du Fonds qui traitent des "personnes associées".
- h) L'Assemblée a accordé le statut d'observateur à la République de Chypre.

7.2 20ème session du Comité exécutif

Le Comité exécutif a tenu sa 20ème session du 17 au 19 octobre 1988 sous la présidence de M. P Novia (Italie).

Le Comité exécutif a été mis au courant de la situation du règlement des demandes d'indemnisation résultant des événements entraînant une pollution dont le FIPOI avait eu à connaître. Il a en particulier examiné l'évolution des affaires du TANIO, du PATMOS et de l'ANTONIO GRAMSCI. Il a aussi évalué l'expérience acquise grâce à l'affaire du TANIO, l'événement le plus important qui ait mis le FIPOI en cause.

7.3 21ème session du Comité exécutif

A sa 21ème session, le 21 octobre 1988, le Comité exécutif a réélu M. P Novia (Italie) à la présidence.

8 SECRETARIAT

Le Secrétariat est dirigé par un administrateur qui est le représentant légal de l'organisation. Le Secrétariat administre le FIPOI et, en particulier, traite des demandes d'indemnisation.

A sa première session, en novembre 1978, l'Assemblée a nommé M. Reinhard H Ganten (République fédérale d'Allemagne) Administrateur à compter du 16 décembre 1978. M. Ganten a conservé ses fonctions jusqu'au 31 décembre 1984 et a donc piloté l'organisation au cours de ses six premières années.

En octobre 1984, l'Assemblée a nommé M. Måns Jacobsson (Suède) aux fonctions d'Administrateur pour la période allant du 1^{er} janvier 1985 au 31 décembre 1989.

Le Secrétariat compte actuellement sept personnes: l'Administrateur, le Juriste, le Fonctionnaire des finances et du personnel, trois Secrétaires et un Messager. Cette structure a été essentiellement établie en 1981 et un seul nouveau poste a été créé depuis lors, celui de messager, en 1983.

Au moment de la création du FIPOL, l'Assemblée a décidé que l'organisation disposerait d'un Secrétariat restreint et ferait appel à des experts de l'extérieur pour mener à bien les tâches que ne pourraient effectuer les membres du personnel permanent. L'expérience a prouvé que la solution adoptée, c'est-à-dire un Secrétariat restreint, était bonne. Elle a permis d'assurer le fonctionnement du FIPOL pour un coût très modeste. Le FIPOL a recours à des consultants, tels que juristes, experts et autres spécialistes techniques, principalement à l'occasion des sinistres dans lesquels il est mis en cause.

9 COMPTES DU FIPOL

Les comptes du FIPOL pour l'exercice financier allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 1987 ont été approuvés par l'Assemblée à sa 11^{ème} session, en octobre 1988.

Les comptes des recettes et des dépenses pour cet exercice figurent aux annexes II et III du présent rapport.

En ce qui concerne le fonds général (annexe II), la majeure partie des recettes de 1987 est provenue des contributions annuelles (qui se sont élevées à £1 799 359 sur un montant total de recettes de £2 089 313). Une somme considérable (£257 553) a été retirée des intérêts perçus sur les placements des avoirs du FIPOL. Les dépenses administratives se sont chiffrées à £282 854, soit un montant inférieur d'environ 16% aux crédits ouverts dans le budget. Les dépenses découlant de petites demandes d'indemnisation se sont élevées à £276 511. Un surcroît de recettes de £1 528 419 par rapport aux dépenses a été enregistré pour l'exercice financier 1987 et ce montant s'est ajouté à l'excédent accumulé lors d'années précédentes, pour le porter à £3 139 227. Ce montant comprend le fonds de roulement, soit £2 millions.

Pour ce qui est du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le TANIO (annexe III), un montant de £9 537 856 a été recouvré grâce à un règlement transactionnel extra-judiciaire résultant d'une action en justice intentée en France par le FIPOL. Aucune indemnité n'a été versée en 1987 au titre du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le TANIO.

Le bilan du FIPOL au 31 décembre 1987 figure à l'annexe IV du présent rapport. Le passif exigible du FIPOL à cette date pour des événements ayant entraîné une pollution a été évalué à £16 340 720.

Les comptes du FIPOL pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1988 seront soumis au printemps de 1989 au Commissaire aux comptes pour qu'il formule son opinion à leur égard, puis présentés à l'Assemblée pour approbation à sa 12ème session, en octobre 1989. Ces comptes seront ensuite reproduits dans le rapport sur les activités du FIPOL au cours de l'année civile 1989.

Depuis la création du FIPOL, en 1978, ses comptes ont été vérifiés par le Contrôleur et vérificateur général des comptes du Royaume-Uni.

10 CONTRIBUTIONS

Le FIPOL est financé par les contributions versées par toute personne qui, dans un Etat contractant, a reçu plus de 150 000 tonnes de pétrole brut ou de fuel-oil lourd ("hydrocarbures donnant lieu à contribution") transportés par mer au cours de l'année civile considérée. Les contributions sont fixées en fonction des rapports soumis par les gouvernements des Etats membres au sujet des quantités d'hydrocarbures reçues par les différents contributeurs. Les contributions sont versées directement au FIPOL par chaque contributeur. Les gouvernements n'ont aucune responsabilité à l'égard de ces versements, à moins qu'ils ne l'aient volontairement assumée.

Il existe des contributions initiales et des contributions annuelles. Les contributions initiales sont exigibles lorsqu'un Etat devient membre du FIPOL et leur montant est calculé sur la base d'une somme fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçus au cours de l'année précédant celle au cours de laquelle la Convention portant création du Fonds est entrée en vigueur à l'égard de cet Etat. L'Assemblée a fixé ce montant à 0,04718 franc (or) par tonne d'hydrocarbures (soit 0,003145 DTS ce qui, au 30 décembre 1988, correspondait à £0,002339). Les contributions annuelles sont perçues pour permettre au FIPOL de faire face aux versements prévus en matière d'indemnisation et de prise en charge financière ainsi qu'à ses dépenses administratives au cours de l'année à venir.

A sa 10ème session, en octobre 1987, 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, ces contributions étant exigibles au 1er février 1988. Le montant exigible de chaque contributeur par tonne d'hydrocarbures reçue donnant lieu à contribution était 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 n'a pas encore été réglée.

A sa 11ème session, en octobre 1988, l'Assemblée a décidé de percevoir £2 900 000 au titre des contributions annuelles au fonds général pour 1988 et £90 000 au titre des contributions annuelles pour 1988 au fonds des grosses demandes

d'indemnisation constitué pour le JAN, montants qui devraient être versés au plus tard le 1er février 1989. Une faible part seulement de ces contributions avait été reçue au 31 décembre 1988.

En ce qui concerne l'encaissement des contributions des années précédentes, la situation doit être considérée comme très satisfaisante, les arriérés ne portant que sur de faibles montants. Au 31 décembre 1988, un montant de £41 500 seulement n'avait pas été acquitté, soit moins de 0,1% des contributions fixées pour toutes les années précédentes. Ces chiffres montrent que les contribuables remplissent leurs obligations d'une manière qui facilite beaucoup le fonctionnement du FIPOL. L'Administrateur n'a jamais eu à poursuivre en justice un contribuable en défaut. A sa 11ème session, l'Assemblée s'est à nouveau félicitée de l'attitude positive des contribuables 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 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 ci-dessous où sont indiquées les contributions perçues pendant la période allant de 1979 à 1988. Ainsi qu'il ressort de ce tableau, le niveau des contributions est peu élevé, à l'exception des années 1980 et 1983, au cours desquelles des sommes considérables ont dû être perçues pour le premier sinistre de l'ANTONIO GRAMSCI et le sinistre du TANIO, respectivement.

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
1988	2 900 000	90 000	2 990 000

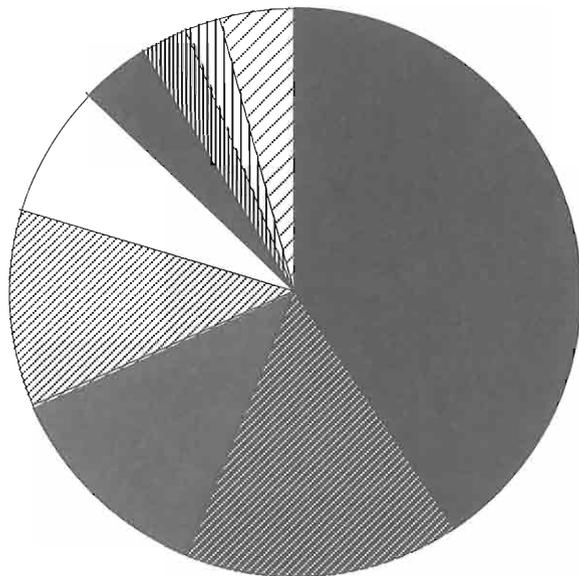
Si les contributions perçues pour un fonds de grosses demandes d'indemnisation ne sont pas entièrement utilisées pour les versements effectués par le FIPOL au titre de l'événement pour lequel elles ont été perçues, le solde est remboursé aux contribuables. C'est ainsi qu'il a été procédé au remboursement, en 1982, d'un montant de £750 000 restant au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué en 1980 pour l'ANTONIO GRAMSCI et, en 1986, d'un montant de £700 000 restant au fonds des

grosses demandes d'indemnisation constitué en 1983 pour l'ONDINA et le FUKUTOKU MARU N°8. De même, une somme de £13,9 millions provenant du solde du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le TANIO sera remboursée le 1er février 1989 aux personnes qui ont versé des contributions de 1983 à ce fonds. Dans ce cas, le montant élevé du solde s'explique par le recouvrement d'une somme importante grâce à l'action de recours intentée.

Les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues dans les Etats membres en 1987 sont indiquées à l'annexe V du présent rapport.

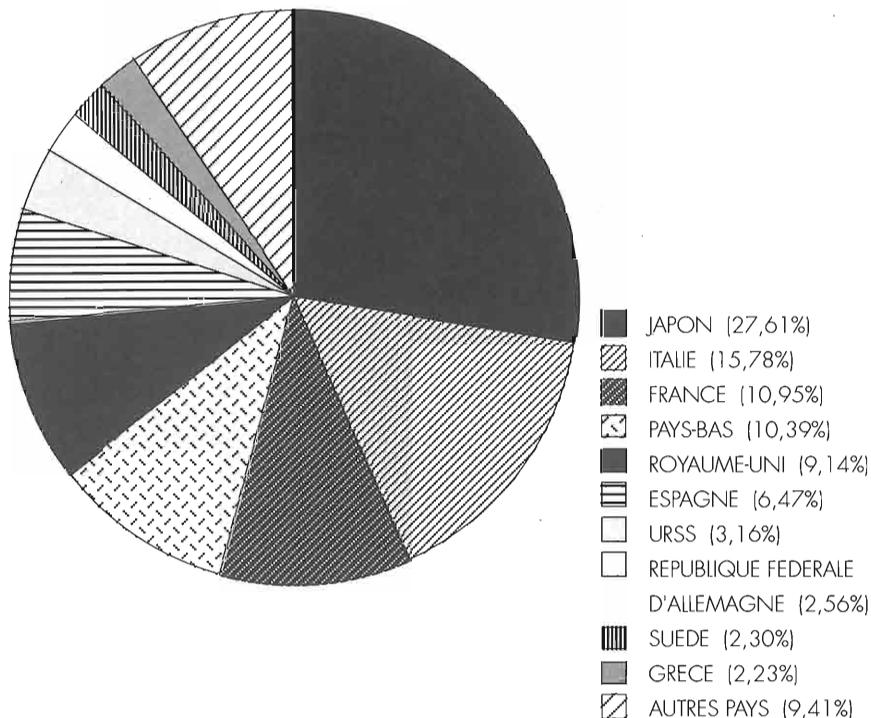
La part des contributions annuelles au fonds général versée par les contributeurs de chaque Etat membre varie d'une année à l'autre. En particulier, la part des contributeurs des Etats qui étaient membres à la création du FIPOL en 1978 a diminué à mesure que le nombre des Etats membres augmentait. Cette évolution est illustrée par les graphiques ci-après.

Contributions de 1979 au Fonds General



■	JAPON (40,51%)
▨	FRANCE (15,50%)
■	ROYAUME-UNI (12,12%)
▧	ITALIE (11,46%)
□	REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE (7,51%)
■	BAHAMAS (3,91%)
▩	SUEDE (2,71%)
▨	INDONESIE (2,00%)
▧	AUTRES PAYS (4,28%)

Contributions de 1988 au Fonds General



11 PLACEMENT DES FOND

Conformément au règlement intérieur du FIPOL, l'Administrateur place les sommes dont il n'a pas besoin pour les opérations à court terme du FIPOL. Les placements sont effectués principalement en livres sterling. Les avoirs sont placés sur des dépôts à terme.

En 1988, 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 8,75% et 13,03125% par an, la moyenne étant de 9,5%. Les intérêts perçus en 1988 sur les placements se sont élevés à £1 452 000, sur un capital de £16,4 millions en moyenne.

Le produit des placements a toujours été plus que suffisant pour couvrir les dépenses administratives du FIPOL.

Au 31 décembre 1988, le portefeuille des placements du FIPOL s'élevait au total à £17 077 158. Ce montant se compose des avoirs du FIPOL et du Fonds de prévoyance du personnel. Sur les avoirs du FIPOL, un montant de £13,8 millions revient au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le TANIO.

Le 1er février 1989, une somme de £13,9 millions provenant du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le TANIO sera répartie entre les contributeurs. Dans la mesure où les contributeurs préfèrent que leurs parts de l'excédent soient créditées à leurs comptes respectifs auprès du FIPOL, leurs soldes créditeurs seront placés pour leur compte et les montants placés ne seront pas considérés comme faisant partie des avoirs du FIPOL.

12 REGLEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

12.1 Généralités

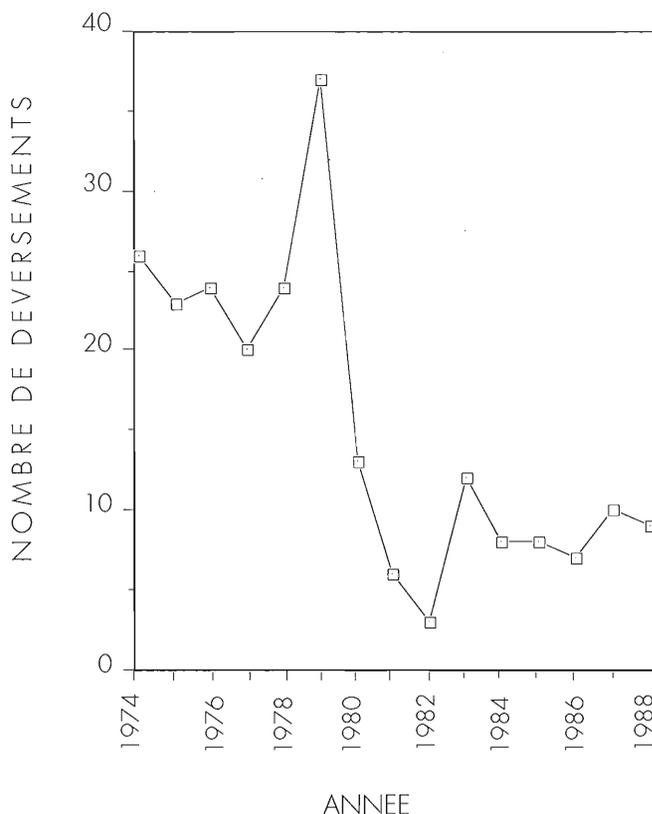
Chaque année il se produit dans le monde de nombreux déversements d'hydrocarbures provenant des navires-citernes. Il n'existe pas de statistiques fiables quant à leur nombre. Le FIPOL s'intéresse surtout aux déversements qui entraînent la fuite ou le rejet de quantités importantes, car ce sont les plus susceptibles de susciter des demandes d'indemnisation dont il aura à connaître.

Il ne faut pas oublier qu'environ 85% des déversements se produisent au cours d'opérations de routine, surtout au port, comme le chargement et le déchargement; ces deux dernières catégories d'opérations sont à elles seules à l'origine de 72% de l'ensemble des déversements. La plupart des déversements qui se produisent pendant ces opérations de routine sont relativement modestes; dans plus de 92% de ces cas, il s'agit de moins de 50 barils (7 tonnes). Par contre, si les accidents comme les abordages et les échouements représentent moins de 10% de l'ensemble des événements entraînant un déversement, plus de 78% d'entre eux entraînent des déversements de plus de 50 barils et 25% des déversements de plus de 5 000 barils (700 tonnes).

Le graphique ci-après montre le nombre de grands déversements d'hydrocarbures provenant de navires-citernes au cours de la période de 15 ans qui a pris fin en 1988 (source: ITOPI).

On constate que le nombre des grands déversements d'hydrocarbures (c'est-à-dire portant sur plus de 5 000 barils) a sensiblement baissé entre 1974 et 1988. Il semble que cette amélioration s'explique par les facteurs suivants. Tout d'abord, depuis la crise du pétrole au début des années 1980, les transports d'hydrocarbures par navire-citerne ont diminué. En second lieu, l'exploitation des pétroliers est aujourd'hui moins soumise à des contraintes de temps, aussi bien en mer qu'au port. En troisième lieu, les conventions internationales élaborées sous les auspices de l'OMI (MARPOL, SOLAS et COLREG 72) sont entrées en vigueur et ont contribué à renforcer la sécurité de la navigation. Enfin, on est aujourd'hui beaucoup plus conscient que dans les années 1970 de l'importance de la prévention de la pollution par les hydrocarbures provenant des navires.

DEVERSEMENTS SUPERIEURS A 5 000 BARILS (ENVIRON 700 TONNES)



Entre la date de sa création, en octobre 1978, et le 31 décembre 1988, le FIPOL a participé au règlement de demandes d'indemnisation résultant de 37 événements, dont 20 se sont produits au Japon, tandis que 13, entraînant en général des demandes d'indemnisation beaucoup plus importantes, ont eu lieu dans les eaux européennes; un autre événement s'est produit en Indonésie, un en Algérie et deux dans le golfe Persique. Le montant total des versements effectués par le FIPOL au titre de demandes d'indemnisation et de la prise en charge financière s'élève à ce jour à £37 millions.

Les 37 événements qui ont mis en cause le FIPOL se répartissent comme suit au cours des années:

1979	4	1984	2
1980	5	1985	4
1981	3	1986	4
1982	4	1987	5
1983	3	1988	3

L'événement qui a de loin donné lieu aux demandes d'indemnisation les plus importantes auprès du FIPOL est celui du TANIO (France, 1980), au titre duquel le FIPOL a versé £18,3 millions aux demandeurs. Des versements importants ont aussi été effectués pour les événements suivants: ANTONIO GRAMSCI (Suède, 1979) £9,3 millions, ONDINA (République fédérale d'Allemagne, 1982) £3,0 millions, FUKUTOKU MARU N°8 (Japon, 1982) £1,1 million, JAN (Danemark, 1985) £800 000 et BRADY MARIA (République fédérale d'Allemagne, 1986) £1,1 million.

Trois événements qui se sont produits en 1988 pourraient donner lieu à des demandes d'indemnisation auprès du FIPOL et de prise en charge financière par celui-ci, à savoir le sinistre de l'AMAZZONE, qui s'est produit au large de la côte bretonne (France), et les sinistres du TAIYO MARU N°13 et du KASUGA MARU N°1, qui ont eu lieu dans les eaux japonaises. En outre, le FIPOL a été informé en 1988 de deux événements qui se sont produits au Japon en 1987, ceux du SOUTHERN EAGLE et du HINODE MARU N°1.

Outre ces cinq nouveaux événements, il y en avait six qui, au 31 décembre 1988, n'avaient pas encore fait l'objet d'un règlement définitif, à savoir: les sinistres du KOSHUN MARU N°1 (au sujet duquel une action recursorie est en cours), du PATMOS, de l'OUED GUETERINI, du THUNTANK 5 et de l'AKARI, ainsi que le second sinistre de l'ANTONIO GRAMSCI.

Le présent rapport donne des précisions sur les événements dont le FIPOL a traité en 1988. Les montants en livres sterling ont été obtenus par application du taux de change en vigueur au 31 décembre 1988, 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 VI contient un résumé de tous les sinistres dont le FIPOL a eu à connaître à ce jour et pour lesquels 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.

12.2 Événements dont le FIPOL a traité en 1988

TANIO

(France, 7 mars 1980)

L'action en justice que le FIPOL avait engagée en France, de concert avec le Gouvernement français, contre le propriétaire du TANIO et des tiers, a fait l'objet d'un règlement transactionnel extra-judiciaire en décembre 1987. Des versements définitifs ont été faits aux demandeurs en 1988. Toutes les questions découlant de cet événement sont maintenant réglées. Etant donné l'importance de cette affaire, il semble opportun d'en récapituler les grandes lignes.

Description du sinistre

Le navire-citerne malgache TANIO (18 048 tjb), qui transportait 26 000 tonnes de

fuel-oil N°6, s'est brisé par gros temps au large des côtes de Bretagne (France). L'événement a entraîné la mort du capitaine et de sept autres membres de l'équipage. Environ 13 500 tonnes d'hydrocarbures de cargaison se sont échappées de l'épave, polluant plus de 200 kilomètres des côtes bretonnes; les îles anglo-normandes ont aussi 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. Les hydrocarbures qui se trouvaient dans la partie avant immergée ont dû être pompés pour éviter que l'épave continue d'être une source de pollution. L'opération de pompage a duré 16 mois.

Des barrages flottants ont été déployés en divers points le long des côtes. Toutefois, étant donné la nature du littoral, l'amplitude énorme de la marée (8 mètres) et les très mauvaises conditions atmosphériques au moment du sinistre, bon nombre des zones les plus exposées le long de la côte n'ont pu être effectivement protégées. Des bâches de plastique ont été utilisées pour couvrir les digues, promenades et autres structures artificielles qui auraient pu se couvrir d'hydrocarbures pendant les prochaines grandes marées. Les autorités locales ont pu disposer de ressources nationales et ont largement fait appel à l'armée pour assurer la main-d'oeuvre nécessaire aux opérations de nettoyage. Elles ont obtenu du personnel supplémentaire auprès de la Sécurité civile, des sapeurs-pompiers, de l'administration locale, d'entrepreneurs privés et des agriculteurs.

La première phase du nettoyage exigeait l'enlèvement de la masse des hydrocarbures; cela s'est fait à l'aide de pompes, de matériel lourd de terrassement (bulldozers notamment) et de simples pelles. L'enlèvement a été suivi du nettoyage des rochers dans les zones touristiques. La principale méthode adoptée consistait à laver les rochers à l'aide de machines à eau chaude et à pression moyenne ou de jets d'eau froide à haute pression.

Règlement des demandes d'indemnisation

Des demandes d'indemnisation ont été soumises par près de 100 demandeurs pour un montant total de FF527 millions (£48 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. Les 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 sur le manque à gagner des terrains de camping municipaux. Des particuliers avaient soumis des demandes au titre du manque à gagner. L'assureur P & I du propriétaire du navire, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (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.

A l'issue de négociations longues et difficiles, l'Administrateur est parvenu à un accord sur le montant de chacune des demandes d'indemnisation, sauf une. Le montant

total accepté par le FIPOL s'élevait à environ FF348 millions (£32 millions).

L'accord ne s'était pas fait au sujet d'une demande d'indemnisation présentée en 1980 par une association de pêcheurs français pour un montant de FF500 000 (£45 000), sans aucune explication ou justification à l'appui de la demande. Après des discussions prolongées entre l'Administrateur et l'avocat du demandeur, la demande d'indemnisation a été retirée en mars 1988.

Il convient de noter que le montant réclamé au FIPOL par un grand nombre de 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.

Versements aux victimes

La limite de responsabilité du propriétaire du navire au titre de la Convention sur la responsabilité civile se situait à FF11 833 718 (£1,1 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.

En septembre 1984, le liquidateur du fonds de limitation a procédé à une première répartition de ce fonds à concurrence de FF19 147 973 (£1,7 million). Une certaine somme a été laissée en réserve aux fins de la répartition définitive du fonds, toutes les demandes d'indemnisation n'ayant pas été réglées au moment du premier versement. Une deuxième répartition, portant sur FF98 937, a été effectuée en mars 1987 au bénéfice de certains demandeurs.

Le fonds de limitation rapportait un intérêt au taux du marché jusqu'au 1er mars 1988. Le montant total des intérêts accumulés était de FF10 979 189. Après prélèvement d'une somme modeste au titre des frais et honoraires, le montant total disponible pour répartition aux demandeurs s'élevait à FF22 605 357 (£2,1 millions).

La répartition finale du fonds de limitation s'est effectuée en mai 1988, lorsqu'un montant de FF3 358 446 (£300 000) a été versé aux demandeurs.

Le montant exact à verser par le FIPOL n'avait pu être établi jusqu'à cette répartition finale. Le FIPOL avait effectué entre 1983 et 1985 des versements partiels s'élevant au total à FF221 201 452 (£18,2 millions), dont FF208 millions 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.

Conformément à la Convention portant création du Fonds, le montant total des indemnités exigibles du FIPOL à la suite de ce sinistre s'élevait à 675 millions de francs (or), moins le montant effectivement versé en vertu de la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FF22 605 357). La Convention portant création du Fonds ne précise pas la date à laquelle le montant exprimé en francs (or) doit être converti en monnaie nationale. Il a été décidé d'appliquer la méthode de conversion prévue dans le règlement intérieur du FIPOL (c'est-à-dire que 15 francs (or) sont l'équivalent d'un DTS; voir plus loin, section 13.1d)) et de prendre pour date le jour de la constitution du fonds de limitation. Selon cette méthode, le montant de 675 millions de francs (or) correspondait à FF244 746 000.

Le montant total des indemnités à verser par le FIPOL au titre de ce sinistre s'élevait donc à FF222 140 643. Après les paiements partiels effectués entre 1983 et 1985, le solde à verser par le FIPOL aux demandeurs était de FF939 191. Ce montant a été réglé en octobre 1988.

Les versements reçus du FIPOL par les demandeurs correspondaient à 63,85% du montant de leurs demandes respectives acceptées par le FIPOL. En outre, les paiements effectués sur le fonds de limitation du propriétaire du navire représentaient 6,46% des demandes arrêtées. Le régime d'indemnisation institué par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds a, par conséquent, assuré à chaque demandeur une indemnité correspondant approximativement à 70,3% de sa demande agréée.

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 ci-après afin de recouvrer les montants qu'il avait versés aux demandeurs:

- a) le propriétaire au nom duquel le TANIO était immatriculé au moment du sinistre;
- b) le chantier naval italien dans lequel le TANIO avait été réparé en 1979;
- c) l'affrèteur du TANIO au moment du sinistre;
- d) la compagnie qui avait sous-affrété le TANIO et était responsable de sa gestion au moment du sinistre;
- e) la société responsable du contrôle des réparations effectuées par le chantier naval et de la gestion technique du TANIO au moment du sinistre;
- f) la société de classification qui avait surveillé les réparations faites au TANIO en 1979;
- g) 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 qui n'était pas dédommée par le fonds de limitation du propriétaire du navire et le FIPOL.

Le FIPOL réclamait, en subrogation, un montant de FF221 201 452, soit la somme globale qu'il avait versée jusqu'en 1985 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. Le FIPOL et le Gouvernement français ont étroitement collaboré dans leurs actions respectives et soumis des mémoires communs.

En outre, 29 collectivités locales françaises et une cinquantaine de particuliers ont engagé une action contre les défendeurs susmentionnés.

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 tenu 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 le chantier naval.

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. Le 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 au chantier naval, le propriétaire 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. Le chantier naval n'avait pas effectué correctement les réparations du TANIO. La société responsable de la gestion technique du TANIO n'avait pas exercé la diligence voulue dans la surveillance des travaux de réparation au chantier naval et dans le contrôle de leurs résultats. L'affrètement n'avait pas surveillé correctement l'exécution des réparations. En outre, il était tenu de veiller à ce que le navire soit en état de navigabilité. La société de classification n'avait pas rempli l'obligation qui lui incombait de vérifier correctement la qualité des réparations effectuées au chantier naval. Le sous-affrètement, 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. Il 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 l'affrètement et du sous-affrètement.

Les défendeurs ont allégué que les actions intentées contre eux étaient mal fondées et devaient donc être rejetées.

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.

Règlement transactionnel 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 le Gouvernement français et, d'autre part, les défendeurs. La proposition de règlement transactionnel a été approuvée par le Comité exécutif en octobre 1987 et par les autorités françaises en novembre 1987.

Le règlement a été signé le 15 décembre 1987 à Paris. En vertu de ce règlement, le propriétaire du TANIO et le United Kingdom Club, agissant pour le compte de tous les défendeurs, ont payé 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 833 718 (US\$1 931 090), le montant total à payer étant US\$48 068 910. Ce paiement intervenait 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 était sans préjudice de la position respective des parties sur l'appréciation des responsabilités.

Le 15 décembre 1987, un montant de US\$17 480 029 (£9 537 856) a été payé au FIPOL et un montant de US\$30 588 882 (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.

Comme on l'a déjà mentionné, le montant total que le FIPOL a versé aux demandeurs s'élevait à FF222 140 643, soit environ £18,3 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.

Ce règlement transactionnel ne visait pas les autorités locales en France et les demandeurs privés qui avaient engagé une action judiciaire contre les défendeurs susmentionnés. Toutefois, un règlement transactionnel extra-judiciaire distinct a été conclu en mars 1988 entre les autorités locales et les demandeurs privés, d'une part, et l'ensemble des défendeurs, d'autre part.

Remboursement aux contribuables

En 1983, l'Assemblée avait décidé de percevoir des contributions annuelles d'un montant de £20 millions pour le règlement des demandes d'indemnisation soumises à la suite du sinistre du TANIO. Le montant total des indemnités versées était d'environ £18,3 millions. Par ailleurs, les honoraires et autres frais engagés par le FIPOL s'élevaient à £482 000. Le montant total des déboursements effectués par le FIPOL au titre de ce sinistre atteignait donc £18,8 millions.

Le montant recouvré grâce au règlement extra-judiciaire a été porté au crédit du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le TANIO, dans lequel se trouvait déjà une réserve d'environ £3 millions. Les avoirs de ce fonds avaient été placés et avaient rapporté au cours des années £2,5 millions. Il restait donc, une fois les indemnités versées aux demandeurs et toutes les dépenses réglées, un solde considérable dans ce compte, qu'on a estimé devoir atteindre, au 1er février 1989, la somme de £13 942 213. Comme on l'a vu plus haut, l'Assemblée a décidé qu'un montant de £13,9 millions de ce reliquat serait remboursée, le 1er février 1989, aux personnes qui avaient versé les contributions de 1983 au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le TANIO.

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 du navire 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 de 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 qu'il avait versé. Les intérêts du CAVALRY et ceux de l'EIKO MARU N°1, y compris 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 recouvré auprès du propriétaire du CAVALRY pour les dommages par pollution s'élevait à ¥28 millions, dont le FIPOL a reçu ¥14 843 746 (£64 820) en février 1988.

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. 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.

D'après les conclusions du tribunal maritime de Yokohama, le RYOZAN MARU est en partie responsable de la collision. Le FIPOL a entamé des négociations avec le propriétaire de ce navire pour recouvrer une partie du montant qu'il a versé à titre d'indemnités.

Aucun versement n'a encore été effectué au titre de la prise en charge financière du propriétaire du navire qui représente ¥474 080 (£3 000).

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 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 circonscire 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, le United Kingdom Club, ont constitué un fonds de limitation auprès du tribunal de Messine. Le tribunal a fixé le montant de limitation à Lit13 263 703 650 (£5,6 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

Des demandes d'indemnisation ont été présentées contre le fonds de limitation pour un montant total de Lit76 112 040 216 (£32 millions).



Sinistre du PATMOS -
Le navire-citerne échoué sur la côte de Sicile



Premier sinistre de l'ANTONIO GRAMSCI -
Nettoyage dans l'archipel de Stockholm

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 (£5,9 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 par l'Administrateur. En février 1986, ces demandes ont été réglées à raison d'un montant total de Lit4 140 189 659 (£1,8 million).

Douze demandes d'indemnisation s'élevant au total à environ Lit40 milliards (£16,9 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 12 demandes n'avaient pas trait à des opérations dont l'objectif essentiel était 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 (£8,4 millions), qui a ensuite été ramenée à Lit5 milliards (£2,1 millions), a été présentée par le Gouvernement italien au titre des dommages causés au milieu marin. Le Gouvernement italien ne fournissait aucun document indiquant le type de dommages prétendument causés ou la base de calcul du montant réclamé. L'Assemblée du FIPOI, en 1980, avait adopté à l'unanimité une Résolution stipulant que "la détermination du montant de l'indemnisation à verser par le FIPOI ne doit pas être effectuée sur la base d'une quantification abstraite des dommages effectuée au moyen de modèles théoriques" (voir plus loin, la section 13.4g)). Compte tenu de la position adoptée par l'Assemblée, 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 première instance de Messine a inclus dans la liste des demandes d'indemnisation recevables ("stato passivo") les demandes au sujet desquelles un accord était intervenu 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 tribunal a rejeté les demandes d'indemnisation auxquelles le FIPOI et le United Kingdom Club avaient fait opposition. Le montant global des demandes d'indemnisation acceptées par le tribunal s'élevait à Lit4 267 312 659 (£1,8 million).

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 certaines des demandes d'indemnisation et en a accepté d'autres en en réduisant le montant. Le tribunal a rejeté la demande présentée par le Gouvernement italien au titre des dommages au milieu marin.

Le montant total des demandes d'indemnisation acceptées par le tribunal de première instance s'élevait à Lit5 797 263 479 (£2,5 millions).

Procédure d'appel

Six demandeurs dont les demandes avaient été en tout ou en partie rejetées au cours de la procédure d'opposition, y compris le Gouvernement italien, ont fait appel du jugement rendu le 30 juillet 1986 auprès de la cour d'appel de Messine. Ces demandes représentaient au total environ Lit29 milliards (£12,3 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.

En dehors de deux règlements transactionnels extra-judiciaires, la procédure d'appel n'a guère avancé en 1988. La Cour d'appel devait tenir son audience principale au début de 1989 et rendrait alors son jugement au printemps de 1989.

Règlements transactionnels extra-judiciaires pendant la procédure d'appel

Esso [le propriétaire de la cargaison du PATMOS], dont la demande avait été rejetée en totalité par le tribunal de première instance, a demandé, en appel, un montant total de Lit22 628 039 202 (£9,6 millions). L'un des postes de cette demande, d'un montant de Lit13 280 millions (£5,6 millions), avait trait à la rémunération d'assistance due par Esso aux assistants, en subrogation de ces derniers.

En janvier 1988, un règlement transactionnel extra-judiciaire de la demande présentée par Esso a été conclu entre Esso, d'une part, et le propriétaire du PATMOS et le United Kingdom Club, de l'autre. Le propriétaire du navire et le United Kingdom Club acceptaient la demande d'Esso pour un montant total de Lit4 939 742 171 (£2,1 millions), y compris les intérêts, la dévaluation et les coûts. Aux termes du règlement, aucun versement n'était prévu pour la rémunération d'assistance. Le compte rendu de

l'audience au cours de laquelle le règlement a été approuvé précise qu'Esso renonçait à sa demande au titre de la rémunération d'assistance.

L'Administrateur a été tenu au courant des négociations qui ont abouti au règlement. Après avoir noté, en particulier, que le poste relatif à l'assistance n'était pas accepté, l'Administrateur a conclu que le règlement était raisonnable. Il l'a donc approuvé au nom du FIPOI. En février 1988, la Cour d'appel de Messine a admis dans la liste des demandes acceptées celle d'Esso pour le montant convenu.

Le règlement de la demande d'Esso comprenait aussi celle de la SMEB, qui avait antérieurement été réglée entre Esso et la SMEB pour un montant de Lit4 050 millions (£ 1,7 million); initialement, la SMEB avait demandé Lit6 347 595 386 (£2,7 millions).

En novembre 1988, un autre règlement transactionnel extra-judiciaire a été conclu au sujet d'une demande d'indemnisation soumise par le propriétaire d'un navire libyen qui demandait à être indemnisé de la perte qu'il avait subie du fait que son navire avait dû être transféré du chantier naval de la SMEB à un chantier de Palerme pour faire place au PATMOS à la jetée de la SMEB. Le montant total de sa demande était de Lit227 964 163 (£96 500). Le tribunal de première instance avait accepté cette demande en principe, mais en la réduisant légèrement pour la ramener à Lit200 millions (£85 000). Le règlement extra-judiciaire s'est fait à Lit165 millions (£70 000) et a été approuvé par la Cour d'appel.

Demandes d'indemnisation en suspens en procédure d'appel

Ainsi qu'il a été mentionné plus haut, le Gouvernement italien avait fait appel de la décision du tribunal de première instance rejetant sa demande au titre des dommages causés au milieu marin. Le Gouvernement italien avait soutenu que ces dommages constituaient une violation du droit de souveraineté de l'Etat italien sur ses eaux territoriales. Le tribunal de première instance avait statué que ce droit n'était pas un droit de propriété et ne pouvait être enfreint par des actes commis par des particuliers. En outre, le tribunal avait déclaré que l'Etat n'avait pas subi de pertes de revenus et n'avait pas engagé de dépenses du fait du prétendu dommage aux eaux territoriales, à leur faune ou à leur flore. L'Etat n'avait donc subi aucune perte économique. Le tribunal avait aussi attiré l'attention sur la résolution adoptée par l'Assemblée du FIPOI dont il a été question plus haut. Pour ces motifs, le tribunal avait rejeté cette demande.

Au cours de la procédure d'appel, le Gouvernement italien a soutenu que cette demande avait trait à de véritables dommages causés au milieu marin et à de véritables pertes économiques subies par l'industrie touristique et par les pêcheurs. Pour ces motifs, le Gouvernement italien a soutenu que la demande ne contrevenait pas à l'interprétation de la définition du "dommage par pollution" que l'Assemblée avait adoptée dans cette Résolution.

A sa 20ème session, le Comité exécutif a réaffirmé la position du FIPOI selon laquelle un demandeur n'avait droit à réparation aux termes de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds que s'il avait subi une

préjudice économique quantifiable. Compte tenu de la position du Gouvernement italien selon laquelle cette demande avait trait à de véritables dommages au milieu marin, le Comité s'est référé à l'interprétation de la définition du "dommage par pollution" énoncée dans la Résolution. Pour ce qui est des pertes économiques qu'auraient subies le secteur touristique et des pêcheurs, le Comité a été d'avis qu'une indemnisation ne pouvait être demandée pour de tels dommages que par des particuliers victimes de ces dommages, lesquels devaient, en outre, donner des preuves du montant des pertes économiques qu'ils avaient subies.

En dehors de la demande du Gouvernement italien, trois demandes demeurent en procédure d'appel, leur montant total étant approximativement de Lit690 millions (£290 000).

Situation actuelle des demandes d'indemnisation

Le montant total des demandes acceptées par les tribunaux est de Lit9 618 318 650 (£4,1 millions). Les demandes rejetées demeurant en appel se montent à Lit5 688 288 884 (£2,4 millions). Le montant total des demandes présentées contre le fonds de limitation est donc de Lit15 306 607 534 (£6,4 millions). Ainsi qu'il a déjà été indiqué le fonds de limitation se monte à Lit13 263 703 650.

Au cours de l'année 1986, le United Kingdom Club a effectué des versements au titre des demandes pour lesquelles la décision du tribunal avait pris un caractère définitif. Il a effectué d'autres versements au cours de 1988 à la suite des règlements extra-judiciaires conclus pour les demandes présentées respectivement par Esso et par le propriétaire du navire libyen. Le montant total versé jusqu'ici aux demandeurs par le United Kingdom Club est de Lit9 436 318 650 (£4,0 millions).

Action en recours

Des 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 navires 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.

JAN

(Danemark, 2 août 1985)

Le navire-citerne JAN (1 400 tjb), immatriculé en République fédérale d'Allemagne, 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. Le JAN avait à son bord 3 000 tonnes de fuel-oil lourd et environ 300 tonnes d'hydrocarbures se sont répandues dans la mer à la suite de cet événement.

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 marais salants qui ont une grande importance pour les populations d'oiseaux migrateurs. De petites quantités d'hydrocarbures ont également pollué la côte du Jutland et l'île d'Hirsholmene.

Les opérations de nettoyage des zones polluées ont été entreprises par les autorités danoises. L'essentiel des opérations de nettoyage a été mené 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.

Le tribunal maritime et commercial de Copenhague a fixé la limite de la responsabilité du propriétaire à 157 936 DTS (DKr1 576 170, soit £127 000). 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 (£161 000). Le fonds de limitation a été constitué par l'assureur P & I du propriétaire du navire (le Skuld Club) au moyen d'une lettre de garantie.

Le Gouvernement danois a présenté en juillet 1986 une demande d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage d'un montant total de DKr1 1 805 021 (£950 000).

En avril 1987, le Gouvernement danois d'une part et, d'autre part, le FIPOLE et le Skuld Club sont parvenus à un accord au sujet d'un certain nombre des postes de cette demande, lesquels représentaient au total DKr3 307 044 (£265 000). A la demande du Gouvernement danois, le FIPOLE et le Skuld Club ont accepté d'effectuer des versements pour les postes convenus.

Les principaux postes de la demande d'indemnisation du Gouvernement non réglés concernaient les tarifs appliqués pour la participation aux opérations en mer de navires de lutte contre la pollution appartenant aux services publics ainsi que les taux de rémunération du personnel des organismes publics qui avait été employé aux opérations de nettoyage. Ces postes concernaient en partie des "coûts fixes", c'est-à-dire des frais que les autorités danoises auraient eu à encourir même si l'événement n'avait pas eu lieu, par opposition aux "coûts additionnels", c'est-à-dire les dépenses encourues uniquement par suite de l'événement et qui n'auraient pas été encourues sans l'événement et les opérations connexes. L'Administrateur a fondé ses démarches sur la position prise par l'Assemblée à l'égard de telles dépenses, qui est énoncée plus loin à la section 13.4d). L'Administrateur a notamment insisté sur le fait que seules les dépenses correspondant étroitement à la période de nettoyage en question devaient être remboursées et qu'elles ne devaient pas inclure des frais généraux ne s'y rapportant pas.

Les derniers pourparlers sur les postes non réglés ont eu lieu en septembre 1988. Les montants initialement réclamés avaient été calculés sur la base des directives arrêtées par le Ministère des finances du Danemark. L'Administrateur n'a toutefois pas pu accepter les montants réclamés au titre d'un certain nombre de postes. Compte tenu des arguments avancés par l'Administrateur au cours des négociations, le Gouvernement danois a accepté

de réduire les montants réclamés pour un certain nombre de postes à des montants que l'Administrateur a jugés raisonnables.

La demande d'indemnisation du Gouvernement danois a été réglée pour un montant total de DKr11 020 462 (£890 000), y compris DKr1 014 088 (£82 000) d'intérêts. Le FIPOL a effectué le dernier versement au Gouvernement danois en septembre 1988.

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 (£4 300) 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 (£1 950) a également été approuvée; cette somme a été versée par le Skuld Club en septembre 1987.

Un montant de DKr394 043 (£32 478) correspondant à la prise en charge financière du propriétaire du navire a été versé au Skuld Club en octobre 1988.

Les versements effectués par le FIPOL au titre de ce sinistre s'élèvent au total (y compris les honoraires) à £838 000.

BRADY MARIA

(République fédérale d'Allemagne, 3 janvier 1986)

Le navire-citerne panaméen BRADY MARIA (996 tjb) remontait 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 à bâbord alors qu'il descendait le fleuve, heurtant le côté bâbord de la proue du BRADY MARIA. Environ 200 tonnes d'hydrocarbures de cargaison se sont déversées 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, et il a donc fallu entreprendre d'amples opérations de nettoyage.

Une demande d'indemnisation au titre de frais de nettoyage qui s'élevait au total à DM3 637 430 (£1,1 million) a été présentée au nom du Gouvernement fédéral, des Länder du Schleswig-Holstein et de la Basse-Saxe et de certaines autorités locales. Cette demande a été réglée pour un montant total de DM3 544 054, intérêts compris. Sur ce montant, DM3 219 425 (£1 105 926) ont été versés par le FIPOL aux autorités allemandes en 1986 et 1987. Le fonds de limitation constitué pour le BRADY MARIA, qui s'élevait à DM324 629 (y compris des intérêts de DM1 882), a aussi été versé aux autorités.

Deux particuliers avaient soumis des demandes d'indemnisation représentant au total DM1 419 pour le nettoyage de navires souillés. En 1987, ces demandes ont été réglées à raison d'une somme de DM1 086 (£340).



Sinistre du TANIO - Des rochers pollués sur la côte de Bretagne



Sinistre du TANIO - Opérations de nettoyage en Bretagne

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 amenant le WAYLINK 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 de Hambourg en janvier 1986. Le montant de limitation a été fixé par ce tribunal à DM440 185 (£140 000).

Le FIPOL a engagé auprès du tribunal fédéral de Hambourg une action contre le propriétaire du WAYLINK pour contester le droit de ce dernier de limiter sa responsabilité. Après avoir examiné attentivement la question et avoir consulté l'avocat allemand du FIPOL, l'Administrateur a décidé, en janvier 1988, de ne pas poursuivre cette action, estimant qu'il était peu probable que le FIPOL puisse priver le propriétaire du WAYLINK de son droit de limitation en prouvant qu'il y avait eu faute personnelle de sa part.

Le FIPOL a présenté une demande en subrogation contre le fonds de limitation constitué pour le WAYLINK; cette demande représentait le montant total que le FIPOL avait versé aux autorités allemandes et aux autres demandeurs, soit DM3 220 511 (£1 006 000), augmenté des intérêts et des frais. Les autres demandes formées contre ce fonds de limitation étaient au titre des dommages causés à la coque du BRADY MARIA (DM1,6 million) et de la perte subie par le propriétaire de la cargaison de ce navire (DM329 000).

Le liquidateur du fonds de limitation du WAYLINK a rendu sa décision au sujet des demandes d'indemnisation en août 1988. Il a approuvé la demande du FIPOL pour un montant total de DM3 244 422 (£1,0 million). Les autres demandes ont été acceptées pour un montant total de DM1 185 559 (£370 000). Le tribunal a approuvé la décision du liquidateur. En novembre 1988, le FIPOL a recouvré un montant de DM333 027 (£105 355).

Après recouvrement auprès du fonds de limitation du WAYLINK, le coût total de ce sinistre pour le FIPOL s'est élevé à £1 108 272 (y compris les honoraires).

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 se déversa sur le pont du navire, puis en partie 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, nécessitant l'arrêt de cette centrale pendant une courte période. L'équipement de la centrale a été en partie pollué et a dû être nettoyé.

Le propriétaire de la centrale électrique (SONELGAZ) a intenté auprès du tribunal d'Alger une action en justice contre le United Kingdom Club (l'assureur P & I du propriétaire

du navire) et contre le FIPOL. Ce tribunal a fixé le montant de limitation de la responsabilité du propriétaire à 1 175 064 dinars algériens (£100 000). Ce fonds de limitation a été constitué par le United Kingdom Club au moyen d'une garantie bancaire.

La SONELGAZ a présenté une demande d'indemnisation s'élevant au total à 5 278 525 dinars (£460 000) au titre des dommages causés à l'équipement de la centrale, des frais de nettoyage d'une partie de cet équipement et du manque à gagner résultant de la fermeture de la centrale. Une demande d'indemnisation s'élevant à 5 650 dinars (£490) a aussi été présentée par le propriétaire du OUED GUETERINI au titre des frais occasionnés par les opérations de nettoyage.

Au cours du procès, le United Kingdom Club a maintenu que le propriétaire du navire devait être exonéré de toute responsabilité à l'égard de ce sinistre, en vertu de l'article III.2b) de la Convention sur la responsabilité civile. Le Club a fait valoir que le dommage résultait en totalité du fait qu'un tiers - c'est-à-dire l'exploitant du terminal pétrolier où le déchargement avait eu lieu - avait délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, étant donné que l'exploitant avait continué de décharger des hydrocarbures à son installation dans le port d'Alger en dépit du risque grave qu'engendrait la proximité de cette installation de la prise d'eau de la centrale électrique, tel que démontré par des accidents similaires dans le passé. Le FIPOL a rejeté cette défense au motif que les faits dans ce cas ne pouvaient pas être considérés comme relevant des dispositions de l'article III.2b). Le procès en est encore au stade préliminaire.

Le FIPOL et le United Kingdom Club ont entrepris d'évaluer les demandes avec l'aide d'experts de l'extérieur. Les négociations avec les demandeurs devraient avoir lieu au début de 1989.

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 que la moitié environ de sa cargaison ait été transbordée 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. On estime à entre 150 et 200 tonnes la quantité d'hydrocarbures qui s'est déversée à la suite de ce sinistre.

En raison des conditions atmosphériques difficiles, de la neige et de la glace, les opérations de nettoyage ont été renvoyées 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 ont été très difficiles à nettoyer car elles étaient recouvertes de petits cailloux et de rochers rugueux qui ont dû être râclés à la main. Il a fallu ensuite enlever les hydrocarbures en les lavant à l'eau chaude ou à la vapeur à haute pression. Les opérations de nettoyage du littoral ont été en principe terminées à la fin de septembre 1987.

Une petite quantité d'hydrocarbures, estimée entre 20 et 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. En avril et en mai 1987, les gardes-côtes suédois entreprirent de récupérer ces hydrocarbures, étant donné qu'on craignait que les hydrocarbures coulés remontent à la surface et polluent la côte. Les gardes-côtes essayèrent de récupérer ces hydrocarbures, tout d'abord à la main, en ayant recours à des plongeurs, et ultérieurement, à l'aide de pompes hydrauliques. Vu le coût extrêmement élevé de ces opérations et les très faibles quantités d'hydrocarbures récupérées, les autorités suédoises ont interrompu ces opérations quelques jours plus tard. En août 1987, une partie des hydrocarbures immergés est remontée à la surface. Les gardes-côtes, qui avaient alors développé un nouveau matériel permettant de récupérer ces hydrocarbures, ont repris les opérations. Celles-ci ont mieux réussi que les précédentes et se sont achevées à la fin d'août 1987.

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.

Le Gouvernement suédois a engagé une action en justice contre le propriétaire du THUNTANK 5 auprès du tribunal de Stockholm. Le montant total des dommages a été provisoirement fixé à SKr27 millions (£2,4 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 (£250 000) la limite de la 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 (£65 000). Le fonds de limitation a été constitué par l'assureur du propriétaire du navire (le Skuld Club) au moyen d'une lettre de garantie.

En juillet 1988, le Gouvernement suédois a soumis sa demande d'indemnisation pour un montant global de SKr24 992 884 (£2,3 millions). Cette demande porte à la fois sur les opérations effectuées par les gardes-côtes suédois et les opérations à terre entreprises par les municipalités concernées. Le FIPOL et le Skuld Club examinent la demande avec l'aide d'un expert local. Le FIPOL a sollicité de plus amples renseignements sur un certain nombre de points et il espère que des négociations avec le Gouvernement suédois pourront avoir lieu au début du printemps de 1989.

Des demandes représentant un montant total de SKr51 469 (£4 650) ont été soumises par sept pêcheurs et deux autres demandeurs privés. Ces derniers réclament une indemnisation au titre des dommages survenus aux appareils de pêche, des frais de nettoyage des appareils de pêche pollués et des pertes de revenus résultant de la pollution des prises. Le FIPOL et le Skuld Club ont approuvé toutes ces demandes, avec quelques réductions, pour un montant total de SKr49 361 (£4 450). Le Skuld Club a réglé ces demandes, à raison de sept en décembre 1987, une en février 1988 et une en août 1988.

ANTONIO GRAMSCI (Second sinistre)

(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) s'est échoué à proximité de Borgå, sur la côte méridionale de la Finlande, avec à son bord 38 445 tonnes de pétrole brut. On estime que 600 à 700 tonnes de la cargaison se sont déversées à la suite de l'événement.

Des navires de lutte contre la pollution par les hydrocarbures ont été envoyés dans la zone le 9 février 1987. En raison des conditions atmosphériques glaciales, il a été extrêmement difficile de récupérer les hydrocarbures déversés. Les autorités finlandaises ont tenté des opérations à cette fin en février et mars mais ont dû les suspendre à plusieurs reprises en raison des conditions atmosphériques. A la fin de mai, des opérations de nettoyage ont été effectuées sur le littoral finlandais, à l'est du lieu d'échouement.

En mai, un navire soviétique de lutte contre la pollution a opéré dans les eaux territoriales soviétiques et dans les eaux internationales, au large de la côte de l'Estonie, en vue de récupérer des pellicules d'hydrocarbures à la surface de l'eau. Cette opération a été abandonnée au bout de quelques jours car le temps s'était détérioré et on s'était rendu compte que les pellicules d'hydrocarbures étaient trop fines pour que l'équipement puisse être utilisé efficacement. Il semblerait que 40 tonnes d'hydrocarbures environ aient été récupérées au cours de cette période.

Selon les résultats de l'enquête officielle effectuée par les autorités finlandaises sur la cause du sinistre, un malentendu entre le capitaine de l'ANTONIO GRAMSCI et le pilote aurait été à l'origine de l'échouement.

Un fonds de limitation s'élevant à Rbls2 431 854 (£2,2 millions) a été constitué auprès du tribunal de Riga (URSS) au nom du propriétaire de l'ANTONIO GRAMSCI, en vue de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

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 des 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 jouer un rôle important lorsqu'il s'agira de déterminer dans quelle mesure le FIPOL est tenu de verser une indemnisation pour les dommages par pollution survenus en Finlande.

En avril 1988, les autorités soviétiques ont présenté au propriétaire de l'ANTONIO GRAMSCI une demande d'indemnisation s'élevant à Rbls2 312 864 (£2,1 millions), tandis que les autorités finlandaises ont formé contre le FIPOL ainsi que contre le propriétaire de l'ANTONIO GRAMSCI une demande d'indemnisation s'élevant à FM22 124 415 (£2,9 millions). Il est possible que les autorités finlandaises présentent d'autres demandes. Des pêcheurs finlandais présentent probablement aussi des demandes d'indemnisation.

Le FIPOL, en coopération avec l'assureur du propriétaire du navire (le United Kingdom Club), a examiné à titre préliminaire les demandes d'indemnisation présentées jusqu'ici. Le FIPOL et le Club ont demandé de plus amples renseignements aux autorités finlandaises et soviétiques mais ne les ont pas encore reçus.

Dans leur demande d'indemnisation, les autorités soviétiques réclament une indemnité de Rbls712 200 (£650 000) au titre de dommages causés à l'environnement. Ce montant a été obtenu en appliquant une formule qui, en vertu de la législation soviétique, fondait l'évaluation des dommages sur la quantité d'hydrocarbures récupérée dans les eaux territoriales soviétiques. Cette partie de la demande a été examinée par le Comité exécutif en octobre 1988. Se référant à la Résolution que l'Assemblée avait adoptée à ce sujet en 1980 (voir la section 13.4g) ci-dessous), le Comité exécutif a fait objection à cette demande. A son avis, les demandes de cette nature n'étaient pas recevables aux termes de la Convention sur la responsabilité civile, le demandeur n'ayant subi aucune perte économique quantifiable. Le Comité exécutif a estimé que, depuis l'adoption de cette Résolution, certains Etats membres s'étaient probablement abstenus de soumettre des demandes d'indemnisation pour des dommages à l'environnement marin, du fait de l'interprétation de la notion de "dommage par pollution" adoptée par l'Assemblée. Le Comité exécutif a prié l'Administrateur de négocier avec les autorités soviétiques sur la base de cette Résolution. Il y a lieu de rappeler que les autorités soviétiques avaient soumis une demande analogue à un tribunal de l'URSS à l'occasion du premier sinistre de l'ANTONIO GRAMSCI qui avait eu lieu en février 1979 (voir la section 13.5 ci-dessous).

SOUTHERN EAGLE

(Japon, 15 juin 1987)

Le navire-citerne panaméen SOUTHERN EAGLE (4 461 tjb), transportant 3 000 tonnes d'huile de graissage, est entré en collision avec le navire libérien GOOD FAITH (9 187 tjb) au large de Sada Misaki sur la côte occidentale de Shikoku (Japon). L'abordage a endommagé l'une des citernes à combustible du SOUTHERN EAGLE, qui a déversé quelque 15 tonnes d'huile de soute dans la mer.

Des demandes d'indemnisation ont été présentées au titre des frais de nettoyage pour un montant de ¥37 189 390 (£165 400) et des dommages causés aux pêcheries pour un montant de ¥94 800 000 (£420 000).

Le montant de la limite de responsabilité du SOUTHERN EAGLE s'élève à ¥93 874 528 (£415 000).

Le FIPOL a été informé de ce sinistre par l'assureur du propriétaire du navire en novembre 1988. Il n'a pas encore pu examiner les demandes d'indemnisation, les documents relatifs à ces demandes ne lui ayant pas été soumis.

EL HANI

(Indonésie, 22 juillet 1987)

Le navire-citerne libyen EL HANI (81 412 tjb), en route pour la République de Corée, s'est échoué près de Singapour, dans les eaux territoriales indonésiennes, ce qui a ouvert des brèches dans sa coque. Quelque 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. Après une réparation provisoire des brèches ouvertes dans sa coque, l'EL HANI a repris sa course vers la République de Corée où de nouvelles fuites d'hydrocarbures se sont produites.

Etant donné que ni Singapour, ni la Malaisie, ni la République de Corée ne sont Parties à la Convention portant création du Fonds, les dommages par pollution occasionnés dans ces pays, ainsi que les mesures prises pour prévenir ou limiter de tels dommages, ne peuvent donner lieu à indemnisation en vertu de cette Convention.

En août 1987, les autorités indonésiennes ont fait savoir au FIPOL que l'événement avait occasionné des dommages par pollution en Indonésie et qu'elles 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 US\$242 800 (£135 000) 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 les Etats touchés par l'événement était supérieur au montant de la limite de responsabilité du propriétaire du navire. Etant donné que l'ampleur des dommages par pollution occasionnés en Indonésie ne pouvait être évaluée à ce stade, l'Administrateur a informé les autorités indonésiennes que le FIPOL ne pouvait effectuer aucun versement en réponse à leur demande.

Des demandes ont été présentées contre le propriétaire du navire au titre des dommages par pollution subis en Indonésie, au Singapour et en la République de Corée. Le montant de la limite de responsabilité du propriétaire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile est évalué à environ £7,9 millions. Vu l'importance de ce chiffre, le FIPOL ne sera pas appelé à verser des indemnités pour cet événement.

AKARI

(Emirats arabes unis, 25 août 1987)

Alors que le caboteur-citerne panaméen AKARI (1 345 tjb) se trouvait à proximité de Dubaï (Emirats arabes unis), un incendie s'est déclaré au tableau de distribution et 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.

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 Dubaï 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. Des mesures de lutte contre la pollution ont été prises par la compagnie qui a assisté l'AKARI.

Plusieurs demandeurs privés et les autorités locales ont présenté à l'assureur P & I du propriétaire du navire des demandes d'indemnisation représentant au total un montant d'environ US\$394 000 (£215 000) au titre des frais de nettoyage. D'autres demandes seront certainement présentées. Aucune demande n'a encore été soumise au tribunal compétent.

Aucun fonds de limitation n'a encore été constitué. Le montant de la limite de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile est évalué à environ £115 000.

Le FIPOL a eu plusieurs réunions avec les représentants du Club P & I et du propriétaire du navire en vue d'examiner les problèmes juridiques qui se posent. Toutefois, aucun accord n'a pu être conclu au sujet des problèmes soulevés par cet événement.

HINODE MARU N°1

(Japon, 18 décembre 1987)

Le caboteur-citerne japonais HINODE MARU N°1 (19 tjb), transportant une cargaison de fuel-oil lourd, a déversé environ 25 tonnes d'hydrocarbures de cargaison dans le port de Yawatahama sur la côte occidentale de Shikoku (Japon). La cause de l'événement semble être une faute de manègement d'une manche à cargaison par l'équipage.

Des entrepreneurs privés ont effectués les opérations de nettoyage dans le port. A la suite de cet événement, plusieurs navires de pêche ont été souillés et ont dû être nettoyés. Des demandes d'indemnisation d'un montant total de ¥3 301 225 (£14 000) ont été présentées au titre de ces opérations au propriétaire du navire, qui les a payées en totalité. Il est peu probable que d'autres demandes soient présentées.



Sinistre de l'AMAZZONE - Opérations de nettoyage de la plage



Sinistre de l'AMAZZONE - Ramassage de débris souillés

Le montant de la limite de responsabilité du HINODE MARU N°1 est évalué à environ ¥480 000 (£2 100).

Le FIPOL a été informé de cet événement en novembre 1988. Il n'a pas encore pu examiner les demandes d'indemnisation, les documents les concernant ne lui ayant pas été soumis.

AMAZZONE

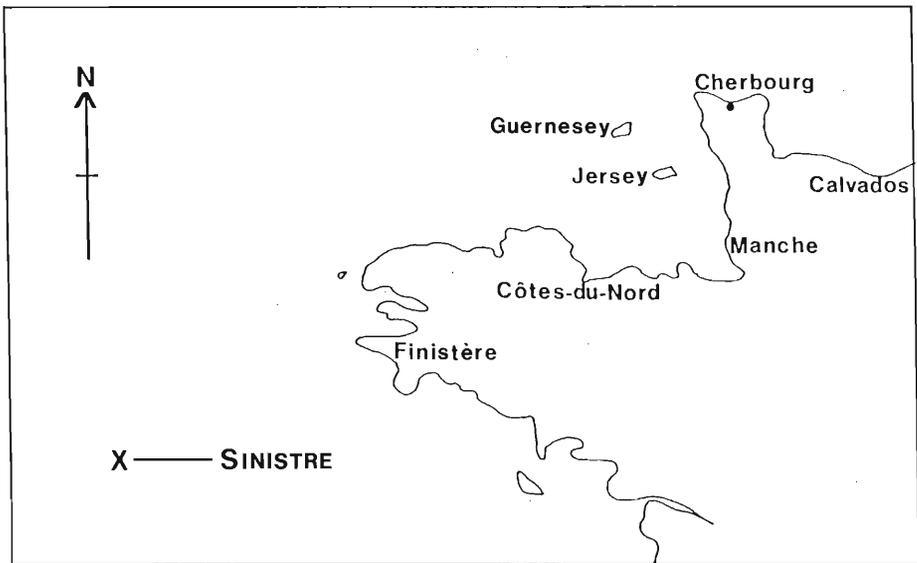
(France, 31 janvier 1988)

Dans la nuit du 30 au 31 janvier 1988, le navire-citerne italien AMAZZONE (18 325 tjb) a été endommagé dans une forte tempête au large de la côte occidentale de la Bretagne (France). Le navire, en provenance de Libye, se rendait à Anvers (Belgique) avec à son bord près de 30 000 tonnes de fuel-oil lourd. Deux citernes ayant perdu les couvercles de plusieurs de leurs orifices servant au raccordement de machine Butterworth (ouvertures d'accès pour le nettoyage des citernes), près de 2 000 tonnes de la cargaison se sont échappées, refoulées par l'eau de mer qui pénétrait par les orifices ouverts. Au cours des trois à quatre semaines qui ont suivi, des nappes d'hydrocarbures ont gagné la côte, touchant 450 à 500 kilomètres de littoral et polluant quatre départements français (le Finistère, les Côtes-du-Nord, la Manche et le Calvados) ainsi que les îles Anglo-Normandes (Jersey et Guernesey).

Il a été impossible de lutter contre les déversements d'hydrocarbures en raison des conditions météorologiques sévères et de la nature des hydrocarbures, qui ne pouvaient être traités à l'aide de dispersants. Après amélioration des conditions météorologiques, la Marine a essayé de récupérer les hydrocarbures au large de la côte du Finistère mais ces opérations ont dû être abandonnées car elles s'avéraient inefficaces.

Afin de faire face à cette pollution généralisée du littoral, le plan national d'urgence pour la lutte contre les déversements d'hydrocarbures, le "PLAN POLMAR", a été déclenché dans le Finistère, dans les Côtes-du-Nord et dans la péninsule de Cherbourg. Dans la région du Calvados, en Normandie, la pollution n'a pas été jugée suffisamment grave pour justifier le déclenchement du PLAN POLMAR et les autorités locales se sont donc chargées du nettoyage. Les opérations de nettoyage ont été effectuées par du personnel des brigades locales de sapeurs-pompiers, de l'Armée, de la Sécurité civile et de la Direction départementale de l'équipement, avec l'aide des autorités locales.

Dans le Finistère, des barrages ont été mis en place à l'embouchure des trois fleuves principaux. La plus grande partie du littoral a été nettoyée à la main. Dans certaines parties du littoral, du matériel spécialisé a été utilisé pour nettoyer les galets recouverts d'hydrocarbures. Fin février, les opérations de nettoyage étaient pratiquement achevées mais le nettoyage des galets s'est poursuivi jusqu'en mars. Dans les Côtes-du-Nord, des barrages ont été mis en place dans les estuaires des principaux fleuves. Les côtes nord et ouest ont été touchées et le littoral a été pollué par de petits amas d'hydrocarbures sur une longueur totale de 120 kilomètres. Le littoral a été nettoyé pendant à peu près deux semaines. Quant à la péninsule de Cherbourg, 200 à 300 tonnes d'agglomérats d'algues



0 100 200 300
kilomètres

polluées se sont déposées sur le rivage sur une longueur d'environ 60 kilomètres. Les opérations de nettoyage ont commencé le 12 février et se sont poursuivies jusqu'au début du mois de mars 1988. Plus de 3 000m³ d'hydrocarbures mélangés à du sable, des pierres et des algues ont été récupérés, à la fois manuellement et mécaniquement. Sur la côte du Calvados, en Normandie, les hydrocarbures étaient disséminés sur près de 45 kilomètres de côte. Les opérations de nettoyage ont été achevées le 5 mars 1988.

Dans la région qui a été touchée, on trouve de la mariculture, des lieux de pêche commerciale, des plages d'agrément et des centres de villégiature importants. En dépit de ceci, et bien qu'une grande portion du littoral ait été touchée, les experts du FIPOL estiment qu'en général, les effets ont été minimes sur ces ressources commerciales et sur le milieu marin.

Sur l'île de Guernesey, entre 5 et 10 kilomètres de côte ont été contaminés. Environ 500m³ de débris souillés ont été ramassés. A Jersey, quelque 15 kilomètres de côte ont été contaminés par des algues mêlées d'hydrocarbures. Environ 65m³ de débris souillés ont été ramassés.

Au tout début, on pensait qu'il était probable que le FIPOL aurait à régler des demandes nées de cet événement. C'est la raison pour laquelle l'Administrateur et le Juriste se sont rendus en Bretagne pour deux jours, les 8 et 9 février 1988, à l'invitation du Ministre de la mer. Des discussions ont eu lieu à cette occasion entre le FIPOL et les autorités françaises au sujet de l'organisation des opérations de nettoyage, des problèmes liés à la lutte contre les déversements d'hydrocarbures et des procédures à suivre pour présenter les demandes d'indemnisation.

Le tribunal de commerce d'Anvers (Belgique) a nommé un expert juridique avec la mission d'établir les causes du sinistre. Un juge d'instruction à Paris a désigné deux experts techniques avec la même tâche.

Le montant de limitation a provisoirement été fixé par le tribunal de Brest à FF13 612 749 (£1 242 000). Le fonds de limitation a été constitué le 12 février 1988 auprès du tribunal par l'assureur du propriétaire du navire (le Standard Club), qui a déposé ce montant auprès du tribunal. Après examen des instruments relatifs au jaugeage, il a été établi que le montant de limitation devrait être porté à FF13 860 396 (£1 265 000), mais le tribunal n'a encore pris aucune décision à ce sujet.

Le département des Côtes-du-Nord a présenté une demande d'indemnisation d'un montant de FF978 853 (£90 000). Aucune demande n'a encore été reçue du Gouvernement français ou des autres autorités locales françaises touchées par ce sinistre.

Les autorités de Jersey et de Guernesey ont présenté des demandes d'indemnisation d'un montant respectivement de £11 380 et £10 013 au titre de frais de nettoyage. Le FIPOI et le Standard Club ont accepté ces demandes pour le montant réclamé.

Le FIPOI et le Standard Club ont aussi accepté les demandes d'indemnisation présentées par deux pêcheurs français pour un montant total de FF59 393 (£5 400), et le Club les a versées à l'automne de 1988. D'autres demandes ont été soumises par deux pêcheurs français, pour un montant total de FF49 598 (£4 500), et par un organisme privé, pour un montant de FF50 327 (£4 600) au titre du nettoyage des oiseaux de mer souillés. Le FIPOI et le Standard Club examinent actuellement ces demandes.

TAIYO MARU N°13

(Japon, 12 mars 1988)

Le navire japonais TAIYO MARU N°13 (86 tjb) se trouvait dans le port de Yokohama lorsque, au cours du transfert de fuel-oil lourd d'une citerne à cargaison à une autre, une partie de la cargaison s'est déversée dans la mer par suite d'une erreur de manipulation des soupapes par l'équipage. On estime à environ six tonnes la quantité de fuel-oil lourd qui s'est déversée à la suite de cet événement. Le propriétaire du navire a immédiatement entamé des opérations de nettoyage et a dépêché sur place plusieurs navires de lutte contre la pollution fournis par des entreprises. Les opérations de nettoyage ont été achevées dans les quatre jours qui ont suivi.

Des demandes d'indemnisation, s'élevant au total à ¥10 212 210 (£45 000), ont été présentées au propriétaire du navire et au FIPOI par trois demandeurs privés au titre des frais de nettoyage. En août 1988, l'Administrateur a accepté de régler ces demandes d'indemnisation pour un montant de ¥8 611 685 (£38 000). Il est peu probable que d'autres demandes d'indemnisation soient présentées.

La procédure de limitation n'a pas encore été entamée. Le montant de limitation de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité

civile est estimé à ¥2 476 800 (£11 000). La prise en charge financière du propriétaire du navire représentera un montant d'environ ¥619 200 (£2 750).

KASUGA MARU N°1

(Japon, 10 décembre 1988)

Alors qu'il transportait environ 1 100 tonnes de fuel-oil lourd le long de la côte occidentale du Japon, le caboteur-citerne japonais KASUGA MARU N°1 (480 tjb) a chaviré et sombré au cours d'une tempête au large de Kyoga Misaki dans la préfecture de Kyoto.

Ce navire, qui repose par quelque 250 mètres de fond, n'a cessé de fuir depuis lors. L'agence japonaise de la sécurité maritime et des entrepreneurs privés ont déployé plusieurs navires et hélicoptères aux fins de la surveillance et des opérations de nettoyage en mer. Celles-ci ont souvent dû être suspendues en raison des mauvaises conditions atmosphériques. Les hydrocarbures, qui s'étaient dispersés vers le nord-est, semblent avoir atteint le littoral en plusieurs endroits.

Le propriétaire du navire recherche les moyens permettant d'arrêter la fuite des hydrocarbures du navire coulé. Cependant, toute opération à cette fin était difficile à entreprendre dans les conditions atmosphériques du mois de décembre.

Les pêcheurs locaux sont très actifs dans la zone qui entoure le lieu du sinistre. Le risque de graves dommages pour la pêche est donc considérable.

Le montant de limitation du KASUGA MARU N°1 est évalué à environ ¥12,8 millions (£56 600). Le coût total des opérations de nettoyage excédera de loin ce montant.

13 FAITS MARQUANTS SURVENUS AU COURS DE LA PERIODE 1978-1988

13.1 Décisions de l'Assemblée et du Comité exécutif

a) AUGMENTATION DE LA RESPONSABILITE MAXIMALE DU FIPOL

Aux termes de la Convention portant création du Fonds, le montant total des indemnités que le FIPOL doit verser pour un événement déterminé était initialement limité à 450 millions de francs (or) [soit l'équivalent de 30 millions de DTS]. Toutefois, aux termes de la Convention, l'Assemblée pouvait décider de relever le montant maximal de l'indemnisation à la charge du FIPOL jusqu'à concurrence de 900 millions de francs (60 millions de DTS). Toute décision de cette nature exigeait la majorité des trois quarts des Etats membres présents au moment du vote.

En avril 1979, l'Assemblée a étudié une proposition visant à porter le plafond de la responsabilité du FIPOL à 900 millions de francs. Cette proposition n'ayant pas reçu la

majorité requise, a été rejetée. L'Assemblée a cependant décidé de porter le montant maximal à 675 millions de francs (45 millions de DTS).

En octobre 1986, l'Assemblée a décidé à l'unanimité de porter le montant total des indemnités exigibles du FIPOL à 787 500 000 francs (or) (soit 52,5 millions de DTS) pour les événements survenus après le 30 novembre 1986, puis à 900 millions de francs (or) (soit 60 millions de DTS) pour les événements survenus après le 30 novembre 1987. Le montant maximal de l'indemnisation à la charge du FIPOL pour un événement déterminé se situe donc à 60 millions de DTS, ce qui correspond approximativement à £45 millions (d'après la valeur du DTS au 30 décembre 1988), y compris toute somme effectivement versée par le propriétaire du navire ou son assureur conformément à la Convention sur la responsabilité civile.

b) REMPLACEMENT DES INSTRUMENTS ENUMERES A L'ARTICLE 5.3 DE LA CONVENTION PORTANT CREATION DU FONDS

Dans certaines conditions, le FIPOL prend en charge financièrement le propriétaire du navire pour une partie du montant de sa responsabilité au titre de la Convention sur la responsabilité civile. Toutefois, en vertu de l'article 5.3 de la Convention portant création du Fonds, le FIPOL peut être exonéré, en tout ou en partie, des obligations de prise en charge financière qui lui incombent envers le propriétaire (ou son assureur) s'il prouve que, par la faute personnelle du propriétaire, le navire en cause n'a pas observé les prescriptions formulées dans les quatre instruments énumérés dans ledit article et que l'événement ou le dommage est dû, en tout ou en partie, au fait que lesdites prescriptions n'ont pas été observées. L'objet de cette disposition est d'encourager les propriétaires de navires, au moyen d'une incitation financière indirecte, à rendre leurs navires conformes aux prescriptions de ces quatre instruments et à diminuer ainsi le risque d'événements entraînant une pollution par les hydrocarbures.

La Convention portant création du Fonds prévoit que lesdits instruments peuvent être remplacés par de nouveaux instruments si l'Assemblée en décide ainsi. Celle-ci a appliqué cette procédure de remplacement à plusieurs reprises et la liste actuelle comprend les instruments ci-après:

- i) la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78) et par la Résolution MEPC.14(20) adopté le 7 septembre 1984 par le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale;
- ii) la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (SOLAS 74/78) et par les Résolutions MSC.1(XIV) et MSC.6(48) adoptées le 20 novembre 1981 et le 17 juin 1983 respectivement par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale;
- iii) la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge; et

iv) la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (COLREG 72).

c) INTERPRETATION DE LA NOTION DE "DOMMAGE PAR POLLUTION"

L'Assemblée et le Comité exécutif ont pris des décisions au sujet de l'interprétation de la définition du "dommage par pollution" qui est énoncée dans la Convention sur la responsabilité civile.

En 1980, l'Assemblée a adopté une résolution importante au sujet de la recevabilité des demandes d'indemnisation présentées au titre de dommages non économiques causés à l'environnement.

Le Comité exécutif a pris, au fil des années, un certain nombre de décisions importantes concernant la recevabilité des demandes d'indemnisation. Ces décisions portaient notamment sur les demandes relatives aux dommages causés à l'environnement, aux taux de rémunération des agents permanents des services publics, aux tarifs d'utilisation des navires appartenant à des organismes publics et employés à des opérations de nettoyage, au manque à gagner des pêcheurs et hôteliers, et à la relation qui existe entre les opérations d'assistance et les mesures de sauvegarde.

Les décisions relatives à la notion de "dommage par pollution" sont traitées en détail à la section 13.4 ci-dessous.

d) CONVERSION DES FRANCS (OR) EN MONNAIES NATIONALES

Les montants indiqués dans la Convention sur la responsabilité civile et dans la Convention portant création du Fonds sont exprimés en francs (or) (francs Poincaré). En 1976, des protocoles ont été adoptés pour modifier ces Conventions; en vertu de ces protocoles, le franc (or) est remplacé en tant qu'unité monétaire par le droit de tirage spécial (DTS) du Fonds monétaire international. Un DTS était alors considéré comme équivalant à 15 francs (or). La valeur en DTS est convertie dans la monnaie nationale à partir de sa valeur d'échange sur le marché.

Le Protocole de 1976 modifiant la Convention sur la responsabilité civile est entré en vigueur en 1981 mais n'a été ratifié que par un nombre limité d'Etats. Le Protocole de 1976 modifiant la Convention portant création du Fonds n'est pas encore entré en vigueur.

En 1979, l'Assemblée a adopté une interprétation des dispositions de la Convention portant création du Fonds relatives au franc (or) en vertu de laquelle le montant déterminé en francs doit être converti en DTS à raison de 15 francs pour un DTS. Le nombre de DTS ainsi déterminé doit être converti en monnaie nationale selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international.

En 1980, l'Assemblée a examiné les problèmes qui résultaient d'un manque d'uniformité entre les méthodes utilisées par les Etats membres pour convertir le franc (or) en monnaies nationales. L'Assemblée a adopté une résolution dans laquelle elle priait instamment les gouvernements des Etats membres de veiller à ce que leur législation

nationale soit harmonisée avec la méthode de conversion adoptée par l'Assemblée en 1979.

e) INTERPRETATION DE L'EXPRESSION "HYDROCARBURES REÇUS" UTILISÉE A L'ARTICLE 10 DE LA CONVENTION PORTANT CRÉATION DU FONDS

Les contributions au FIPOL sont versées par toute personne qui a reçu du pétrole brut ou du fuel-oil lourd (hydrocarbures donnant lieu à contribution) dans un Etat contractant après un transport par mer. En 1980, l'Assemblée a examiné les circonstances dans lesquelles il y avait lieu de considérer les hydrocarbures donnant lieu à contribution comme ayant été "reçus" conformément à l'article pertinent de la Convention portant création du Fonds et elle a approuvé une interprétation du terme "reçu".

f) NOTION D'"HYDROCARBURES PERSISTANTS"

La Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds ne s'appliquent qu'aux déversements d'hydrocarbures persistants. Toutefois, ces Conventions ne contiennent aucune définition de la notion d'"hydrocarbures persistants". En 1981, le FIPOL a élaboré un "Guide non technique des hydrocarbures persistants: leur nature et leur définition". L'Assemblée a décidé que ce guide fournirait des directives à l'Administrateur pour l'examen des demandes d'indemnisation présentées contre le FIPOL.

g) DROIT DE LIMITATION DE RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE

Aux termes de la Convention sur la responsabilité civile, le propriétaire d'un navire n'a pas le droit de limiter sa responsabilité si l'événement est causé par une "faute personnelle" de sa part.

Dans une affaire dont le FIPOL a eu à connaître, celle du SHINKAI MARU N°3 (Japon, 1983), l'événement avait été causé uniquement par la négligence du capitaine. Celui-ci étant aussi le propriétaire du navire, il a fallu décider si le propriétaire/capitaine était en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Le Comité exécutif a décidé qu'il en avait le droit puisqu'il avait commis l'acte de négligence en sa qualité de capitaine.

h) CONSTITUTION DU FONDS DE LIMITATION

Pour pouvoir limiter sa responsabilité, le propriétaire du navire doit constituer un fonds de limitation en déposant une somme égale à la limite de sa responsabilité auprès d'un tribunal ou en fournissant au tribunal une garantie pour ce montant.

Dans l'affaire du SHINKAI MARU N°3 mentionnée plus haut, le montant de la limitation de responsabilité du propriétaire du navire était très faible (¥1,9 million, soit £8 000), et l'assureur P & I du propriétaire a demandé que l'obligation de constituer un fonds de limitation soit levée. Le Comité exécutif a décidé, en raison du coût disproportionné des frais juridiques qu'entraînerait la constitution du fonds de limitation par rapport au montant de la limite de responsabilité en vertu de la Convention sur la

responsabilité civile, que le FIPOL pourrait dans cette affaire, à titre exceptionnel, verser l'indemnisation sans que le fonds de limitation n'ait été constitué. Le Comité exécutif a cependant souligné que le FIPOL exigeait normalement la constitution d'un fonds de limitation et que cette exigence ne pouvait être levée que dans des cas exceptionnels comme celui du SHINKAI MARU N°3. Il appartenait en tout état de cause au Comité exécutif de décider si les circonstances exceptionnelles d'une affaire permettaient au FIPOL de verser une indemnisation sans établissement préalable d'un fonds de limitation.

i) PROCEDURES D'INSTRUCTION POUR LES DEMANDES D'INDEMNISATION SOUMISES AU FIPOL

Le Comité exécutif a mis au point des procédures d'instruction pour les demandes d'indemnisation présentées contre le FIPOL. Ces procédures sont exposées à la section 13.3 ci-dessous.

En 1982, le Comité exécutif a adopté un Manuel sur les demandes d'indemnisation qui donne des renseignements de base sur la manière de présenter une demande auprès du FIPOL.

ii) NOTIFICATION DES SINISTRES AU FIPOL

En 1986, l'Assemblée a examiné les difficultés qui résultaient du fait que le FIPOL n'était pas immédiatement informé des nouveaux événements susceptibles de le mettre en cause. L'Assemblée a estimé qu'il serait dans l'intérêt de toutes les parties en cause que le FIPOL soit rapidement informé de tels événements. Elle a donc attiré l'attention des gouvernements des Etats membres et des autres parties intéressées (par exemple les autorités responsables des opérations de nettoyage, les propriétaires de navires et les Clubs P & I) sur l'importance qu'il y avait à informer dès que possible le FIPOL de tout nouvel événement qui entraînerait, ou serait réellement susceptible d'exiger de sa part le versement d'indemnités ou une prise en charge financière.

k) REVISION DE LA CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE CIVILE ET DE LA CONVENTION PORTANT CREATION DU FONDS

En 1979, l'Assemblée a adopté une Résolution dans laquelle elle priait l'OMI d'envisager la possibilité de réviser la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, en examinant notamment si les limites fixées dans les deux Conventions étaient appropriées. La Résolution mentionnait le problème que pose le niveau très bas des limites applicables aux petits navires-citernes.

De 1981 à 1983, l'OMI a effectué des travaux préparatoires très poussés en vue de la révision de ces Conventions.

Par l'intermédiaire de son Administrateur, le FIPOL a participé très activement à ces travaux préparatoires qui ont abouti à l'adoption des Protocoles ainsi qu'aux délibérations de la Conférence diplomatique de 1984. En particulier, les débats de la Conférence diplomatique sur la notion de "dommage par pollution" se sont fondés sur l'expérience acquise par le FIPOL dans le règlement des demandes d'indemnisation.

La Conférence diplomatique a adopté une Résolution dans laquelle, en particulier, elle pria l'Assemblée du FIPOL de donner à l'Administrateur la mission d'assumer les fonctions prévues par la Convention portant création du Fonds, telle que modifiée par le Protocole de 1984, en plus des tâches qui lui incombent en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds, et de prendre certaines dispositions pour favoriser l'entrée en vigueur du Protocole.

En 1985, l'Administrateur a informé l'Assemblée qu'il ne jugeait pas nécessaire qu'elle prenne de décision à ce stade à l'égard des passages de la Résolution relatifs aux dispositions à prendre pour l'entrée en vigueur du Protocole modifiant la Convention portant création du Fonds, cette entrée en vigueur n'étant pas prévue dans un proche avenir. L'Assemblée a décidé que l'Administrateur devrait fournir aux Etats désireux de les obtenir, des renseignements sur le régime qui serait établi par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, telles que modifiées par les Protocoles de 1984. Elle a de plus convenu que l'Administrateur devrait prêter assistance aux Etats qui lui en font la demande à établir leurs procédures de ratification des Protocoles, à condition que de telles activités n'empêchent pas le Secrétariat du FIPOL de remplir les tâches qui lui incombent en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

13.2 Surveillance par le FIPOL des opérations de lutte contre la pollution par les hydrocarbures

Il importe que le FIPOL suive de près toutes opérations liées aux déversements d'hydrocarbures qui peuvent entraîner des demandes d'indemnisation contre le FIPOL et celui-ci a mis au point certaines procédures à cette fin.

Le FIPOL est normalement informé sans retard de tout événement, dans un Etat membre, entraînant une pollution par les hydrocarbures qui amènera ou risque d'amener le FIPOL à verser des indemnités. Si l'Administrateur estime, sur la base des renseignements dont il dispose, que le FIPOL peut avoir à connaître de demandes d'indemnisation, il suivra d'aussi près que possible l'évolution de l'événement et prendra contact dès le début avec les autorités compétentes de l'Etat intéressé. L'Administrateur nomme généralement un expert qui est chargé de suivre les opérations d'intervention et de le conseiller ultérieurement sur la question de savoir si les demandes d'indemnisation présentées au FIPOL sont raisonnables.

Pour traiter des événements entraînant une pollution par les hydrocarbures, le FIPOL coopère étroitement avec l'assureur de la responsabilité du propriétaire du navire, qui est dans pratiquement tous les cas un Club P & I (voir la section 4 ci-dessus). Les experts sont généralement employés conjointement par le Club P & I et le FIPOL pour la surveillance des événements et des opérations de nettoyage. Dans la plupart des cas, c'est le personnel de l'ITOPF qui est chargé de ces tâches.

Les experts nommés par le FIPOL s'efforcent de se rendre sur le lieu d'un déversement aussi rapidement que possible. Ils surveillent les opérations de nettoyage et

rendent compte à l'Administrateur et au Club P & I de l'exécution des opérations. Ils conseillent aussi les autorités chargées de lutter contre le déversement sur les meilleures méthodes de prévention ou de nettoyage, dans la mesure où leur avis est requis ou souhaité. Les experts examinent avec les autorités compétentes les procédures à suivre pour faciliter la présentation de demandes d'indemnisation contre le Club P & I et le FIPOL. Enfin, ils peuvent prévenir les autorités si certaines mesures prises ou envisagées sont susceptibles d'être ultérieurement considérées par le FIPOL comme n'étant pas "raisonnables". Ils ont ainsi l'occasion de discuter des avantages ou des inconvénients de certaines mesures avant qu'elles ne soient effectivement prises, permettant ainsi d'éviter des différends ultérieurs sur la question du recouvrement des dépenses encourues à la suite de ces mesures.

13.3 Procédures de règlement des demandes d'indemnisation

Depuis sa création, le FIPOL a mis au point des procédures pour l'instruction des demandes d'indemnisation et de prise en charge financière.

Pour obtenir une indemnisation, le demandeur doit démontrer que sa demande est bien fondée et répond aux critères énoncés dans la Convention sur la responsabilité civile et dans la Convention portant création du Fonds. A cette fin, il doit prouver le bien-fondé de sa demande en l'étayant par des pièces justificatives, par exemple notes explicatives, factures et reçus. Le Manuel sur les demandes d'indemnisation publié par le FIPOL fournit des indications sur la présentation des demandes. La fonction du FIPOL étant d'assurer le plus rapidement possible l'indemnisation des victimes de dommages par pollution, l'Administrateur est toujours disposé à s'entretenir avec chaque demandeur de la meilleure présentation à adopter.

Dès que les documents lui ont été soumis le FIPOL examine les demandes en étroite coopération avec le Club P & I intéressé. Pour l'examen des documents et l'évaluation des dommages subis, le FIPOL a normalement recours aux services d'inspecteurs et autres experts. Pour les questions juridiques, le FIPOL consulte des juristes dans le pays où s'est produit le dommage; dans la plupart des cas, ces juristes sont employés conjointement par le FIPOL et le Club P & I.

L'Administrateur est autorisé à régler les demandes et à verser des indemnités si le montant total à verser par le FIPOL au titre des demandes résultant d'un événement donné n'excède pas 1,67 million de DTS (£1,25 million ou US\$2,25 millions). En outre, l'Administrateur est habilité à régler les demandes de prise en charge financière du propriétaire du navire jusqu'à concurrence du même montant. Lorsque l'événement entraîne des demandes plus importantes, l'Administrateur ne peut procéder à aucun règlement sans l'approbation du Comité exécutif.

Si le FIPOL s'est mis d'accord avec un demandeur sur la majorité des postes d'une demande d'indemnisation, d'autres recherches étant jugées nécessaires pour les postes

restants, l'Administrateur peut effectuer les versements concernant les postes agréés. L'Administrateur est aussi autorisé, dans certaines circonstances et dans certaines limites, à verser des indemnités provisoires avant le règlement de la demande s'il estime cela nécessaire pour atténuer les difficultés financières excessives de la victime.

Grâce à ces divers facteurs - emploi d'experts et de juristes expérimentés, coopération avec les Clubs P & I et capacité de l'Administrateur pour effectuer des versements relativement élevés sans l'approbation préalable du Comité exécutif - le FIPOI peut régler les demandes et verser des indemnités dans des délais relativement courts. Toutefois, les délais nécessaires au règlement des demandes sont presque entièrement subordonnés à la qualité de la documentation présentée. Lorsque les demandes sont bien documentées, il est souvent possible de procéder à un règlement dans les quelques mois qui suivent la présentation des documents. Toutefois, si ceux-ci sont insuffisants, le délai de règlement peut être considérable, une correspondance prolongée devant être échangée entre le FIPOI et les demandeurs.

Sauf dans un seul cas, le FIPOI a toujours pu jusqu'ici se mettre d'accord avec les demandeurs sur le montant de leur demande, ce qui a évité des actions en justice longues et coûteuses. L'accord ne peut parfois se faire qu'après des négociations longues et difficiles, mais les demandeurs comprennent généralement que le FIPOI accepte les demandes raisonnables et ne cherche pas simplement à réduire les montants réclamés.

13.4 Recevabilité des demandes d'indemnisation

a) NOTION DE "DOMMAGE PAR POLLUTION"

Le FIPOI ne peut faire droit à une demande que dans la mesure où elle répond aux critères énoncés dans la Convention sur la responsabilité civile et dans la Convention portant création du Fonds. Ces Conventions définissent le "dommage par pollution" comme toute perte ou tout dommage extérieur au navire transportant des hydrocarbures causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures. Cette notion comprend le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causés par lesdites mesures. Les "mesures de sauvegarde" sont définies comme toutes mesures raisonnables prises après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution.

La définition du "dommage par pollution" dans les Conventions n'est pas très claire. Cependant, le FIPOI a mis au point certains principes relatifs à la recevabilité des demandes d'indemnisation. L'Assemblée et le Comité exécutif ont pris un certain nombre de décisions importantes à cet égard. Ces principes se sont aussi dégagés des négociations de l'Administrateur avec les demandeurs. Les règlements conclus par l'Administrateur et les principes sur lesquels ils se fondaient ont été soit expressément approuvés par le Comité exécutif, soit transmis à ce Comité, qui les a entérinés.

L'Assemblée a estimé qu'une interprétation uniforme de la définition de l'expression "dommage par pollution" était essentielle au fonctionnement du régime d'indemnisation établi par les Conventions. Il semble que cette interprétation uniforme de la part des Etats membres du FIPOI se trouve facilitée si les positions prises par le FIPOI à cet égard sont

largement diffusées. C'est pourquoi il a paru approprié d'exposer en termes généraux, dans le présent rapport annuel, la politique que le FIPOI a mise au point sur une période de dix ans en ce qui concerne la recevabilité des demandes d'indemnisation. En raison de la complexité de cette question, il n'a pas été possible de procéder à une analyse détaillée de la position adoptée par le FIPOI à l'égard de divers types de demandes. Le présent exposé est donc limité aux questions de principe. Il y a lieu de souligner que, compte tenu de ces principes, chaque demande doit être évaluée en fonction de tous les éléments du cas considéré.

b) COUT DES OPERATIONS DE NETTOYAGE ET DES MESURES DE SAUVEGARDE

Le FIPOI verse des indemnités au titre des dépenses encourues pour les opérations de nettoyage en mer et sur le littoral. En ce qui concerne les opérations en mer, les dépenses peuvent porter sur le déploiement de navires, les salaires des équipages, l'utilisation de barrages flottants et la pulvérisation de dispersants. Quant au nettoyage du littoral, les opérations peuvent entraîner des dépenses importantes de personnel, d'équipement, d'absorbants, etc.

La notion de "dommage par pollution" comprend le coût des "mesures de sauvegarde", c'est-à-dire celles qui sont prises pour prévenir ou limiter le dommage par pollution. Ces mesures peuvent comprendre le colmatage des fissures dans un navire échoué pour empêcher la fuite des hydrocarbures. Des mesures peuvent s'avérer nécessaires pour empêcher les fuites d'hydrocarbures provenant d'un navire d'atteindre la côte, par exemple, en plaçant des barrages flottants le long du littoral menacé. Des dispersants peuvent être employés en mer pour combattre les hydrocarbures. Le coût de ces opérations est en principe considéré comme le coût des mesures de sauvegarde. Il faut cependant souligner que la définition ne couvre que le coût des mesures "raisonnables".

Les demandes d'indemnisation au titre du coût du matériel et de l'équipement utilisés pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde sont reconnues par le FIPOI comme recevables aux termes des Conventions. En ce qui concerne les produits achetés expressément pour l'événement considéré, la valeur éventuelle du matériel restant ou de l'équipement à la fin des opérations est déduite du montant de la demande. Si le matériel ou l'équipement utilisés pour un événement déterminé avaient été achetés et gardés en réserve pour faire face à des cas d'urgence avant que l'événement ne survienne, une indemnisation est accordée pour une part raisonnable de leur prix d'achat. Les dépenses relatives au nettoyage, à la réparation et au remplacement du matériel et de l'équipement utilisés pour les opérations sont acceptées par le FIPOI.

Le nettoyage après un déversement d'hydrocarbures entraîne souvent le ramassage d'une quantité considérable d'hydrocarbures et de débris souillés. Le FIPOI accorde des indemnités raisonnables pour l'élimination des matériaux ainsi ramassés.

c) DOMMAGES AUX BIENS

Les événements entraînant une pollution causent souvent des dommages aux biens: les hydrocarbures peuvent ainsi souiller des bateaux de pêche, des appareils de pêche,

des yachts, des plages, des môles et des digues. Le FIPOL reconnaît les dépenses afférentes au nettoyage des biens souillés. Si les biens (appareaux de pêche, par exemple) ne peuvent être nettoyés, le FIPOL rembourse le coût de leur remplacement, sous réserve de déductions pour usure.

Les mesures prises pour lutter contre un déversement d'hydrocarbures peuvent endommager les routes, môles et digues et des dépenses raisonnables sont acceptées par le FIPOL au titre des réparations nécessaires.

d) DEPENSES SUPPLEMENTAIRES ET DEPENSES FIXES

Plusieurs affaires dont le FIPOL a eu à connaître ont fait intervenir la question de la recevabilité des demandes d'indemnisation présentées par un gouvernement ou d'autres organismes publics au titre de certaines dépenses que les services publics auraient encourues même si l'événement n'avait pas eu lieu ("dépenses fixes"), par opposition aux "dépenses supplémentaires", c'est-à-dire les dépenses encourues par les services publics à la suite de l'événement et qu'ils n'auraient pas encourues en l'absence de l'événement et des opérations connexes. Cette question a été examinée au sujet des fonctionnaires permanents des services publics; le coût des heures supplémentaires, des indemnités pour travaux pénibles et des frais de déplacement seraient considérés comme des dépenses supplémentaires, alors que les traitements ordinaires du personnel en cause feraient partie des dépenses fixes. La question s'est aussi posée au sujet de certains frais d'exploitation pour les navires appartenant à des services publics qui sont utilisés pour des opérations de nettoyage.

La recevabilité des demandes d'indemnisation présentées au titre de dépenses fixes et supplémentaires a été examinée en 1981 au sein du FIPOL par un Groupe de travail intersessions qui avait été créé par l'Assemblée. Ce Groupe de travail a décidé que les dépenses supplémentaires étaient toujours remboursables aux termes de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds mais sans pouvoir parvenir à une décision unanime au sujet de la recevabilité des dépenses fixes. La plupart des délégations ont reconnu qu'une proportion raisonnable des dépenses fixes devrait être remboursable étant donné qu'il était dans l'intérêt non seulement de l'Etat en cause mais aussi du FIPOL qu'un Etat dispose d'une force d'intervention lui permettant de prendre rapidement et à peu de frais des mesures pour faire face à un déversement. Si les opérations de nettoyage étaient exclusivement effectuées par des entreprises privées, le FIPOL n'aurait pas à payer de dépenses fixes mais, de l'avis du Groupe de travail, les dépenses supplémentaires seraient beaucoup plus élevées et peut être même plus élevées que si les opérations de nettoyage avaient été effectuées par des fonctionnaires des services publics et si les dépenses fixes avaient été incluses dans la demande d'indemnisation. Le Groupe de travail a décidé d'inclure uniquement dans le calcul des dépenses fixes pertinents les dépenses qui étaient étroitement liées à la période de nettoyage considérée, sans tenir compte des frais généraux n'ayant pas un lien direct avec ces dépenses. L'Assemblée a pris note du rapport du Groupe de travail et a dans l'ensemble approuvé les résultats de ses délibérations.

Depuis 1981, le FIPOI a reçu de nombreuses demandes d'indemnisation comportant des postes répondant à la notion de "dépenses fixes", telle que définie plus haut. Dans ses négociations avec les demandeurs, l'Administrateur s'est fondé sur la position qui avait été adoptée par le Groupe de travail. Les décisions qu'il a prises à l'égard de chaque demande ont été entérinées par le Comité exécutif qui a notamment réaffirmé que seules les dépenses qui étaient étroitement liées à la période de nettoyage considérée, à l'exclusion de lointains frais généraux, devaient être remboursées. En octobre 1988, l'Assemblée a souligné la nécessité d'aborder dans un sens restrictif la question des dépenses fixes.

e) OPERATIONS D'ASSISTANCE

Dans l'affaire du PATMOS (Italie, 1985), le FIPOI a cherché à établir dans quelle mesure les opérations d'assistance entraient dans la définition du "dommage par pollution" énoncée dans la Convention sur la responsabilité civile, c'est-à-dire si ces opérations pouvaient être considérées comme des mesures de sauvegarde au sens de la définition figurant dans ladite Convention. Le Comité exécutif a estimé que des opérations pouvaient être considérées comme répondant à cette définition uniquement si leur objectif essentiel était de prévenir le dommage par pollution; si ces opérations avaient essentiellement un autre objet, comme par exemple le sauvetage de la coque ou de la cargaison, les opérations n'entreraient pas dans le champ de cette définition.

La position adoptée par le Comité exécutif a été entérinée par le tribunal italien de première instance, qui a statué que les opérations d'assistance ne pouvaient être considérées comme des mesures de sauvegarde, leur objectif essentiel étant de sauver le navire et la cargaison; tel était le cas même si les opérations avaient eu pour effet secondaire de prévenir la pollution. Les demandeurs dont les demandes avaient été rejetées ont fait appel de ce jugement mais ont plus tard retiré leurs appels.

f) MANQUE A GAGNER

Les propriétaires ou usagers de biens pollués à la suite d'un déversement d'hydrocarbures peuvent encourir des pertes. Un pêcheur, par exemple, dont les appareils de pêche ont été souillés peut souffrir un manque à gagner pendant la période où il ne peut pêcher, en attendant le nettoyage des appareils souillés ou l'achat d'un équipement neuf. La plupart des juridictions reconnaissent en principe les demandes d'indemnisation de cette nature. Le FIPOI accepte également les demandes présentées au titre du manque à gagner dans de tels cas.

Des personnes dont les biens n'ont pas été souillés peuvent néanmoins subir une perte économique à la suite d'un événement entraînant une pollution par les hydrocarbures. Si une certaine zone de la mer est fortement polluée, la pêche peut y être tout à fait impossible pour un certain temps, ce qui peut entraîner une perte économique pour les pêcheurs qui ne sont pas en mesure de pêcher ailleurs. Les hôteliers et les restaurateurs peuvent souffrir d'un manque à gagner si les touristes désertent la région dont les plages ont été polluées. La plupart des juridictions répugnent beaucoup à reconnaître les demandes d'indemnisation de cette nature en raison des énormes conséquences que cela pourrait

avoir. Dans la plupart des pays, une demande d'indemnisation n'est généralement acceptée que si elle porte sur un dommage causé à un droit déterminé et reconnu (droit de propriété ou droit de jouissance), par exemple. Le dommage subi par un individu du fait que la pollution le prive de l'usage de l'environnement n'est généralement pas considéré comme une atteinte à un droit reconnu dans ce sens. Toutefois, au cours des dernières années, il y avait eu en beaucoup de pays une évolution dans un sens moins restrictif.

Des demandes d'indemnisation appartenant à cette dernière catégorie ont souvent été soumises au FIPOI. Le Comité exécutif a consenti à dédommager pour les pertes économiques subies les personnes dont les revenus dépendent directement des activités liées à la côte ou à la mer: manque à gagner, par exemple, des pêcheurs ou des hôteliers et des restaurateurs dans des stations balnéaires.

L'expérience du FIPOI montre qu'il est souvent difficile de déterminer le montant des pertes subies dans des cas de cette nature, car il faut parfois procéder par comparaison avec les revenus du demandeur au cours d'une période comparable pendant les années qui ont précédé l'événement.

g) DOMMAGES AU MILIEU MARIN

La question de la recevabilité des demandes d'indemnisation au titre des dommages causés au milieu marin a été traitée pour la première fois par le FIPOI à l'occasion du premier sinistre de l'ANTONIO GRAMSCI, qui s'est produit en URSS en 1979 (voir la section 13.5 ci-dessous). En l'occurrence, le Gouvernement de l'URSS avait soumis aux tribunaux soviétiques une demande d'indemnisation de nature abstraite au titre des dommages écologiques. Le montant réclamé avait été calculé selon une formule mathématique prévue dans la législation soviétique. Au vu de cette demande, l'Assemblée a adopté à l'unanimité en 1980 une Résolution stipulant que "la détermination du montant de l'indemnisation à verser par le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ne doit pas être effectuée sur la base d'une quantification abstraite des dommages effectuée au moyen de modèles théoriques".

Après l'adoption de cette Résolution, un Groupe de travail créé par l'Assemblée a étudié si une demande d'indemnisation pour dommages à l'environnement était recevable aux termes de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds et, dans l'affirmative, dans quelle mesure elle l'était. Le Groupe de travail a conclu qu'une indemnisation ne pouvait être accordée que si un demandeur légalement habilité par la législation nationale à présenter une demande d'indemnisation avait subi une perte économique quantifiable. Cette position a été entérinée par l'Assemblée en 1981.

A l'occasion du second sinistre de l'ANTONIO GRAMSCI (URSS, 1987), les autorités soviétiques ont soumis une demande d'indemnisation au titre des dommages à l'environnement analogue à celle qu'elles avaient soumise dans l'affaire précédente. Se référant à la Résolution de 1980, le Comité exécutif a, en 1988, fait objection à cette demande (voir la section 12.2 ci-dessus).

La même question s'est posée dans l'affaire du PATMOS (Italie, 1985), dans laquelle le Gouvernement italien a présenté une demande d'indemnisation au titre des dommages causés au milieu marin, sans préciser le type des dommages prétendument causés ni expliquer sur quelle base le montant réclamé avait été calculé. Le Comité exécutif a estimé que le FIPOL devait faire objection à cette demande en application de la Résolution susmentionnée. La demande a été rejetée par le tribunal italien de première instance. Le Gouvernement italien a fait appel de ce jugement et l'affaire attend d'être jugée par la Cour d'appel (voir la section 1.2.2 ci-dessus).

Il y a lieu de noter à ce sujet que le Protocole de 1984 modifiant la Convention sur la responsabilité civile comporte une nouvelle définition du "dommage par pollution". Une phrase a été ajoutée afin de préciser que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement (autres que le manque à gagner dû à cette altération) seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront. Le nouveau libellé adopté pour cette définition ne visait en rien à en élargir le concept. La Conférence diplomatique a fondé ses délibérations sur la politique suivie par le FIPOL et sur les principes arrêtés par l'Assemblée et le Comité exécutif au sujet de la recevabilité des demandes et de l'interprétation de la définition du "dommage par pollution" telle qu'elle figurait dans le texte initial de la Convention. La Conférence diplomatique a adopté le nouveau libellé de cette définition pour codifier l'interprétation de la définition mise au point par le FIPOL.

13.5 Quelques événements traités antérieurement par le FIPOL

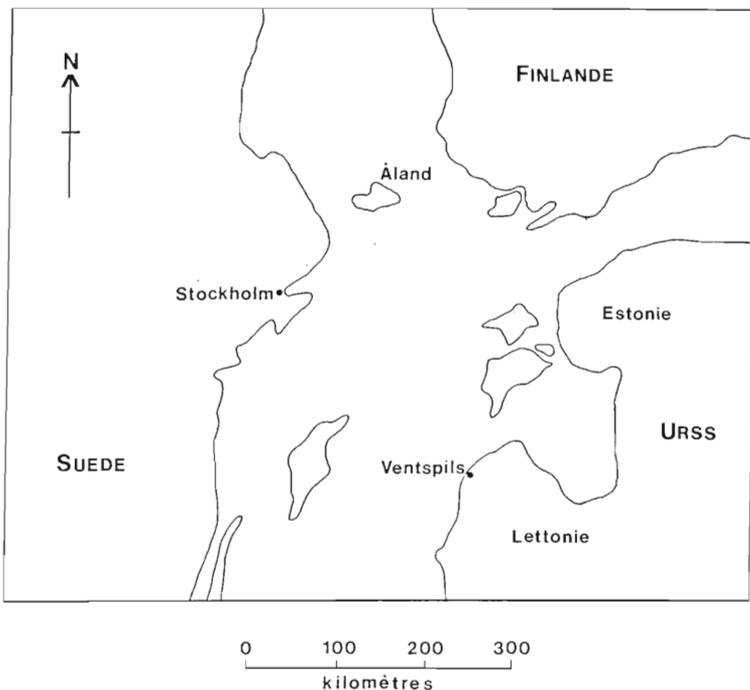
ANTONIO GRAMSCI (Premier sinistre)

(Suède, 27 février 1979)

Le navire-citerne soviétique ANTONIO GRAMSCI (27 694 tjb) s'est échoué dans la mer Baltique au large de Ventspils (URSS), provoquant un déversement d'environ 5 500 tonnes de pétrole brut. Six semaines plus tard, une nappe d'hydrocarbures mêlés de glace a atteint l'archipel suédois près de Stockholm. Les hydrocarbures ont pollué 4 000 îles de l'archipel qui représente une ressource naturelle importante pour les loisirs, la pêche et la faune et la flore sauvages et qui constitue une zone touristique très appréciée. Les autorités suédoises ont effectué des opérations de nettoyage de grande envergure. La pollution a aussi causé des dommages aux îles Aland, en Finlande, et aux côtes de l'Estonie et de la Lettonie, en URSS.

Au moment de cet événement, la Suède était Partie tant à la Convention sur la responsabilité civile qu'à la Convention portant création du Fonds, l'URSS n'était Partie qu'à la première des deux et la Finlande à aucune des deux. Le FIPOL ne pouvait donc accorder une indemnisation que pour les dommages de pollution en Suède.

Le Gouvernement suédois a soumis au tribunal de Stockholm une demande d'indemnisation contre le propriétaire du navire et le FIPOL au titre des dépenses entraînées



par les opérations de nettoyage, soit au total SKr112 millions (£10 millions). Les autorités soviétiques ont soumis au tribunal de Riga (URSS) des demandes s'élevant au total à Rbls48 millions (£44 millions), dont Rbls47 millions au titre des dommages écologiques. Le propriétaire de l'ANTONIO GRAMSCI a constitué auprès du tribunal de Riga, en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, un fonds de limitation d'un montant de Rbls2 431 854 (£2,2 millions).

Les négociations menées entre le Gouvernement suédois et le FIPOI en vue d'un règlement ont mis en lumière plusieurs questions de principe. L'Administrateur a estimé que toutes les dépenses engagées pour les opérations de nettoyage n'étaient pas nécessaires. Il a aussi estimé que certains postes devaient être déduits de la demande du fait qu'ils n'avaient pas trait à des dépenses supplémentaires encourues uniquement du fait de l'événement. Une solution de compromis a été trouvée, la demande du Gouvernement suédois étant réglée à SKr93 millions (£8,4 millions). En reconnaissance de la rapidité avec laquelle sa demande avait été réglée, le Gouvernement suédois a renoncé à une partie de sa demande au titre des intérêts auxquels il avait droit aux termes de la législation suédoise.

A la suite de cet événement, l'Assemblée a constitué un Groupe de travail intersessions pour étudier la politique générale du FIPOI à l'égard de la recevabilité des demandes d'indemnisation (voir la section 13.4d) ci dessus).

Bien que le FIPOL n'aurait pas eu à verser d'indemnités pour les dommages causés en URSS, la demande soumise par les autorités de l'URSS présentait beaucoup d'intérêt au FIPOL car elle entraînait en concurrence avec celle du Gouvernement suédois pour le montant disponible dans le fonds de limitation. Le Comité exécutif s'était donc inquiété de la demande des autorités de l'URSS relative aux dommages à l'environnement. Le montant du dommage était calculé, conformément à un décret soviétique, à raison de 2 roubles par mètre cube d'eau polluée (quantité estimée à partir de la quantité des hydrocarbures déversés). Le Comité exécutif a estimé que cette demande ne répondait pas à la notion de "dommage par pollution" telle qu'elle est définie dans la Convention sur la responsabilité civile et dans la Convention portant création du Fonds. A son avis, les demandes devaient se fonder sur des pertes quantifiables imputables à un événement donné. La position adoptée par le FIPOL à l'égard de cette demande a été exposée aux autorités soviétiques. Toutefois, le Comité exécutif n'a pas jugé possible d'élever des objections dans les actions judiciaires contre le propriétaire ou le demandeur. Les délibérations du Comité exécutif au sujet de cette demande ont abouti à l'adoption de la Résolution du FIPOL dont il a été question à la section 13.4g) ci-dessus.

Le Gouvernement suédois et le propriétaire de l'ANTONIO GRAMSCI sont parvenus à un accord au sujet de la répartition du fonds de limitation constitué auprès du tribunal de Riga. En vertu de cet accord, le Gouvernement suédois a reçu un montant de SKr3 992 283 (soit Rbls607 900). Le reliquat du fonds de limitation a été versé aux autorités soviétiques. La répartition a été effectuée proportionnellement aux montants des demandes soumises respectivement par le Gouvernement suédois et par les autorités soviétiques. Cet accord a été approuvé par le Comité exécutif du FIPOL et par le tribunal.

MIYA MARU N°8

(Japon, 22 mars 1979)

Le premier événement qui ait mis le FIPOL en cause au Japon s'est produit lorsque le navire-citerne japonais MIYA MARU N°8 est entré en collision avec un navire à moteur dans la Mer intérieure, entraînant la pollution d'importantes zones de pêche. Des indemnités ont été versées pour les opérations de nettoyage, ainsi que pour le manque à gagner des pêcheurs résultant de la suspension de la pêche pendant ces opérations. Le montant total versé par le FIPOL au titre de cet événement s'est chiffré à ¥150 millions (£325 000).

La procédure de règlement des demandes d'indemnisation mise au point dans cette affaire, en étroite coopération avec le Club P & I japonais, a servi de modèle pour la procédure suivie par le FIPOL pour d'autres sinistres survenus non seulement dans les eaux japonaises mais aussi ailleurs.

TARPENBEK

(Royaume-Uni, 21 juin 1979)

Etant entré en collision dans la Manche avec un navire auxiliaire de la marine royale britannique, le navire-citerne TARPENBEK a chaviré alors qu'il transportait environ 1 600 tonnes d'huile de graissage. Le navire-citerne endommagé a été remorqué jusqu'à

une baie abritée où les hydrocarbures de cargaison ont été pompés hors du navire par le propriétaire. Le Gouvernement du Royaume-Uni et les autorités locales ont pris diverses mesures pour prévenir un éventuel déversement d'hydrocarbures qui aurait causé des dommages aux plages ou au milieu marin.

Le Gouvernement du Royaume-Uni, les autorités locales et le propriétaire du TARPENBEK ont engagé une action en justice en vue d'obtenir au total une indemnité de £1,7 million du FIPOL. Le montant de la limitation de responsabilité du propriétaire du navire, en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, s'élevait à £64 356.

Le règlement des demandes d'indemnisation a été compliqué dans cette affaire par un différend sur le point de savoir si l'événement avait entraîné un déversement d'hydrocarbures persistants. Les opinions divergeaient également sur l'interprétation de la législation britannique pertinente, de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. L'Administrateur soutenait que le FIPOL n'était tenu de verser une indemnisation que si l'événement avait entraîné un déversement d'hydrocarbures persistants.

Se fondant sur l'enquête menée par les experts du FIPOL, l'Administrateur estimait que les preuves d'un déversement d'hydrocarbures persistants étaient insuffisantes et rejetait donc toute responsabilité de la part du FIPOL.

Le montant de l'indemnisation à verser, le cas échéant, par le FIPOL dépendait en grande partie de la répartition des responsabilités entre le TARPENBEK et l'autre navire impliqué dans l'abordage. L'enquête effectuée a prouvé que l'autre navire avait une plus large part de responsabilité dans cet événement. Les assureurs sur corps sont convenus d'un partage de responsabilité à raison de 75 à 25.

Dans ses négociations avec les demandeurs, l'Administrateur a tenu compte de l'incertitude qui entachait la situation juridique. L'ensemble des demandes présentées contre le FIPOL a été réglé pour un montant de £363 550 (y compris les intérêts).

MEBARUZAKI MARU N°5

(Japon, 8 décembre 1979)

Cet événement mettait en cause un navire-citerne japonais de 19 tjb seulement, qui ne transportait que 30 tonnes de fuel-oil lourd lorsqu'il a coulé dans la Mer intérieure (Japon). Les demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage et des dommages causés aux pêcheries ont été réglées pour un montant de ¥11 millions (£50 000). Le FIPOL en a versé la majeure partie, la responsabilité du propriétaire du navire étant limitée à ¥845 480 (£3 740) seulement.

Les conséquences de l'absence d'un montant minimal de limitation pour les petits navires-citernes dans la Convention sur la responsabilité civile se trouvent illustrées par cet événement. En fait, le FIPOL a versé des indemnités à des tiers au titre de 12 événements survenus au Japon à des navires de moins de 200 tjb. Dans cinq de ces cas, les versements effectués par le FIPOL étaient inférieurs à ¥10 millions (£40 000).

Au cours de l'examen de cet événement, le Comité exécutif s'est inquiété de l'absence d'une limite minimale de responsabilité pour les petits navires et du faible niveau de responsabilité qui en résultait pour ces navires. Il a donc prié l'Administrateur d'étudier la possibilité de conclure avec les propriétaires de navires un accord aux termes duquel ils ne réclameraient pas de prise en charge financière en vertu de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds et accepteraient une responsabilité minimale pour les petits navires. Toutefois, la réponse des propriétaires et des assureurs à la suggestion de l'Administrateur a été négative. Ils ont invoqué la révision de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, qui était alors en cours. De fait, lorsque le Protocole de 1984 modifiant la Convention sur la responsabilité civile a été adopté, il instituait une responsabilité minimale de 3 millions de DTS pour les navires ne dépassant pas 5 000 unités de jauge.

SHOWA MARU

(Japon, 9 janvier 1980)

Le navire-citerne japonais SHOWA MARU (199 tjb), qui transportait 500 tonnes de fuel-oil lourd, est entré en collision avec un navire-citerne pour produits chimiques dans le détroit de Naruto (Japon). Environ 100 tonnes de la cargaison se sont déversées à la mer.

Le coût des opérations de nettoyage ne s'est monté qu'à ¥11 millions (£25 000). Cependant, plus de 3 000 filets d'une importante zone de phyco-culture ont été pollués et ont dû être nettoyés ou remplacés et les pêcheurs ont souffert d'un manque à gagner, les algues polluées ne pouvant être vendues. Les demandes d'indemnisation des pêcheries, qui se montaient à ¥184 millions, ont finalement été réglées à ¥100 millions (£225 000). Le manque à gagner a été évalué en comparant la récolte des exploitations polluées avec celle des exploitations voisines restées intactes et avec les chiffres enregistrés les années précédentes. Malgré la difficulté des négociations qu'ont nécessitées ces demandes complexes, le FIPOI a versé des indemnités dans les quatre mois qui ont suivi l'événement.

JOSE MARTI

(Suède, 7 janvier 1981)

L'échouement du navire-citerne soviétique JOSE MARTI dans un étroit chenal sur la côte orientale de la Suède a entraîné de longues actions en justice devant les tribunaux suédois entre les demandeurs et le propriétaire du navire.

Le Gouvernement suédois, qui avait assumé le coût des opérations de nettoyage dans l'archipel de Stockholm, a intenté une action en justice devant le tribunal de Stockholm contre le propriétaire du JOSE MARTI, qui a constitué, en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, un fonds de limitation de SKr23,8 millions (£2,2 millions). Devant le tribunal, le propriétaire du JOSE MARTI a soutenu qu'il n'était nullement responsable du dommage par pollution, l'événement résultant en totalité de la négligence du Gouvernement suédois dans l'entretien des aides à la navigation (voir l'article III.2c) de la Convention sur la responsabilité civile). En second lieu, le propriétaire a soutenu que, si le tribunal refuse 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 (article III.3).

Dans le jugement qu'il a rendu en mai 1985, le tribunal a estimé que l'événement avait été causé 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 étant considérée comme relativement mineure, le tribunal a accordé au Gouvernement suédois une indemnisation totale pour les dommages par pollution.

L'affaire a été portée devant la Cour d'appel de Stockholm, qui a confirmé le jugement rendu par le tribunal, 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 englobé dans la définition des "aides à la navigation". Au contraire du tribunal, 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. La Cour d'appel a confirmé le jugement du tribunal, obligeant le propriétaire à indemniser totalement le Gouvernement suédois des dommages par pollution causés par l'événement.

Le jugement de la Cour d'appel est devenu définitif après que la Cour suprême ait rejeté le pourvoi du propriétaire.

Le montant du fonds de limitation dépassant le montant total du principal des demandes d'indemnisation, le FIPOL n'a eu à verser aucune indemnisation à la suite de cet événement.

GLOBE ASIMI

(URSS, 22 novembre 1981)

Le navire-citerne GLOBE ASIMI s'est échoué et brisé près du port de Klaipeda (URSS). Plusieurs milliers de tonnes de fuel-oil lourd se sont déversées dans le port avant de dériver vers le large. Des demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution causés en URSS ont été déposées contre le propriétaire du navire; ces demandes s'élevaient à un montant total de Rbls 813 millions (£745 millions), dont la plus grande partie portait sur des dommages à l'environnement.

Au moment de l'événement, l'URSS était Partie à la Convention sur la responsabilité civile mais non à la Convention portant création du Fonds. Aucun Etat membre du FIPOL n'avait donc subi de dommages par pollution et le FIPOL n'était donc pas tenu de verser des indemnités à la suite de cet événement. Cependant, le GLOBE ASIMI étant immatriculé à Gibraltar, c'est-à-dire dans un Etat Partie à la Convention portant création du Fonds (le Royaume-Uni) et le dommage ayant été causé dans un Etat Partie à la

Convention sur la responsabilité civile, le FIPOL a assumé la prise en charge financière du propriétaire du navire à raison de Rbls337 581 (£326 509) (voir l'article 3.2 de la Convention portant création du Fonds).

FUKUTOKU MARU N°8

(Japon, 3 avril 1982)

Parmi les événements dont le FIPOL a eu à connaître au Japon, c'est celui du FUKUTOKU MARU N°8 qui a causé les plus graves dommages par pollution. A la suite d'une erreur de navigation de la part du navire-citerne japonais FUKUTOKU MARU N°8, ce navire-citerne est entré en collision avec un transporteur de gravier dans la baie de Tachibana (Tokushima). 85 tonnes de fuel-oil lourd se sont déversées d'une citerne à bâbord et se sont répandues sur une zone de pêche intensive. L'essentiel des importantes opérations de nettoyage a été achevé en dix jours, mais certaines opérations se sont poursuivies pendant un mois. Le coût de ces opérations a été réglé pour un montant de ¥212 millions (£940 000).

Les hydrocarbures déversés ont causé d'importants dommages aux pêcheries. La pollution a forcé les pêcheurs à suspendre leurs activités pendant une semaine du fait que les zones où ils déployaient habituellement leurs filets avaient été polluées et que les filets et le matériel souillés devaient être nettoyés ou remplacés. Bien souvent, les prises ont dû être abandonnées parce que polluées. Certains pisciculteurs ont subi un manque à gagner, la pollution prévenant ou retardant leurs activités pendant une période particulièrement importante de l'année. Un certain nombre d'installations de phyco-culture ont été fortement polluées, ce qui a entraîné un manque à gagner pour les pêcheurs concernés.

Les demandes d'indemnisation au titre des dommages aux pêcheries se sont élevées au total à ¥657 millions (£2,9 millions). Malgré la complexité des négociations avec les demandeurs, les demandes ont finalement été réglées pour un montant total de ¥172 millions (£760 000) et les indemnités ont été versées dans les dix mois qui ont suivi l'événement.

SHINKAI MARU N°3

(Japon, 21 juin 1983)

Cet événement, qui s'est produit dans le port d'Ichikawa (Japon) a mis en lumière certains des problèmes que peut poser un événement relativement sans gravité.

La limite de responsabilité du propriétaire du SHINKAI MARU N°3 aux termes de la Convention sur la responsabilité civile n'était que de ¥1,9 million (£8 000). En raison des frais juridiques disproportionnés que la constitution d'un fonds de limitation aurait entraînés par rapport au montant de la limite de la responsabilité, le Comité exécutif a décidé que, dans ce cas, le FIPOL pourrait exceptionnellement verser l'indemnisation sans que le fonds de limitation ait été préalablement constitué (voir la section 13.1h) ci-dessus).

L'événement s'était produit en raison de la négligence du capitaine du navire-citerne, qui était également le propriétaire. La question s'est posée de savoir si le

propriétaire/capitaine était en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Le Comité exécutif a décidé que tel était le cas, l'acte de négligence ayant été commis en sa qualité de capitaine du navire.

Aux termes de l'article 4.3 de la Convention portant création du Fonds, le FIPOL peut être exonéré de tout ou partie de son obligation d'indemniser une personne ayant subi un dommage par pollution si ce dommage résulte de la négligence de ladite personne. La question s'est posée de savoir si le propriétaire/capitaine pouvait, dans ce cas, recouvrer les dépenses encourues pour les mesures qu'il avait prises volontairement pour réduire le dommage par pollution. Le Comité a décidé que le FIPOL devait accepter la demande du propriétaire/capitaine au titre des dépenses qu'il avait volontairement encourues en prenant des mesures de sauvegarde.

ROSE GARDEN MARU

(Emirats arabes unis, 26 décembre 1985)

Cet événement s'est produit le 26 décembre 1985 dans la municipalité d'Umm Al Qaiwain (Emirats arabes unis), quand une fuite d'hydrocarbures provenant d'une prise d'eau à la mer de ce navire a été présumée avoir pollué la côte, la lagune et les îles des Emirats. Le FIPOL n'a été informé de l'événement que le 18 février 1986.

Avant que le FIPOL ait été informé du sinistre, la municipalité d'Umm Al Qaiwain avait intenté une action en justice contre l'exploitant du ROSE GARDEN MARU pour obtenir une indemnisation pour tous les dommages déjà subis et tous ceux qui pourraient se produire ultérieurement. Dans son jugement, rendu en janvier 1986, le tribunal a ordonné à l'exploitant de verser Dh2 millions (£300 000) à la municipalité, ce montant devant être augmenté si le dommage s'aggravait. Le jugement ne contenait aucune référence à la Convention sur la responsabilité civile ou à la question de la limitation de la responsabilité et ne fournissait aucune indication quant à la manière dont les dommages avaient été calculés. Le tribunal a aussi ordonné à l'exploitant de déposer, à titre de précaution, Dh1 million (£150 000), somme qui serait versée à la municipalité sous réserve de l'accord du tribunal. L'exploitant a fait appel contre ce jugement, mais le droit de recours lui a été refusé.

L'exploitant a négocié un accord avec les autorités des Emirats, aux termes duquel le montant de l'indemnisation a été ramené de Dh3 millions à Dh1,5 million (£225 000). Ces négociations ont été menées sans la participation du FIPOL.

Le FIPOL a été mis en cause lorsque l'assureur P & I du propriétaire du navire a présenté contre lui une demande d'indemnisation pour les sommes versées aux victimes, diminuées du montant estimatif de la limitation de responsabilité du propriétaire. Le FIPOL n'ayant pas été informé de l'action en justice conformément à l'article 7.6 de la Convention portant création du Fonds, l'Administrateur a informé le Club P & I que le FIPOL n'était pas lié par le jugement. Le FIPOL a aussi demandé un complément d'information sur de nombreux points, notamment les faits sur lesquels se fondaient la demande d'indemnisation et le bien-fondé de l'évaluation des dommages.

ANNEXE I

Structure du FIPOL

ASSEMBLEE

Composée de tous les Etats membres

Président:	M. J Bredholt	(Danemark)
Vice Présidents:	M. H Tanikawa	(Japon)
	M. A Al-Yagout	(Koweït)

COMITE EXECUTIF

20ème session

Président:	M. P Novia (Italie)
Vice Président:	M. H Muttillainen (Finlande)

Allemagne, République fédérale d'	Italie
Finlande	Koweït
France	Pays-Bas
Ghana	Pologne
Grèce	Royaume-Uni
Indonésie	Tunisie

21ème session

Président:	M. P Novia (Italie)
Vice Président:	M. G Candappa (Sri Lanka)

Bahamas	Nigéria
France	Royaume-Uni
Grèce	Sri Lanka
Indonésie	Suède
Italie	Tunisie
Japon	Union des républiques socialistes soviétiques
Koweït	
Libéria	

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 II

Fonds général

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE
FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DECEMBRE 1987

	£	£
RECETTES		
Contributions		
Contributions annuelles de 1986		1 799 359
Plus ajustement des montants perçus à l'année précédente		<u>558</u>
		1 799 917
Divers		
Recettes accessoires	23 163	
Intérêts sur les arriérés de contributions	8 680	
Intérêts sur les placements	<u>257 553</u>	289 396
		2 089 313
DEPENSES		
Dépenses du Secrétariat		
Engagements non réglés	25 719	
Engagements réglés	<u>257 135</u>	
	282 854	
Demandes d'indemnisation		
Demandes d'indemnisation générales	<u>276 511</u>	559 365
		1 529 948
Ajustement du taux de change		<u>1 529</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		<u>1 528 419</u>

ANNEXE III

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le Tanio

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR
L'EXERCICE FINANCIER
CLOS LE 31 DECEMBRE 1987

	£	£
RECETTES		
Divers	9 537 856	
Intérêts sur les placements	<u>280 221</u>	9 818 077
DEPENSES		
Honoraires et frais de voyages		<u>77 241</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		9 740 836
Solde reporté de 1986		<u>2 995 485</u>
Solde au 31 décembre 1987		<u>12 736 321</u>

ANNEXE IV

Bilan du FIPOI au 31 décembre 1987

PASSIF	£	£	ACTIF	£	£
Excédent cumulatif du fonds général:			Disponibilités en banque et en caisse		15 691 771
Années précédentes	1 610 808		Contributions non acquittées:		
Plus excédent de 1987	1 528 419	3 139 227	Contributions annuelles 1982	418	
Sommes dues au Fonds de			Contributions annuelles 1983	1 483	
prévoyance du personnel		89 206	Contributions annuelles 1985	5 515	
Sommes à verser		33 137	Contributions annuelles 1986	19 148	
Engagements non réglés			Fonds de grosses demandes d'indemnisation		
1986	2 426		Ondina/Fukutoku Maru	4 592	31 156
1987	25 719	28 145	Sommes dues du fonds des grosses		
Contributions payées d'avance			demandes d'indemnisation Brady Maria		434 374
Fonds général	93 379		Montant remboursable de la TVA		8 942
Fonds des grosses demandes			Sommes diverses à recevoir		4 593
d'indemnisation Brady Maria	49 408	142 787	Intérêts sur les arriérés de contributions:		
Compte des contributeurs		4 665	Fonds général	1 445	
Sommes dues au fonds des grosses demandes			Fonds des grosses demandes d'indemnisation:		
d'indemnisation Tanio		12 736 321	Ondina/Fukutoku Maru	77	
			Tanio	1 130	2 652
		16 173 488			16 173 488

Note 1 Un passif exigible évalué à £16 340 720 se dégage au titre des événements. En vertu de la Convention portant création du Fonds, les exigibilités qui viennent à l'échéance seront payées par des contributions calculées par l'Assemblée.

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 1987 représentent, au prix coûtant, un montant de £41 778 (net de la TVA).

ANNEXE V

Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des Etats contractants pendant l'année civile 1987

Telles que notifiées au 31 décembre 1988

Etat contractant	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
Japon	219 037 779	27,54
Italie	125 151 591	15,74
France	86 868 000	10,92
Pays-Bas	82 415 960	10,36
Royaume-Uni	72 525 611	9,12
Espagne	51 351 010	6,46
URSS	25 060 281	3,15
Allemagne, République fédérale d'	20 341 562	2,56
Suède	18 233 789	2,29
Grèce	17 657 003	2,22
Finlande	12 489 653	1,57
Portugal	10 083 821	1,27
Yougoslavie	9 889 898	1,24
Norvège	9 441 607	1,19
Bahamas	8 355 963	1,05
Indonésie	8 176 046	1,03
Danemark	6 331 607	0,80
République arabe syrienne	2 784 616	0,36
Tunisie	2 363 108	0,30
Sri Lanka	1 778 852	0,22
Cameroun	1 496 964	0,19
Nigéria	1 284 634	0,16
Ghana	903 047	0,11
Pologne	580 021	0,07
Gabon	420 099	0,05
Papouasie-Nouvelle-Guinée	231 639	0,03
Islande	0	0
Koweït	0	0
Maldives	0	0
Monaco	0	0
Oman	0	0
Seychelles	0	0
Tuvalu	0	0
Algérie <1>	-	-
Bénin <1>	-	-
Côte d'Ivoire <1>	-	-
Emirats arabes unis <1>	-	-
Fidji <1>	-	-
Libéria <1>	-	-
Qatar <1>	-	-
	<hr/>	<hr/>
	795 254 161	100,00

<1> Pas de rapport

ANNEXE VI

Résumé des sinistres

[31 décembre 1988]

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 RbIs2 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 récupérés par voie de recours
				Dommages causés aux pêcheries	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 Port de Mebaru, Japon	Enfoncement [10]	Opérations de nettoyage	¥7 477 481	versé	
				Dommages causés aux pêcheries	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 Déroit de Narulo, Japon	Abordage (100)	Opérations de nettoyage	¥10 408 369	versé	¥9 893 196 récupérés par voie de recours
				Dommages causés aux pêcheries	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 mois 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 FIPOI

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 P & I Club Total	FF208 736 142 5 689 025 2 961 290 74 444 4 679 742 FF222 140 643	versé versé versé versé versé	US\$17 480 028 récupérés par voie de recours; versement total égale la limite de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention portant création du Fonds.
FURENAS (Suède)	999 tjb SKr612 443	3.6.80 Oresund, Suède	Abordage (200)	Opérations de nettoyage: - Autorités suédoises - Demandeurs suédois privés Total partiel Opérations de nettoyage: - Autorités danoises - Demandeurs danois privés Total partiel Prise en charge financière	SKr2 911 637 276 050 SKr3 187 687 DKr408 633 9 956 DKr418 589 SKr153 111	versé versé versé versé versé	SKr449 961 récupérés par voie de recours
HOSEI MARU (Japon)	983 tjb ¥35 765 920	21.8.80 au large du Miyagi, Japon	Abordage (270)	Opérations de nettoyage Dommages causés aux pêcheries Prise en charge financière Total	¥163 051 598 50 271 267 8 941 480 ¥222 264 345	versé versé versé	¥18 221 905 récupérés par voie de recours
JOSE MARTI (URSS)	27 706 tjb SKr23 844 593	7.1.81 au large de Dolarö, Suède	Echouement (1 000)	Opérations de nettoyage des autorités suédoises 4 Demandeurs privés Total	SKr19 296 000 1 065 000 SKr20 361 000	demandé demandé	Le total des dommages subis est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire. La défense du propriétaire qu'il devrait être exonéré de responsabilité a été rejetée par jugement définitif en Suède.
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 Total	¥6 426 857 1 849 085 ¥8 275 942	versé versé	Aucune demande d'indemnisation émanant de tiers n'a été présentée
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	US\$467 953	versé	Aucun dommage subi dans un Etat membre
ONDINA (Pays-Bas)	31 030 tjb DM10 080 383 (intérêt compris)	3.3.82 Hombourg, RFA	Déchargement de cargaison d'hydrocarbures [évalué entre 200 et 300 tonnes)	Opérations de nettoyage - Propriétaire - Autorités Total	DM11 303 011 42 163 DM11 345 174	versé 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
SHIOTA MARU N°2 (Japon)	161 tjb ¥6 304 300	31.3.82 Ile Takashima, Japon	Echouement (20)	Opérations de nettoyage Dommages causés aux pêcheries 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 causés aux pêcheries 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 causés aux pêcheries Prise en charge financière Total	¥23 193 525 1 541 584 9 861 480 ¥34 596 589	versé versé versé ¥14 843 746 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 causés aux pêcheries 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 Dommages causés aux pêcheries Prise en charge financière Total	¥68 609 674 25 502 144 1 346 480 ¥95 458 298	versé versé versé
KOSHUN MARU N°1 (Japon)	68 tjb ¥1 896 320	5.3.85 Baie de Tokyo, Japon	Abordage (80)	Opérations de nettoyage Prise en charge financière	¥26 124 589 ¥474 080	versé pas encore versé Demande de recours par le FIPOL est en suspens

PATMOS (Grèce)	51 627 ijb Lit13 263 703 650	21.3.85 Déroit de Messine, Italie	Abordage (700)	Mesures de sauvegarde et opérations de nettoyage (assistance y incluse) Lit56 049 076 053 Demande au milieu marin 5 000 000 000 Total Lit61 049 076 053		demandé demandé	La plupart des demandes ont été réglées; Lit9 436 318 650 versés par l'assureur P & I; procédure judiciaire en cours contre le FIPOL.
JAN (RFA)	1 400 ijb DKr1 576 170	2.8.85 Aalborg, Danemark	Echouement (300)	Autorités danoises Municipalité Demandeurs privés Prise en charge financière Total DKr9 378 528 24 126 53 007 394 043 DKr9 849 704		versé versé versé versé	
ROSE GARDEN MARU (Panama)	2 621 ijb US\$364 182 (évaluation)	26.12.85 Umm Al Qaiwain, 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 ijb DM324 629	3.1.86 Estuaire de l'Elbe, RFA	Abordage (200)	Autorités allemandes Demandeurs privés Total DM3 129 425 1 086 DM3 220 511		versé versé	DM333 027 récupérés par voie de recours
TAKE MARU N°6 (Japon)	83 ijb ¥3 876 800	9.1.86 Port de 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 ijb Din1 175 064	18.12.86 Alger, Algérie	Déchargement d'hydrocarbures (évalué à 15)	Centrale électrique Opérations de nettoyage du propriétaire Total Prise en charge financière Din5 278 525 5 650 Din5 284 175 Din293 766		demandé demandé pas encore versé	
THUNTANK 5 (Suède)	2 866 ijb SKr2 741 746	21.12.86 Gävle, Suède	Echouement (150-200)	Autorités suédoises Demandeurs privés Total Prise en charge financière SKr24 992 884 49 361 SKr25 042 245 SKr685 437		demandé versé pas encore versé	SKr49 361 versés par l'assureur P & I
ANTONIO GRAMSCI (URSS)	27 706 ijb Rbls2 431 854	6.2.87 Borgå, Finlande	Echouement (600-700)	Autorités finlandaises Autorités de l'URSS FM22 124 415 Rbls2 312 864		demandé demandé	D'autres demandes pourraient être présentées

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
SOUTHERN EAGLE (Japon)	4 461 tjb ¥93 874 528	15.6.87 Sada Misaki, Japon	Abordage (15)	Opérations de nettoyage Dommages causés aux pêcheries Total	¥37 189 390 94 800 000 ¥131 989 390	demandé demandé	
				Prise en charge financière	¥23 468 632	pas encore versé	
EL HANI (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	Demande n'a pas été poursuivie
AKARI (Panama)	1 345 tjb £1 115 000 (évaluation)	25.8.87 Dubai, Emirats arabes unis	Feu (1 000)	Opérations de nettoyage	US\$394 000	demandé	D'autres demandes pourraient être présentées
HINODE MARU N°1 (Japon)	19 tjb ¥480 000 (évaluation)	18.12.87 Yowatahama, Japon	Malloilement de corgaison (25)	Opérations de nettoyage Dommages causés aux pêcheries Total	¥3 271 225 30 000 ¥3 301 225	demandé demandé	
				Prise en charge financière	¥120 000	pas encore versé	
AMAZZONE (Italie)	18 325 tjb FF13 860 396	31.1.88 Bretagne, France	Citernes endommagées dans une forte tempête (2 000)	Autorités françaises locales Demandeurs privés français Demandeurs privés français Total	FF978 853 99 925 59 392 FF1 138 170	demandé demandé versé	FF59 392 versés par l'assureur P & I; d'autres demandes seront présentées.
				Autorités des îles Anglo-Normandes	£21 393	agréé	
TAIYO MARU N°13 (Japon)	86 tjb ¥2 476 800	12.3.88 Port de Yokohama, Japon	Déchargement (6)	Demandeurs privés Prise en charge financière	¥8 611 685 ¥619 200	agréé pas encore versé	
KASUGA MARU N°1 (Japon)	480 tjb ¥12 800 000 (évaluation)	10.12.88 Kyoga Misaki, Japon	Enfoncement (1 100)				Demandes pas encore présentées

Notes

1 Les montants indiqués sont donnés en monnaie nationale; les taux de change appropriés étaient les suivants au 30 décembre 1988:

£1	Din	11,4713	£1	=	FF	10,9575
	DM	3,2075			Lit	2362,00
	DKr	12,4100			¥	226,00
	US\$	1,8090			SKr	11,08
	FM	7,5168			Rbls	1,0911

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).