

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

**RAPPORT ANNUEL DE
1989**



**RAPPORT SUR LES ACTIVITIES DU FONDS
INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR
LES DOMMAGES DUS A LA
POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES
AU COURS DE L'ANNEE CIVILE 1989**

Imprimé en Grande-Bretagne par
Laserbureau Ltd, 107 Crawford Street, Londres W1H 1AL

TABLE DES MATIERES

	Page	
1	Introduction	5
2	Membres du FIPOL	5
3	Contacts avec les gouvernements	7
4	Relations avec les organisations internationales et les milieux intéressés	9
5	Conférences et séminaires	10
6	Protocoles de 1984 modifiant la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	11
7	Assemblée et Comité exécutif	11
7.1	12ème session de l'Assemblée	11
7.2	22ème session du Comité exécutif	12
7.3	23ème session du Comité exécutif	14
8	Secrétariat	14
9	Comptes du FIPOL	14
10	Contributions	15
11	Placement des fonds	18
12	Règlement des demandes d'indemnisation	18
12.1	Généralités	18
12.2	Evénements dont le FIPOL a traité en 1989	20
	KOSHUN MARU N°1	20
	PATMOS	20
	OUED GUETERINI	24
	THUNTANK 5	26
	ANTONIO GRAMSCI	30
	SOUTHERN EAGLE	35
	AKARI	35
	HINODE MARU N°1	36
	AMAZZONE	37
	TAIYO MARU N°13	39
	KASUGA MARU N°1	40
	FUKKOL MARU N°12	42
	TSUBAME MARU N°58	42
	TSUBAME MARU N°16	43
	KIFUKU MARU N°103	43
	NANCY ORR GAUCHER	44
	DAINICHI MARU N°5	45
13	Conclusions	45
<i>Annexes</i>		
I	Structure du FIPOL	47
II	Compte des recettes et des dépenses - Fonds général	48
III	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le TANIO	49

	Page	
IV	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le BRADY MARIA	50
V	Bilan du FIPOL	51
VI	Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des Etats membres pendant l'année civile 1988	52
VII	Résumé des sinistres	53

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 de navires-citernes en charge. Le présent rapport pour l'année civile 1989 récapitule les activités du FIPOL au cours de sa onzième année d'existence.

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). 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. La Convention portant création du Fonds, qui complète la Convention sur la responsabilité civile, établit un régime d'indemnisation des victimes qui entre en jeu lorsque l'indemnisation prévue aux termes de la Convention sur la responsabilité civile est insuffisante.

Le FIPOL est une organisation intergouvernementale mondiale qui a été établie pour administrer le régime d'indemnisation institué par la Convention portant création du Fonds. Il 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 limitée à 60 millions de droits de tirage spéciaux (ce qui correspond à £49 millions ou à US\$79 millions), y compris le montant effectivement versé par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

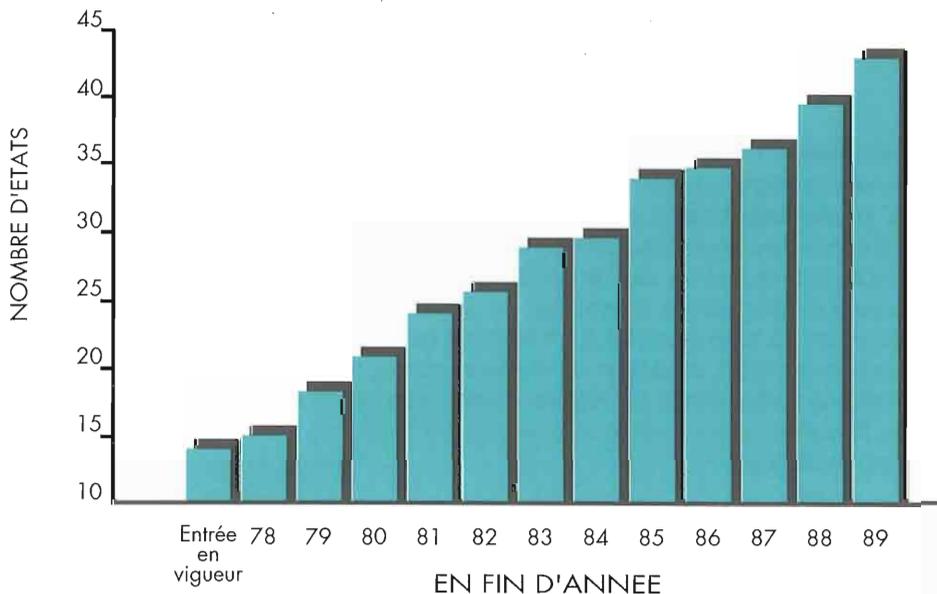
2 MEMBRES DU FIPOL

Au moment de l'entrée en vigueur de la Convention portant création du Fonds en octobre 1978, 14 Etats y étaient Parties et ainsi membres du FIPOL. Depuis, le nombre des Etats membres n'a cessé d'augmenter. A la fin de 1988, 40 Etats étaient membres du FIPOL.

Trois Etats en sont devenus membres en 1989. La Convention portant création du Fonds est entrée en vigueur le 13 avril 1989 pour la République de Vanuatu, le 24 avril 1989 pour le Canada et le 24 octobre 1989 pour la République de Chypre, le nombre des Etats membres atteignant ainsi 43.

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

Membres du FIPOL



Au 31 décembre 1989, les 43 Etats ci-après étaient membres du FIPOL:

- | | |
|-----------------------------------|---------------------------|
| Algérie | Indonésie |
| Allemagne, République fédérale d' | Islande |
| Bahamas | Italie |
| Bénin | Japon |
| Cameroun | Koweït |
| Canada | Libéria |
| Chypre | Maldives |
| Côte d'Ivoire | Monaco |
| Danemark | Nigéria |
| Emirats arabes unies | Norvège |
| Espagne | Oman |
| Fidji | Papouasie-Nouvelle-Guinée |
| Finlande | Pays-Bas |
| France | Pologne |
| Gabon | Portugal |
| Ghana | Qatar |
| Grèce | République arabe syrienne |

Royaume-Uni
Seychelles
Sri Lanka
Suède
Tunisie

Tuvalu
Union des Républiques
socialistes soviétiques
Vanuatu
Yougoslavie

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

D'après les renseignements dont il dispose, le Secrétariat du FIPOL s'attend à ce que plusieurs Etats deviennent membres du FIPOL dans un avenir proche. En Irlande, le Parlement a approuvé la Convention portant création du Fonds et la législation nécessaire à sa mise en oeuvre. La législation de mise en oeuvre de la Convention se trouve à un stade avancé d'élaboration en Arabie saoudite, à Djibouti, en Inde, au Maroc 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 membres. A la fin de 1989, les Etats ci-après bénéficiaient du statut d'observateur:

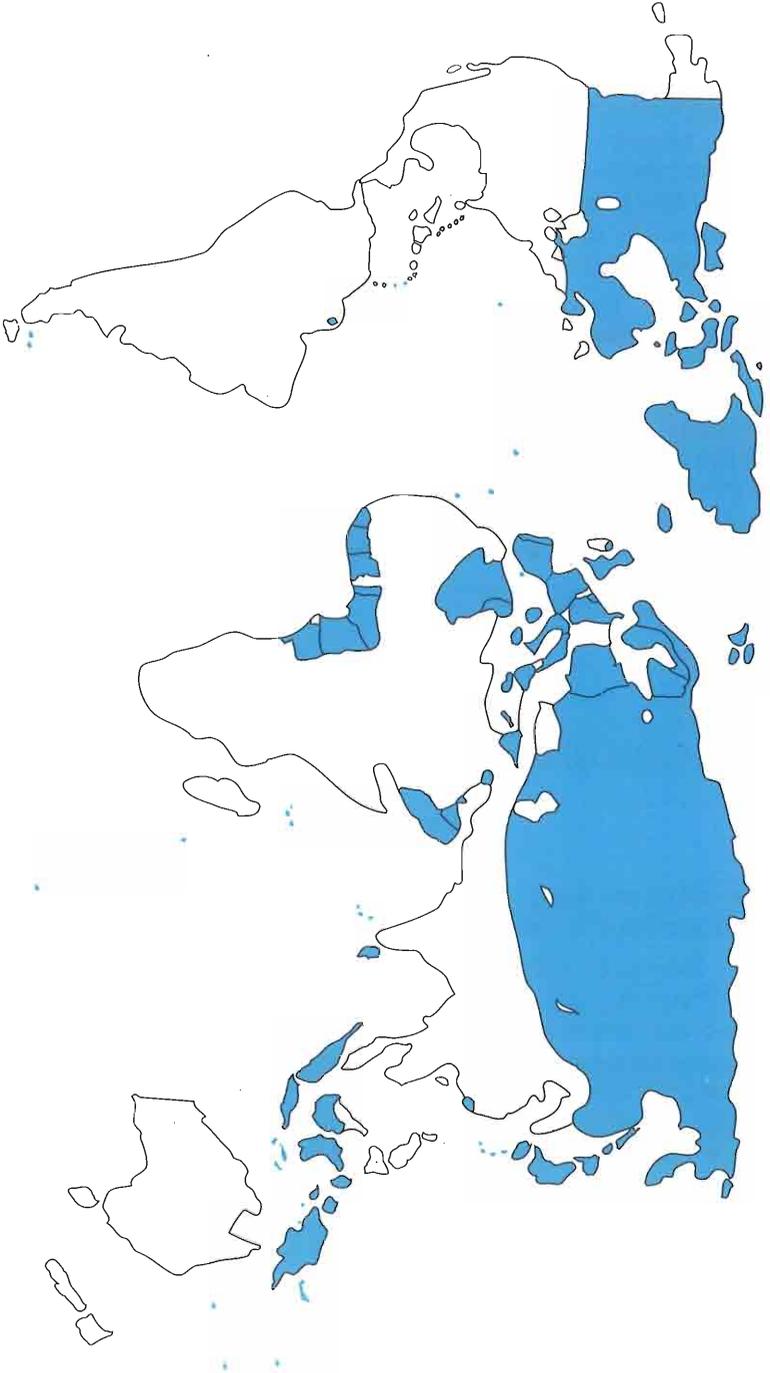
Argentine
Belgique
Brésil
Chili
Chine
Etats-Unis d'Amérique

Irlande
Mexique
République démocratique
allemande
Suisse
Venezuela

3 CONTACTS AVEC LES GOUVERNEMENTS

La bonne marche du FIPOL est grandement facilitée par le solide appui qu'il reçoit de la part des Gouvernements des Etats membres. Comme par le passé les visites qu'a effectuées l'Administrateur dans les Etats membres ont contribué à établir de précieux contacts personnels entre le Secrétariat du FIPOL et les fonctionnaires chargés de questions touchant le FIPOL au sein d'administrations nationales. En 1989, l'Administrateur s'est rendu dans huit Etats membres - Algérie, Canada, Finlande, France, Japon, Norvège, Suède et Union des Républiques socialistes soviétiques - pour des entretiens avec des responsables gouvernementaux au sujet de la Convention portant création du Fonds et des activités du FIPOL.

Conformément aux instructions données par l'Assemblée à sa 11ème session, le Secrétariat du FIPOL a poursuivi ses efforts pour accroître le nombre des Etats membres, en tenant compte de l'importance accordée par l'Assemblée au renforcement de l'assiette financière du FIPOL. A cet effet, le Secrétariat s'est efforcé de communiquer aux gouvernements et aux représentants des secteurs intéressés autant de renseignements que possible sur le régime complexe d'indemnisation créé par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. En 1989, l'Administrateur s'est rendu aux Etats-Unis d'Amérique et au Mexique en vue d'y avoir des entretiens concernant la Convention sur la



Etats membres du FIPOL au 31 décembre 1989

responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds avec des responsables gouvernementaux de ces Etats.

L'Administrateur et le Juriste ont aussi eu des entretiens avec des représentants des Gouvernements d'Etats membres et d'Etats non membres à l'occasion de réunions qui ont eu lieu au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI), notamment lors de la session de l'Assemblée de l'OMI en octobre 1989.

Sur l'invitation du Commandant du Service des garde-côtes des Etats-Unis, l'Administrateur s'est rendu en Alaska sur les lieux du sinistre de l'EXXON VALDEZ où il a suivi, pendant quatre jours en avril 1989, le déroulement des opérations de nettoyage.

Le Secrétariat du FIPOL a, sur leur demande, aidé certains Etats non membres à élaborer la législation nationale nécessaire en vue de 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

Comme les années précédentes, le FIPOL a bénéficié d'une étroite collaboration avec de nombreuses organisations internationales intergouvernementales. L'aide et le soutien accordés par l'OMI au FIPOL ont été particulièrement importants en 1989 également. 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. Le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et deux autres organisations intergouvernementales, la Communauté économique européenne (CEE) et l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), jouissent aussi du statut d'observateur.

Au fil des années, le FIPOL a noué une étroite coopération avec un certain nombre d'organisations et autres organes non gouvernementaux internationaux. La coopération avec les Clubs de P & I pour le règlement des demandes d'indemnisation revêt une grande importance. Cette coopération est non seulement dans l'intérêt du FIPOL et des Clubs, mais aussi dans l'intérêt des demandeurs, car elle contribue à accélérer les règlements. Le FIPOL a en règle générale recours aux compétences techniques de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) pour les événements ayant entraîné une pollution par les hydrocarbures; l'assistance fournie par l'ITOPF est cruciale, étant donné que le FIPOL ne dispose pas de telles compétences au sein de son Secrétariat. Le FIPOL entretient également une collaboration étroite avec l'Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) et CRISTAL Ltd, qui représentent les intérêts de l'industrie pétrolière. La coopération entre le FIPOL et CRISTAL a encore pris de l'importance compte tenu du lien instauré entre le régime d'indemnisation des Conventions internationales et les systèmes volontaires du secteur privé (TOVALOP et CRISTAL) à la suite de la révision de ces systèmes en 1987.

Les 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)
Conseil 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)

5 CONFERENCES ET SEMINAIRES

En 1989 l'Administrateur et le Juriste ont pris la parole à diverses reprises dans le cadre 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.

L'Administrateur a pris part à la conférence de 1989 sur les déversements d'hydrocarbures organisée à San Antonio (Etats-Unis d'Amérique) par le Service des garde-côtes des Etats-Unis, l'American Petroleum Institute et l'Environmental Protection Agency des Etats-Unis, où il a présenté un exposé sur les dix années d'expérience acquise par le FIPOL dans le règlement des demandes d'indemnisation. Il a traité de la responsabilité et de l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ainsi que du fonctionnement du FIPOL lors d'un séminaire tenu à Mexico (Mexique), et il a participé à un séminaire à Ottawa (Canada) sur les déversements d'hydrocarbures. Il a parlé de la responsabilité et de l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures aux étudiants de l'Université maritime mondiale à Malmö (Suède). L'Administrateur a présenté un exposé sur les faits intervenus récemment dans le cadre de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds à des représentants du secteur pétrolier, des propriétaires de navires et des assureurs P & I à Tokyo (Japon). Il a également décrit les activités du FIPOL aux membres de l'Association allemande de droit maritime à Hambourg (République fédérale d'Allemagne) et à l'Institut nordique de droit maritime à Oslo (Norvège).

Le Juriste a donné une conférence au sujet de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds lors d'un séminaire régional consacré à la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution du milieu marin qui s'est tenu à Cartagena (Colombie) sous les auspices de la Commission permanente du Pacifique Sud. Il a également participé à un séminaire

sur les preuves à fournir aux tribunaux qui a eu lieu à Copenhague (Danemark) sous l'égide de la Communauté économique européenne et au cours duquel il a parlé de la responsabilité et de l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

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

En 1984 une conférence diplomatique tenue 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, l'Australie, la France, le Pérou, la République fédérale d'Allemagne et Saint-Vincent-et-Grenadines, tandis que seules la France et la République fédérale d'Allemagne sont à ce jour devenues Parties au Protocole modifiant la Convention portant création du Fonds. Au Royaume-Uni, un projet de loi qui permettrait au Gouvernement de ratifier les Protocoles a été approuvé par le Parlement et on s'attend à ce que cet Etat dépose bientôt ses instruments de ratification. Aux Etats-Unis d'Amérique, un certain nombre de projets de lois traitant de la responsabilité et de l'indemnisation pour les dommages dus à des déversements d'hydrocarbures ont été soumis au Congrès qui examine dans ce contexte les Protocoles de 1984. Plusieurs autres Etats, notamment 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.

7 ASSEMBLEE ET COMITE EXECUTIF

7.1 12ème session de l'Assemblée

L'Assemblée qui se compose de représentants de tous les Etats membres a tenue sa 12ème session du 25 au 27 octobre 1989. 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 1er janvier au 31 décembre 1988.
- b) L'Assemblée a adopté le budget pour 1990 qui prévoit des dépenses administratives s'élevant à £485 530.

- c) L'Assemblée a nommé à l'unanimité M. Måns Jacobsson (Suède) aux fonctions d'Administrateur du FIPOLE pour un second mandat de cinq ans à compter du 1er janvier 1990.
- d) L'Assemblée a décidé de percevoir pour 1989 des contributions annuelles d'un montant de £1,6 million au titre du fonds général, de £1,7 million au titre du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le THUNTANK 5 et de £1,5 million au titre du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le KASUGA MARU N°1, lesquelles devraient être versées au plus tard le 1er février 1990.
- e) 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:
- | | |
|-----------------------------------|---------------------------|
| Allemagne, République fédérale d' | Libéria |
| Bahamas | Monaco |
| Canada | Pays-Bas |
| Chypre | Pologne |
| Côte d'Ivoire | République arabe syrienne |
| Espagne | Suède |
| Finlande | Union des Républiques |
| Japon | socialistes soviétiques |
- f) L'Assemblée a décidé que la définition de l'expression "hydrocarbures donnant lieu à contribution" qui figurait à l'article 1.3 de la Convention portant création du Fonds ne devait pas être interprétée de manière à englober les charges de craquage catalytique, les charges de viscoréduction et le goudron aromatique.

7.2 22ème session du Comité exécutif

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 FIPOLE dans la mesure où l'Administrateur n'est pas autorisé à le faire.

Le Comité exécutif a tenu sa 22ème session les 24 et 25 octobre 1989 sous la présidence de M. P Novia (Italie).

Le Comité exécutif a été mis au courant de l'état du règlement des demandes d'indemnisation résultant des événements entraînant une pollution dont le FIPOLE avait eu à connaître et a pris note des règlements conclus par l'Administrateur. Le Comité a en particulier suivi l'évolution de l'affaire du PATMOS, de l'OUED GUETERINI, du THUNTANK 5, de l'ANTONIO GRAMSCI et du KASUGA MARU N°1. Il a approuvé le règlement d'une demande soumise par le Gouvernement suédois dans l'affaire du THUNTANK 5 à raison d'un montant global de SKr23,2 millions (£2,3 millions). Le Comité a également approuvé certaines demandes d'indemnisation soumises dans l'affaire du KASUGA MARU N°1 qui représentaient au total £388 millions (£1,7 million) et a autorisé l'Administrateur à régler le reste des demandes nées de ce sinistre.



M. M Jacobsson, Administrateur (gauche), M. J Bredholt, Président (centre), et M. K Wada, Juriste (droite), avec d'autres membres du Secrétariat pendant l'Assemblée



L'Assemblée en session

Dans le contexte des sinistres du PATMOS et de l'ANTONIO GRAMSCI, le Comité exécutif a étudié la question de la recevabilité des demandes d'indemnisation pour les dommages causés à l'environnement. Il a également pris certaines décisions concernant l'interprétation de la notion de "dommage par pollution" à propos des demandes d'indemnisation résultant des sinistres du TSUBAME MARU N°58 et du TSUBAME MARU N°16.

Le Comité exécutif a examiné une version révisée du Manuel sur les demandes d'indemnisation dont l'objet est de donner des renseignements pratiques aux victimes de dommages dus à une pollution par les hydrocarbures pour la soumission de leurs demandes d'indemnisation au FIPOL.

7.3 23ème session du Comité exécutif

A sa 23ème session, le 27 octobre 1989, le Comité exécutif a élu M. W W Sturms (Pays-Bas) à la présidence.

8 SECRETARIAT

Le Secrétariat administre le FIPOL et, en particulier, traite des demandes d'indemnisation. Il compte actuellement sept personnes: l'Administrateur, le Juriste, le Fonctionnaire des finances et du personnel, trois Secrétaires et un Messager.

En octobre 1984, l'Assemblée a nommé M. Måns Jacobsson (Suède) aux fonctions d'Administrateur pour la période allant du 1er janvier 1985 au 31 décembre 1989. Comme cela a déjà été mentionné, l'Assemblée a en octobre 1989 reconduit M. Jacobsson dans ses fonctions pour la période allant du 1er janvier 1990 au 31 décembre 1994.

9 COMPTES DU FIPOL

Les comptes du FIPOL pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1988 ont été approuvés par l'Assemblée en octobre 1989.

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

En ce qui concerne le fonds général (annexe II), la majeure partie des recettes de 1988 est provenue des contributions initiales et annuelles (qui se sont élevées à £896 519 sur un montant total de recettes de £1 318 539). Une somme considérable (£337 223) a été retirée des intérêts perçus sur les placements des avoirs du FIPOL. Les dépenses administratives se sont chiffrées à £309 789, soit un montant inférieur d'environ 10% aux crédits ouverts dans le budget. Les dépenses découlant de petites demandes d'indemnisation se sont élevées à £705 630. Un surcroît de recettes de £302 205 par rapport aux dépenses a été enregistré pour l'exercice financier 1988 et ce montant s'est ajouté à l'excédent accumulé lors d'années précédentes, pour le porter à £3 441 432. Ce montant comprend le fonds de roulement, qui en 1988 était de £2 millions. Il convient de noter que ce fonds de roulement a été porté à

£4 millions à compter du 1er février 1989 par une décision de l'Assemblée prise en octobre 1988.

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 en décembre 1987 grâce à un règlement transactionnel extra-judiciaire intervenue à la suite de l'introduction en France d'une action récursoire par le FIPOL. Des indemnités d'un faible montant seulement (£87 559) ont été versées en 1988 au titre du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le TANIO. Les intérêts perçus sur le placement des avoirs de ce fonds se sont élevés à £1 100 985. Le solde du fonds constitué pour le TANIO se chiffrait à £13 658 916 au 31 décembre 1988.

En ce qui concerne le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le BRADY MARIA (annexe IV), des contributions annuelles d'un montant total de £400 753 ont été reçues en 1988. Un montant de £105 355 a été recouvré à la suite d'une action en recours intentée contre le propriétaire de l'autre navire en cause dans le sinistre du BRADY MARIA. Compte tenu du remboursement d'un emprunt de £434 374 effectué auprès du fonds général, le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le BRADY MARIA enregistrait un solde de £54 040 au 31 décembre 1988.

Le bilan du FIPOL au 31 décembre 1988 figure à l'annexe V du présent rapport. Le passif exigible du FIPOL à cette date pour des événements ayant entraîné une pollution a été évalué à £7 657 738.

Les comptes du FIPOL pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1989 seront soumis au printemps de 1990 au Commissaire aux comptes pour qu'il formule son opinion à leur égard, puis présentés à l'Assemblée pour approbation à sa 13ème session, en septembre 1990. Ces comptes seront ensuite reproduits dans le rapport sur les activités du FIPOL au cours de l'année civile 1990.

Comme par le passé les 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 membre, a reçu plus de 150 000 tonnes de pétrole brut ou de fuel-oil lourd ("hydrocarbures donnant lieu à contribution") transportées 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. Elles sont versées directement au FIPOL par chaque contributeur. Les gouvernements n'ont aucune responsabilité pour 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 29 décembre 1989, correspondait à £0,0025640). 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.

En octobre 1988, l'Assemblée a décidé de percevoir pour 1988 des contributions annuelles d'un montant de £2 900 000 au titre du fonds général et de £90 000 au titre du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le JAN, lesquelles devaient être versées au plus tard le 1er février 1989. Le montant exigible de chaque contributaire par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus était de £0,0036502 pour ce qui était du fonds général, chiffre qui a été calculé en fonction des quantités d'hydrocarbures reçues en 1987, et de £0,0001097 pour ce qui est du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le JAN, en fonction des quantités d'hydrocarbures reçues en 1984 (soit l'année précédant le sinistre). Une faible part seulement de ces contributions n'a pas encore été réglée.

Comme cela a déjà été mentionné, l'Assemblée a décidé en octobre 1989 de percevoir pour 1989 des contributions annuelles d'un montant de £1,6 million au titre du fonds général, de £1,7 million au titre du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le THUNTANK 5 et de £1,5 million au titre du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le KASUGA MARU N°1, lesquelles devaient être versées au plus tard le 1er février 1990. Le montant exigible par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus était de £0,0018797 pour ce qui est du fonds général, chiffre qui a été calculé en fonction des quantités d'hydrocarbures reçues en 1988, de £0,0022037 pour ce qui est du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le THUNTANK 5, en fonction des quantités d'hydrocarbures reçues en 1985, et de £0,0018788 au titre du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le KASUGA MARU N°1, chiffre qui a été calculé sur la base des quantités d'hydrocarbures reçues en 1987. Seule une faible part de ces contributions avait été reçue au 31 décembre 1989.

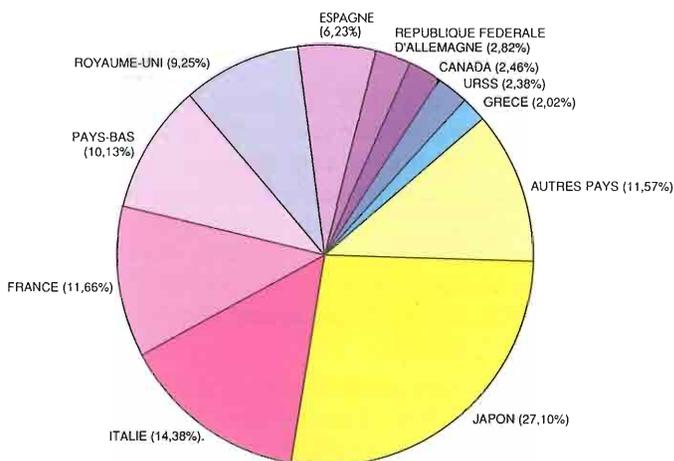
Pour ce qui est de l'encaissement des contributions d'années précédentes, la situation doit être considérée comme très satisfaisante, les arriérés ne portant que sur de très faibles montants. Au 31 décembre 1989, un montant de £65 000 seulement n'avait pas été acquitté, ce qui représente moins de 0,15% des quotes-parts fixées pour toutes les années précédentes. En octobre 1989, l'Assemblée s'est à nouveau félicitée de l'attitude positive des contributaires à l'égard du règlement des contributions.

Les versements effectués par le FIPOL au titre de demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures 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 1989.

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
1989	1 600 000	3 200 000	4 800 000

Si les contributions à un fonds de grosses demandes d'indemnisation ne sont pas entièrement utilisées par le FIPOL pour les versements effectués au titre de l'événement pour lequel elles ont été perçues, le solde est remboursé aux contributeurs. Conformément à une décision de l'Assemblée, un montant de £13,9 millions provenant du solde du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le TANIO a été remboursé le 1er février 1989 aux personnes qui avaient versé à ce fonds des contributions pour 1983. Ce solde élevé s'explique par le recouvrement d'une somme importante à la suite d'une action récursoire.

Contributions de 1989 au fonds général



Les parts des contributions annuelles de 1989 au fonds général au titre des Etats membres sont indiquées dans le graphique ci-dessus.

Les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues dans les Etats membres en 1988 sont indiquées à l'annexe VI du présent rapport.

11 PLACEMENT DES FONDS

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 1989, des placements ont été effectués auprès de plusieurs grandes banques londoniennes. Si l'on exclut ceux qui couraient seulement jusqu'au prochain jour ouvrable ou pour moins de trois jours fixes, les placements ont porté des intérêts dont le taux variait entre 12,125% et 15,0625% par an, la moyenne étant de 13,45%. Les intérêts perçus en 1989 sur les placements se sont élevés à £913 000, sur un capital de £6,8 millions en moyenne. Ces intérêts ne comprennent pas la somme de £315 028 obtenue en janvier 1989 sur le reliquat du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le TANIO, qui a été liquidé le 1er février 1989 par restitution aux contribuables.

Au 31 décembre 1989, le portefeuille des placements du FIPOL s'élevait au total à £3 515 158. Ce montant se compose des avoirs du FIPOL, du Fonds de prévoyance du personnel et d'un solde créditeur de £1 060 974 au titre du compte des contribuables.

12 REGLEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

12.1 Généralités

Depuis sa création en octobre 1978 et jusqu'au 31 décembre 1989, le FIPOL est intervenu dans le règlement de demandes d'indemnisation résultant de 43 événements. 25 de ces événements se sont produits au Japon, tandis que 13 événements, donnant lieu dans l'ensemble à de plus grosses demandes d'indemnisation, se sont produits dans les eaux européennes, un en Indonésie, un en Algérie, un au Canada et deux dans le Golfe. Toutefois, certains de ces événements n'ont pas donné lieu à des versements de la part du FIPOL. Le total des sommes versées à ce jour par le FIPOL au titre de demandes d'indemnisation ou de prises en charge financière s'élève à £41 millions.

En 1989 six sinistres se sont produits qui ont donné lieu à la soumission de demandes d'indemnisation au FIPOL, à savoir ceux du FUKKOL MARU N°12, du TSUBAME MARU N°58, du TSUBAME MARU N°16, du KIFUKU MARU N°103 et du DAINICHI MARU N°5 qui sont survenus au Japon, ainsi que celui du NANCY ORR

GAUCHER qui s'est produit au Canada. Ces sinistres ont tous entraîné des demandes d'indemnisation d'un montant relativement modeste.

En dehors de ces nouveaux sinistres on comptait, au 31 décembre 1989, quatre événements qui n'avaient pas encore été définitivement réglés: ceux du KOSHUN MARU N°1 (au sujet duquel il n'existe plus qu'une demande en recours à régler), du PATMOS, de l'AKARI et de l'AMAZZONE. En outre, certains points restaient en suspens pour ce qui est du sinistre de l'ANTONIO GRAMSCI.

Les faits les plus marquants qui se soient produits en 1989 concernent le règlement définitif de toutes les demandes d'indemnisation soumises au FIPOL à la suite de quatre sinistres majeurs mettant en cause l'OUED GUETERINI (Algérie, 1986), le THUNTANK 5 (Suède, 1986), l'ANTONIO GRAMSCI (Finlande, 1987) et le KASUGA MARU N°1 (Japon, 1988).

Le FIPOL est engagé dans des procédures judiciaires complexes en Italie au sujet de certaines des demandes d'indemnisation nées du sinistre du PATMOS survenu en mars 1985 dans le détroit de Messine. Dans le cadre de ces procédures, des questions juridiques importantes ont été soulevées. Le principal problème en suspens concerne une demande d'indemnisation soumise par le Gouvernement italien au titre des dommages au milieu marin, qui avait été rejetée par le tribunal de première instance. Cette demande est actuellement examinée par la Cour d'appel de Messine.

Le FIPOL ne peut faire droit à une demande d'indemnisation 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. La définition du "dommage par pollution" dans les Conventions n'est pas très claire. Cependant, au fil des années le FIPOL a mis au point certains principes pour déterminer 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 signalés à ce Comité, qui les a entérinés. On se reportera, à cet égard, aux pages 59 à 64 du rapport du FIPOL pour l'année civile 1988 où se trouvera un exposé en termes généraux de la politique du FIPOL en ce qui concerne la recevabilité des demandes d'indemnisation, telle qu'elle a pris forme au fil des années. Il convient de noter que 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.

Des précisions sur les événements dont le FIPOL a traité en 1989 figurent à la section 12.2 du présent rapport. Les montants en livres sterling ont été obtenus par application du taux de change en vigueur au 29 décembre 1989, 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 VII contient un résumé de tous les sinistres dont le FIPOL a eu à connaître à ce jour et pour lesquels il a déjà assuré ou pourrait être appelé à assurer

une indemnisation ou une prise en charge financière. Elle énumère également d'autres sinistres dont le FIPOL a eu à connaître mais pour lesquels il n'a finalement pas dû faire de versements.

12.2 Evénements dont le FIPOL a traité en 1989

KOSHUN MARU N°1

(Japon, 5 mars 1985)

Le navire-citerne japonais KOSHUN MARU N°1 (68 tjb), qui transportait 100 tonnes de fuel-oil lourd, 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 presque entièrement coulé. 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 avait versé à titre d'indemnités. Ces négociations prennent du temps car elles couvrent aussi des demandes relatives aux lésions corporelles occasionnées par la collision.

Aucun versement n'a encore été effectué au titre de la prise en charge financière du propriétaire du navire qui représente ¥474 080 (£2 050).

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). 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. Seules quelques tonnes d'hydrocarbures ont atteint la côte sicilienne. Les autorités italiennes ont entrepris des vastes opérations afin de circonscrire la nappe d'hydrocarbures et de prévenir une pollution des côtes de la Sicile et de la Calabre. De grandes quantités de dispersants ont été utilisées.

Le propriétaire du PATMOS et son assureur, le United Kingdom Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK 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 (£6,5 millions).

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 (£37,2 millions).

Parmi ces demandes d'indemnisation, 30 se rapportaient nettement au coût des opérations de nettoyage ou des mesures de sauvegarde telles que définies dans la Convention sur la responsabilité civile et s'élevaient au total à environ Lit14 milliards (£6,8 millions). En février 1986, toutes ces demandes d'indemnisation à l'exception de deux d'entre elles ont été réglées à raison d'un montant total de Lit4 140 189 659 (£2,0 millions).

Douze demandes d'indemnisation s'élevant au total à environ Lit40 milliards (£19,6 millions) se rapportaient au coût d'opérations qui, de l'avis du FIPO, seraient normalement considérées comme des opérations d'assistance et des mesures connexes. Le FIPO a estimé que ces 12 demandes n'avaient pas trait à des opérations dont l'objectif essentiel était de prévenir la pollution et il les a donc rejetées.

Une demande d'indemnisation de Lit20 milliards (£9,8 millions), qui a ensuite été ramenée à Lit5 milliards (£2,4 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 subis ou la base de calcul du montant réclamé. Or l'Assemblée du FIPO, en 1980, avait adopté à l'unanimité une résolution stipulant que la détermination du montant des indemnités dues par le FIPO ne devrait pas être effectuée sur la base d'une quantification abstraite des dommages effectuée au moyen de modèles théoriques. Compte tenu de cette résolution, le FIPO a rejeté cette demande.

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 montants acceptés pour les demandes au sujet desquelles un accord était intervenu. 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 réclamés. Le tribunal a rejeté les demandes d'indemnisation auxquelles le FIPO et le Club avaient fait opposition. Le montant global des demandes d'indemnisation acceptées par le tribunal s'élevait à Lit4 267 312 659 (£2,1 millions).

Procédure d'opposition

Huit demandeurs ont fait opposition à la décision du 18 février 1986. Le tribunal de première instance a le 30 juillet 1986 rendu son jugement au sujet des oppositions présentées. S'agissant des demandes présentées au titre des opérations d'assistance, le tribunal en a rejeté certaines et en a accepté d'autres dont il a réduit le montant. Il 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 (£2,8 millions).

Procédure d'appel

Six demandeurs, parmi lesquels le Gouvernement italien, dont les demandes avaient été entièrement ou partiellement rejetées au cours de la procédure d'opposition, ont fait appel du jugement du 30 juillet 1986 devant la Cour d'appel de Messine.

Règlements transactionnels extra-judiciaires intervenus pendant la procédure d'appel

Dans son appel, la société Esso (propriétaire de la cargaison du PATMOS) dont la demande avait été rejetée en totalité par le tribunal de première instance, a réclamé le versement d'une somme totale de Lit22 628 039 202 (£11,1 millions). Une partie de cette somme, soit Lit13 280 millions (£6,5 millions), se rapportait à une rémunération d'assistance due par la société aux assistants, en subrogation de ces derniers. Dans son jugement, le tribunal de première instance 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 leur objectif essentiel 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. A partir de ce principe, le tribunal a rejeté certaines de ces demandes (dont celle de la société Esso) et en a accepté d'autres après en avoir réduit le montant. En janvier 1988, un règlement transactionnel extra-judiciaire est intervenu concernant la demande de la société Esso, qui a été acceptée à concurrence d'un montant total de Lit4 939 742 171 (£2,4 millions), y compris intérêts, compensation pour la dévaluation et frais divers. Ce règlement ne prévoyait pas de versement au titre de la rémunération d'assistance. Dans le compte rendu de la séance au cours de laquelle la Cour d'appel a approuvé le règlement, il est spécifié que la société Esso a renoncé à faire valoir sa demande en ce qui concerne la rémunération d'assistance.

En novembre 1988, un autre règlement extra-judiciaire est intervenu concernant une demande présentée par le propriétaire d'un navire libyen qui avait demandé une indemnisation au titre de pertes résultant du fait que ce navire avait dû quitter un chantier pour céder sa place au PATMOS.

Demandes d'indemnisation en suspens en procédure d'appel

Ainsi qu'il a été mentionné plus haut, le Gouvernement italien a 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 affirmé que ces dommages portaient atteinte au droit de souveraineté de l'Etat italien sur ses eaux territoriales. Le tribunal de première instance a indiqué que ce droit n'était pas un droit de propriété et ne pouvait pas être enfreint par des actes commis par des particuliers. En outre, le tribunal a déclaré que l'Etat n'avait subi aucune perte de revenus et n'avait encouru aucun frais à la suite des dommages qui auraient été causés aux eaux territoriales, à la faune ou à la flore. L'Etat n'avait donc subi aucune perte économique. Le tribunal a également attiré l'attention sur la résolution de l'Assemblée du FIPOL mentionnée ci-dessus. Pour ces raisons, le tribunal a rejeté cette demande.

Le Gouvernement italien a, dans son appel, fait valoir que sa demande concernait les dommages effectivement causés au milieu marin et les pertes économiques effectivement subies par le tourisme et les pêcheurs. Il a donc affirmé que sa demande n'allait pas à l'encontre de l'interprétation de la définition du dommage par pollution que l'Assemblée avait adoptée par la résolution susmentionnée.

En octobre 1988, le Comité exécutif a réaffirmé la position du FIPOL selon laquelle un demandeur n'avait droit à réparation en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds que s'il avait subi un préjudice économique quantifiable. Compte tenu de la position du Gouvernement italien qui estimait que sa demande d'indemnisation portait sur des dommages effectivement subis par le milieu marin, le Comité a rappelé l'interprétation de la définition du dommage par pollution donnée dans la résolution. Pour ce qui est des pertes économiques qu'auraient subies le secteur touristique et certains pêcheurs, le Comité a été d'avis qu'une indemnisation ne pouvait être demandée pour de tels dommages que par les particuliers victimes de ces dommages, lesquels devaient, en outre, donner des preuves du montant des pertes économiques qu'ils avaient subies.

La Cour d'appel a, le 30 mars 1989, rendu un jugement non définitif au sujet de la demande du Gouvernement italien. Dans ce jugement, elle a déclaré que le propriétaire du PATMOS, le UK Club et le FIPOL étaient responsables des dommages visés par la demande du Gouvernement italien. Par une ordonnance de la même date, elle a nommé trois experts qu'elle a chargés d'établir si la pollution par les hydrocarbures avait causé des dommages aux ressources marines au large des côtes de Sicile et de Calabre; dans l'affirmative, les experts devaient en déterminer le montant ou, dans tous les cas, fournir tout élément utile pour l'évaluation équitable des dommages. Le rapport des experts devait être déposé devant la Cour d'appel le 16 janvier 1990 au plus tard.

Dans le cas d'un jugement non définitif de cette nature, une partie peut en droit italien soit faire immédiatement appel devant la Cour suprême, soit se réserver le droit de faire appel sur la question de principe visée par le jugement non définitif, conjointement avec un appel contre le jugement définitif que doit rendre la Cour d'appel. Le FIPOL a décidé de se réserver le droit de faire appel devant la Cour suprême. Le propriétaire du PATMOS et le UK Club ont pris la même décision.

En octobre 1989, le Comité exécutif a fait part de ses inquiétudes quant à ce jugement et il a réaffirmé la position adoptée en 1988 à l'égard de la demande d'indemnisation du Gouvernement italien.

En dehors de la demande du Gouvernement italien, trois demandes demeurent en appel, leur montant total étant approximativement de Lit690 millions (£340 000).

Etat actuel des demandes d'indemnisation

Le montant total des demandes acceptées par les tribunaux s'élève à Lit9 418 318 650 (£4,6 millions). Les demandes rejetées qui ont été maintenues par les demandeurs en appel représentent un total de Lit5 735 268 884 (£2,8 millions). Le montant total des demandes contre le fonds de limitation est donc de

Lit15 153 587 534 (£7,4 millions). Comme cela a déjà été indiqué, le montant de la limitation est de Lit13 263 703 650.

En 1986, le UK Club a réglé les demandes d'indemnisation pour lesquelles la décision du tribunal était devenue définitive. Le Club a effectué d'autres versements en 1988, à la suite de deux règlements transactionnels extra-judiciaires. Le montant total des sommes versées aux demandeurs par le Club s'élève à Lit9 436 318 650 (£4,6 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 navire et des 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 sera examinée lorsqu'il aura été décidé si le FIPOL est tenu de verser une indemnisation en vertu de la Convention portant création du Fonds.

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 (Algérie) lorsqu'une partie de la cargaison se déversa sur le pont du navire, puis en partie à la mer dans la zone portuaire.

Il n'y a pas eu de dommage par pollution dans le port proprement dit. Toutefois, quinze tonnes de bitume environ ont pénétré dans la prise d'eau de mer d'une centrale électrique qui a dû être stoppée quelque temps. Une partie de l'équipement de la centrale a été polluée et a dû être nettoyée.

Le propriétaire de la centrale électrique (SONELGAZ) a intenté une action en justice contre le UK Club (l'assureur P & I du propriétaire du navire) et le FIPOL auprès du tribunal d'Alger. Ce tribunal a fixé le montant de limitation de la responsabilité du propriétaire à 1 175 064 dinars algériens (£91 000). Le fonds de limitation a été constitué par le Club au moyen d'une garantie bancaire.

La SONELGAZ a présenté une demande d'indemnisation s'élevant au total à Din5 278 525 (£409 850) au titre des dommages causés à l'équipement de la centrale, des frais de nettoyage ou de remplacement d'une partie de cet équipement et du manque à gagner résultant de la fermeture de la centrale. L'essentiel de cette demande d'indemnisation (Din4 088 000) portait sur le manque à gagner résultant de la fermeture de la centrale.

Au cours du procès, le UK Club a soutenu 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 avait résulté en totalité du fait qu'un tiers, à savoir l'exploitant du terminal pétrolier où

Sinistre du THUNTANK 5 - Rochers pollués lavés à l'eau chaude



Sinistre du THUNTANK 5 - Opérations de nettoyage manuel



le déchargement avait été effectué, avait délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, étant donné qu'il avait continué de décharger des hydrocarbures en dépit du risque grave que représentait la proximité de cette installation de la prise d'eau de la centrale électrique, comme l'avait démontré des accidents similaires dans le passé. Le FIPOL a rejeté cet argument et a maintenu que les faits dans ce cas ne pouvaient pas être considérés comme relevant des dispositions de l'article III.2b). Le Club a renoncé à cet argument.

Le FIPOL et le UK Club ont engagé les services d'experts indépendants pour évaluer la demande d'indemnisation présentée par la SONELGAZ, notamment en ce qui concerne le manque à gagner. Cette évaluation a soulevé bien des questions délicates, comme par exemple la quantification de la perte de production résultant de la fermeture de l'installation et la fixation du prix de kWh à appliquer pour le calcul du manque à gagner. Les dommages causés à l'équipement de la centrale électrique ont entraîné pour la SONELGAZ des frais en dollars des Etats-Unis et en francs français, alors que la plupart des pertes, notamment en ce qui concerne le manque à gagner, se sont chiffrées en dinars algériens. A l'issue de longues négociations, la demande d'indemnisation présentée par la SONELGAZ a été réglée en juin 1989 à raison de 1 133 dollars des Etats-Unis, plus FF708 824, plus Din2 706 480.

Aux termes du protocole d'accord ainsi négocié, le versement de ces montants devait intervenir dans les 15 jours qui suivraient l'approbation du protocole d'accord par le tribunal d'Alger. Le protocole a été déposé auprès du tribunal en juin 1989, mais il n'a été approuvé que le 19 septembre 1989. Le 21 septembre 1989, le FIPOL a versé à la SONELGAZ le montant convenu moins le montant de limitation applicable au propriétaire du navire, soit un total de £195 183.

Une demande d'indemnisation a également été présentée par le propriétaire de l'OUED GUETERINI pour un montant de Din5 650 (£440) destiné à couvrir les frais de nettoyage. Cette demande a été acceptée par le UK Club et par le FIPOL et a été payée par le Club en 1988.

Le FIPOL n'a pas versé le montant correspondant à la prise en charge financière du propriétaire du navire qui s'élève à Din293 766 (£22 800), étant donné qu'il n'a pas encore eu confirmation du versement par le propriétaire du montant de limitation à la SONELGAZ.

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 de se briser. Toutefois, après le transbordement de la moitié environ de sa cargaison sur un autre navire, le THUNTANK 5 a pu être remis à flot. La plupart de la cargaison restante a alors été transbordée sur l'autre navire et le THUNTANK 5 a pu être remorqué jusqu'à un port sûr. On estime que la quantité d'hydrocarbures qui s'est déversée à la suite de ce sinistre se situe entre 150 et 200 tonnes.

En raison des conditions atmosphériques difficiles, de la neige et de la glace, il a fallu attendre jusqu'au début du mois d'avril 1987 pour entreprendre les opérations de nettoyage. 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 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 achevées, pour l'essentiel, à la fin de septembre 1987. Toutefois, en mai 1989, des hydrocarbures provenant du THUNTANK 5 ont pollué de nouveau quelques kilomètres du littoral, rendant nécessaires de nouvelles opérations de nettoyage qui ont duré deux semaines.

Une petite quantité d'hydrocarbures, estimée entre 20 et 40 tonnes, a été localisée à une profondeur de 8 à 16 mètres, à proximité du lieu d'échouement du navire. En avril et en mai 1987, craignant que les hydrocarbures coulés ne remontent à la surface et ne polluent la côte, les garde-côtes suédois ont essayé de les récupérer, tout d'abord à la main, en envoyant des plongeurs, puis à l'aide de pompes hydrauliques. Vu le coût extrêmement élevé des opérations par rapport aux faibles quantités d'hydrocarbures récupérées, les autorités suédoises les ont interrompues quelques jours plus tard. Les frais se sont élevés à SKr1 295 995 (£125 800). Le Gouvernement suédois n'a pas inclus dans sa demande d'indemnisation le coût des opérations d'avril et de mai 1987 qu'il jugeait de caractère expérimental et dont il avait lui-même assumé les frais. En août 1987, une partie des hydrocarbures immergés est remontée à la surface. Le service des garde-côtes, qui avait alors mis au point un nouveau matériel permettant de récupérer ces hydrocarbures, a 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 tribunal a fixé à SKr2 741 746 (£274 600) 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 (£70 100). 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 (£2,5 millions). Cette demande portait à la fois sur les opérations effectuées par les garde-côtes suédois et sur les opérations à terre entreprises par les municipalités concernées. Une demande supplémentaire, s'élevant à SKr114 949 (£11 500) au titre des opérations de nettoyage entreprises en mai 1989, a été présentée en août 1989.

La demande d'indemnisation du Gouvernement suédois soulevait d'importantes questions concernant les tarifs appliqués aux navires de lutte contre la pollution par les hydrocarbures appartenant aux services publics qui avaient pris part

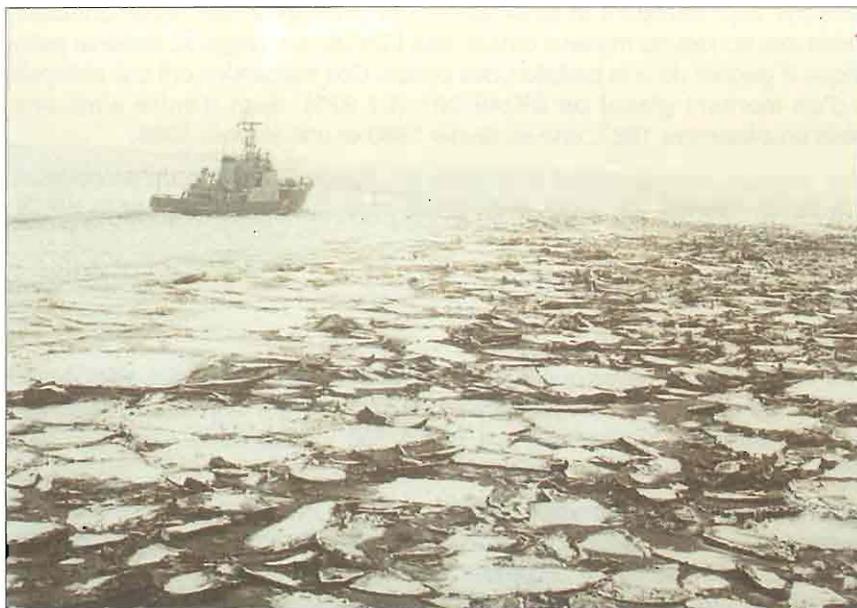
aux opérations en mer et le taux de rémunération du personnel des services gouvernementaux employé pour les opérations de nettoyage. Il fallait, en effet, distinguer "coûts fixes", c'est-à-dire les coûts qu'auraient encourus les autorités suédoises même si le sinistre ne s'était pas produit, des "coûts additionnels", c'est-à-dire les dépenses uniquement engagées à la suite du sinistre et qui ne se seraient pas présentées si le sinistre et les opérations qu'il avait entraînées n'avaient pas eu lieu.

La question de la recevabilité des demandes d'indemnisation pour les coûts fixes et les coûts additionnels a été examinée par le FIPOL dans le contexte d'un certain nombre de sinistres. La position adoptée par l'Assemblée et le Comité exécutif à cet égard peut être résumée comme suite (voir le rapport de l'année civile 1988, pages 61 et 62). Les coûts additionnels sont toujours remboursables en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. En outre, une proportion raisonnable des coûts fixes est remboursable étant donné qu'il est de 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 moindre frais des mesures pour faire face à un déversement. Il faudrait inclure dans le calcul des coûts fixes uniquement les dépenses qui sont étroitement liées à la période de nettoyage en question, sans tenir compte des frais généraux n'ayant pas un lien direct avec ces dépenses. L'Assemblée a souligné la nécessité d'aborder dans un sens restrictif la question des coûts fixes.

Lors des négociations menées avec le Gouvernement suédois à propos du sinistre du THUNTANK 5, l'Administrateur s'est fondé sur la position adoptée par l'Assemblée et le Comité exécutif. Il a estimé que certains des tarifs appliqués aux navires de lutte contre la pollution appartenant à des services publics étaient trop élevés. A l'issue d'entretiens, le Gouvernement suédois a consenti à des réductions considérables de ces tarifs. L'Administrateur a également jugé que les taux de rémunération du personnel des services gouvernementaux et municipaux qui avait été employé aux opérations de nettoyage n'étaient pas acceptables, étant donné qu'ils comprenaient des éléments des frais généraux et d'autres frais qui n'étaient pas directement liés aux opérations de nettoyage. Devant les arguments de l'Administrateur, le Gouvernement suédois a reconnu que certains éléments de sa demande avaient trait à des frais généraux ou des frais distants et il a réduit sa demande d'un montant correspondant à ces éléments. Il convient de noter que les sommes initialement demandées avaient été calculées sur la base des tarifs promulgués par l'Administration suédoise des douanes, à ce dûment autorisé par la loi.

A l'issue des négociations menées entre le Gouvernement suédois et l'Administrateur, il a été décidé que la demande d'indemnisation serait réglée à concurrence d'un montant total de SKr21 931 232 (£2,2 millions), augmenté des intérêts. Ce montant a été approuvé par le Comité exécutif en octobre 1989.

Le 2 novembre 1989, le FIPOL a versé au Gouvernement suédois SKr23 168 271 (£2 291 257), ce qui représentait le montant accepté pour la demande d'indemnisation, déduction faite du montant de la limitation du propriétaire du navire, plus les intérêts (SKr3 978 785).



Sinistre de l'ANTONIO GRAMSCI - Un garde-côtes finlandais observe la marée noire



Sinistre de l'AKARI - Opérations de nettoyage des plages

Des demandes d'indemnisation atteignant au total SKr51 469 (£5 150) ont été déposées par sept pêcheurs et deux autres demandeurs privés. Elles portaient sur des indemnités au titre du matériel détruit, des frais de nettoyage du matériel pollué et du manque à gagner dû à la pollution des prises. Ces demandes ont été acceptées à raison d'un montant global de SKr49 361 (£4 925). Sept d'entre elles ont été acquittées en décembre 1987, une en février 1988 et une en août 1988.

Le montant correspondant à la prise en charge financière du propriétaire du navire, à savoir SKr685 437 (£68 393), a été payé au Skuld Club par le FIPOL en décembre 1989.

ANTONIO GRAMSCI

(Finlande, 6 février 1987)

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 38 455 tonnes de pétrole brut. On estime que 600 à 700 tonnes de la cargaison se sont déversées à la mer 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 ces hydrocarbures. Des opérations à cet effet ont été menées par les autorités finlandaises en février et en mars, mais elles ont dû être interrompues plusieurs fois en raison des conditions météorologiques. A la fin 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 des côtes de l'Estonie, pour tenter de récupérer les pellicules d'hydrocarbures flottant à la surface de l'eau. Cette opération a été abandonnée quelques jours après car le temps s'était détérioré et que les pellicules d'hydrocarbures étaient trop fines pour que cet 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 (£2,5 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 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 indemnité 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 entrèrent 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'indemnité versée en vertu de la Convention sur la responsabilité civile au titre des dommages par pollution survenus en URSS joue un rôle important pour ce qui est de déterminer dans quelle mesure le FIPOL est tenu de verser une indemnité pour les dommages par pollution survenus en Finlande.

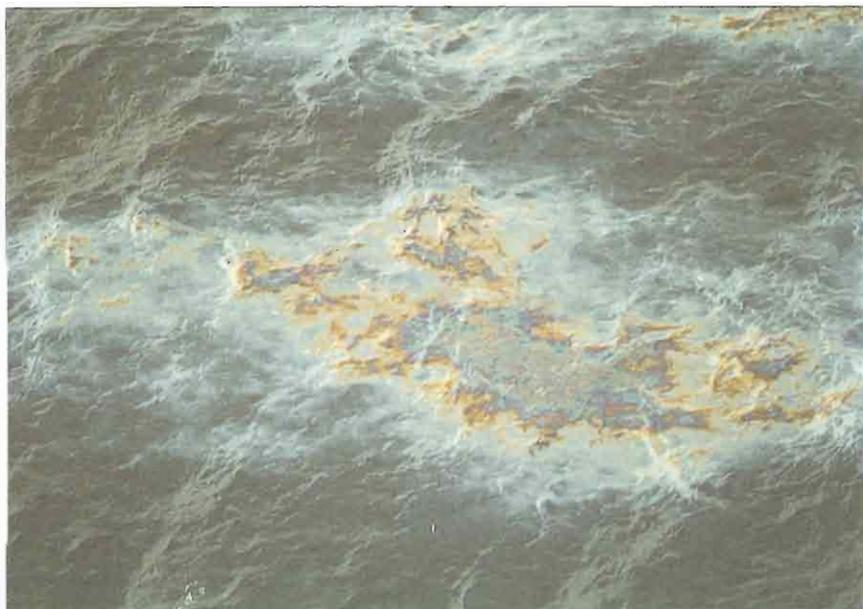
Les autorités finlandaises ont formé contre le FIPOL ainsi que contre le propriétaire de l'ANTONIO GRAMSCI une demande d'indemnisation s'élevant à FM22 124 415 (£3,4 millions).

La demande présentée par le Gouvernement finlandais a soulevé les mêmes problèmes que ceux qui s'étaient posés dans le cas du sinistre du THUNTANK 5 en ce qui concerne les tarifs appliqués aux navires de lutte contre la pollution par les hydrocarbures appartenant aux services publics et les taux de rémunération du personnel des services gouvernementaux employés pour les opérations de nettoyage. Sur ces deux points, la position du FIPOL a été la même que dans le cas du sinistre du THUNTANK 5. Vu les arguments fournis par le FIPOL, le Gouvernement finlandais a ramené les montants des indemnités qu'il demandait au titre d'un certain nombre de postes de sa demande aux montants que le FIPOL jugeait raisonnables.

La majeure partie du montant réclamé concernait l'achat d'équipement et de matériel qui, en fait, n'ont pas été utilisés au cours des opérations entreprises à la suite du sinistre de l'ANTONIO GRAMSCI. Le Gouvernement finlandais avait initialement demandé que le montant total des frais d'achats soit porté au compte du sinistre de l'ANTONIO GRAMSCI. Le FIPOL a considéré que, même s'il était jugé raisonnable d'acheter tout le matériel et l'équipement visés par la demande, il n'était pas raisonnable de réclamer le montant total des frais d'achat dans le cadre de cet événement. Le FIPOL a maintenu que des frais de location raisonnables devraient être pris en charge pour l'équipement qui avait effectivement été utilisé mais qui avait encore une valeur considérable à la fin des opérations, et des tarifs de réserve pour le matériel qui n'avait pas été utilisé mais qui avait été raisonnablement mobilisé. A l'issue de longues délibérations, le Gouvernement finlandais a accepté la position du FIPOL.

Dans sa demande d'indemnisation, le Gouvernement finlandais réclamait initialement une indemnité de FM2 146 000 (£329 300) au titre de recherches sur l'environnement. Le FIPOL a élevé une objection à l'encontre de ce poste de la demande, estimant que les frais encourus pour ces recherches n'étaient pas visés par la définition des "dommages par pollution" qui figurait dans la Convention sur la responsabilité civile. Le Gouvernement finlandais n'a donc pas maintenu ce poste de la demande.

Des discussions ont eu lieu également au sujet des pertes encourues par 19 pêcheurs finlandais, qui représentaient un montant de FM91 554 (£14 050). Ces pertes concernaient essentiellement les dépenses encourues pour le nettoyage de pièges à saumon pollués. Le FIPOL a demandé que des renseignements



Sinistre du KASUGA MARU N°1 - Hydrocarbures remontant du navire-citerne coulé



Sinistre du KASUGA MARU N°1 - La plage polluée par des agglomérats d'hydrocarbures

supplémentaires lui soient fournis pour lui permettre d'établir si les pièges à saumon ont bien été pollués par des hydrocarbures provenant de l'ANTONIO GRAMSCI. Toutefois, le FIPOL a été ultérieurement informé qu'aucune demande d'indemnisation ne serait poursuivie à ce titre.

En août 1989, le Gouvernement finlandais d'une part, et le FIPOL et l'assureur P & I d'autre part, sont convenus d'un commun accord d'approuver la demande du Gouvernement finlandais pour un montant total de FM9 758 250 (£1 497 470). Ce règlement a été accepté par toutes les parties intéressées en octobre 1989.

Pour ce qui est des dommages causés en URSS, trois demandes d'indemnisation ont été présentées pour un montant total de Rbls2 456 486 (£2 484 050).

La première, s'élevant à Rbls1 176 817 (£1 190 000), avait trait aux frais d'exploitation d'un navire utilisé pour récupérer les hydrocarbures dans les eaux territoriales soviétiques. L'assureur P & I et le FIPOL ont estimé que les montants réclamés au titre de certains postes de cette demande n'étaient pas raisonnables. En octobre 1989, cette demande a été réglée à raison de Rbls500 000 (£505 600).

La seconde demande d'indemnisation, d'un montant de Rbls567 469 (£537 850), concernait l'emploi de deux navires pour les opérations de nettoyage. Le FIPOL et l'assureur n'ont pas encore reçu d'explications satisfaisantes sur certains éléments de cette demande. Elle est donc toujours en suspens.

La troisième demande d'indemnisation qui concernait des dommages causés au milieu marin émanait du Comité d'Etat d'Estonie pour la protection de l'environnement et la sylviculture. Le montant réclamé (Rbls712 200, soit £720 200) avait été calculé conformément à la législation soviétique à l'aide d'une formule dite "metodika" selon laquelle l'évaluation du dommage est liée à la quantité d'hydrocarbures récupérées dans les eaux territoriales soviétiques.

Une demande similaire avait été formée par les autorités soviétiques devant un tribunal de l'URSS à la suite du premier sinistre de l'ANTONIO GRAMSCI, qui s'était produit en février 1979 et avait causé de graves dommages par pollution en Suède, en Finlande et en URSS. Après avoir examiné la question de la recevabilité des demandes présentées au titre de dommages causés au milieu marin, l'Assemblée du FIPOL a adopté à l'unanimité, en 1980, une résolution dans laquelle elle déclarait que "la détermination du montant de l'indemnisation à verser par le FIPOL ne doit pas être effectuée sur la base d'une quantification abstraite des dommages effectuée au moyen de modèles théoriques". Après l'adoption de cette résolution, un groupe de travail spécial chargé d'examiner la recevabilité des demandes d'indemnisation a conclu qu'une indemnisation pouvait être accordée pour dommages à l'environnement à la seule condition que le demandeur ait subi une perte économique quantifiable. La position adoptée par le Groupe de travail a été entérinée par l'Assemblée en 1981.

Le Comité exécutif a examiné la demande d'indemnisation du Comité d'Etat d'Estonie en octobre 1988. Se référant à la résolution susmentionnée, le Comité exécutif s'est élevé contre 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 pas subi de préjudice économique quantifiable. Le Comité exécutif a estimé que, depuis l'adoption de cette résolution, certains Etats membres s'étaient abstenus de soumettre des demandes d'indemnisation pour des dommages à l'environnement marin, en raison de l'interprétation de la notion de "dommage par pollution" qui avait été adoptée par l'Assemblée. Le Comité exécutif a prié l'Administrateur de négocier avec les autorités soviétiques sur la base de cette résolution.

Le FIPOL et l'assureur P & I ont également contesté l'application de la "metodika" à cette demande. Le montant du dommage avait été calculé en fonction de la quantité d'hydrocarbures qui avait été prétendument récupérée dans les eaux territoriales soviétiques. Les experts du FIPOL et de l'assureur ont, toutefois, soutenu que la quantité d'hydrocarbures effectivement récupérée dans les eaux était bien moins importante que celle qui avait été retenue pour les calculs. En outre cette quantité consistait partiellement de l'eau.

Au cours des négociations qui ont eu lieu en 1989, le Comité d'Etat d'Estonie a maintenu sa demande sous prétexte que la demande était fondée sur la "metodika" qui faisait partie de la législation soviétique et qui devait donc être appliquée par les tribunaux de l'URSS. Toutefois, après avoir réexaminé la documentation, le Comité d'Etat d'Estonie a jugé que les observations du FIPOL et de l'assureur sur les calculs étaient justifiées. Il a donc révisé ses chiffres et ramené le montant réclamé de Rbls712 200 à Rbls436 448 (£441 350).

En octobre 1989, le Comité exécutif a rappelé son objection eu égard à la demande soumise par le Comité d'Etat d'Estonie. Il a estimé qu'il était possible au FIPOL d'intervenir dans la procédure au tribunal de Riga en vue de contester la demande présentée par le Comité d'Etat d'Estonie, en faisant valoir que cette demande n'était pas conforme à la définition de l'expression "dommage par pollution" dans la Convention sur la responsabilité civile, telle qu'elle avait été interprétée par l'Assemblée du FIPOL. Toutefois, le Comité exécutif a reconnu qu'une telle intervention souleverait un certain nombre de questions juridiques complexes et serait très coûteuse. Il a également tenu compte du fait que l'URSS n'était pas Partie à la Convention portant création du Fonds au moment où ce sinistre s'était produit. De plus, le Comité exécutif a reconnu que, compte tenu de la réduction de la demande du Gouvernement finlandais et de la demande du Comité d'Etat d'Estonie, les conséquences financières d'une acceptation par le tribunal de la demande du Comité d'Etat d'Estonie seraient limitées du point de vue du FIPOL. En conséquence, le Comité exécutif a décidé que le FIPOL ne devrait pas intervenir dans la procédure au tribunal de Riga en vue de contester cette demande. Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur d'informer le tribunal de Riga, de la manière appropriée, de la position prise par le FIPOL à l'égard de cette demande et, tout particulièrement, des principes énoncés dans la résolution adoptée par l'Assemblée en 1980.

Lors de l'examen du rapport du Comité exécutif à l'Assemblée, celle-ci a fait sienne la position prise par le Comité exécutif en ce qui concerne ces principes.

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 une citerne 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 (£160 470) et des dommages causés aux pêcheries pour un montant de ¥94 800 000 (£409 060).

Le montant de limitation du SOUTHERN EAGLE s'élevait à ¥93 874 528 (£405 070).

Les demandes ont été réglées au début de 1989 pour un montant total de ¥86 867 862 (£374 830), donc inférieur à la limite de responsabilité applicable au navire. Le SOUTHERN EAGLE étant immatriculé dans un Etat non Partie à la Convention portant création du Fonds, aucune prise en charge financière n'était due en vertu de l'article 5 de cette Convention. Le FIPOL n'a donc pas été appelé à effectuer des versements au titre de cet événement.

AKARI

(Emirats arabes unis, 25 août 1987)

Alors que le caboteur-citerne panaméen AKARI (1 345 tjb) se trouvait à proximité de Doubaï (Emirats arabes unis), un incendie s'est déclaré au tableau de distribution 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 30 à 40 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 usine d'aluminium. Ces deux établissements qui alimentent Doubaï en eau dessalée ont signalé que certaines de leurs installations qui avaient été souillées avaient dû être nettoyées. Toutefois, l'eau dessalée n'a pas été contaminée et les deux établissements ont pu continuer à fonctionner. Des opérations de nettoyage à terre ont été entreprises par les autorités locales et se sont poursuivies pendant cinq semaines environ. Des mesures de lutte contre la pollution ont été prises par la compagnie qui a assisté l'AKARI.

Plusieurs demandeurs privés et des autorités locales ont présenté à l'assureur P & I du propriétaire du navire (Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association Ltd) des demandes d'indemnisation représentant au total un montant d'environ £304 440 au titre des frais de nettoyage. Il est possible que d'autres demandes soient présentées. Aucune action en justice n'a été engagée contre le propriétaire du navire ou l'assureur en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

Le FIPOL n'a pas reçu de demande d'indemnisation de la part des victimes, mais il a obtenu du Club P & I certains documents relatifs à des demandes d'indemnisation. L'Administrateur a prié le Club de lui fournir des renseignements complémentaires sur un certain nombre de points.

Selon les renseignements que l'avocat du propriétaire du navire a fournis au FIPOL au printemps de 1989, il ne sera pas donné suite aux demandes d'indemnisation. Toutefois, une enquête ultérieure de l'Administrateur semble indiquer que des poursuites contre le propriétaire du navire et l'assureur et, par conséquent, contre le FIPOL également, ne seraient pas exclues.

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

L'Administrateur s'est entretenu à plusieurs reprises 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.

D'après l'enquête faite par le FIPOL, il semblerait que le propriétaire du navire est probablement dans l'incapacité financière de faire face à ses obligations aux termes de la Convention sur la responsabilité civile.

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 (£14 250) ont été présentées au titre de ces opérations au propriétaire du navire, qui les a payées en totalité.

Le montant de limitation du propriétaire du HINODE MARU N°1 se montait à ¥608 000 (£2 600).

Les demandes d'indemnisation ont été réglées à raison d'un montant total de ¥2 455 225 (£10 600). En juillet 1989, le FIPOL a versé un montant de ¥1 847 225 (£8 133), qui représente le montant total des demandes d'indemnisation approuvées, moins un montant de ¥608 000 correspondant à la responsabilité du propriétaire.

Compte tenu des frais juridiques disproportionnés qu'entraînerait la constitution du fonds de limitation comparés au montant modique qu'atteignait la limite de responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, le Comité exécutif a décidé que le FIPOL pouvait, à titre exceptionnel, verser l'indemnisation sans que le fonds de limitation n'ait été constitué pour ce sinistre.

Le montant correspondant à la prise en charge financière du propriétaire du navire, soit ¥152 000 (£674), a été payé en novembre 1989.

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 des ouvertures d'accès pour le nettoyage au moyen du système Butterworth, 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 en mer contre les déversements en raison des conditions météorologiques sévères et de la nature des hydrocarbures qui ne pouvaient pas être traités à l'aide de dispersants. Lorsque le temps s'est amélioré, la Marine a essayé de récupérer les hydrocarbures au large de la côte du Finistère, mais ces tentatives ont dû être abandonnées car elles s'avéraient inefficaces.

En vue de faire face à cette vaste marée noire sur le littoral, le plan d'urgence national pour la lutte contre les déversements, le PLAN POLMAR, a été déclenché dans le Finistère, dans les Côtes-du-Nord et dans la presqu'île du Cotentin. 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 corps de sapeurs-pompiers de la région, de l'Armée, du Service de la défense et de la protection civile et de la Direction départementale de l'équipement (DDE), avec l'aide des autorités locales.

Dans le Finistère, des barrages ont été mis en place à l'embouchure des trois cours d'eau principaux. La plus grande partie du littoral a été nettoyée à la main. Dans certaines zones, du matériel spécialisé a été utilisé pour nettoyer les galets. 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 cours d'eau. Sur les littoraux nord et est touchés par endroits, 120 kilomètres de côte au total ont été souillés. Le nettoyage s'est poursuivi pendant environ deux semaines. En ce qui concerne la presqu'île du Cotentin, 200 à 300 tonnes de pelotes d'algues 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 ramassés, à la fois manuellement et par des moyens mécaniques. Sur la côte du Calvados, en Normandie, les hydrocarbures étaient disséminés sur près de 45 kilomètres de littoral. Les opérations de nettoyage ont pris fin le 5 mars 1988.

Dans toute la région, on trouve des zones de mariculture, des lieux de pêche commerciale, des plages d'agrément et des centres de villégiature importants. En dépit de cela, 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.

A Guernesey, cinq à dix kilomètres de côte ont été souillés. Près de 500m³ de débris pollués ont été ramassés. A Jersey, 15 kilomètres de côte environ ont été pollués par des algues mélangées à des hydrocarbures. Au total, 65m³ de résidus d'hydrocarbures ont été récupérés.

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. Les tribunaux n'ont pas encore fait connaître leurs conclusions.

Le montant de limitation du propriétaire du navire a été fixé provisoirement par le tribunal de Brest à FF13 612 749 (£1 459 030). Le fonds de limitation a été constitué le 12 février 1988 par l'assureur du propriétaire du navire (la Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association Ltd) qui a déposé ce montant auprès du tribunal.

Après examen des instruments de jaugeage, il a été établi que le montant de limitation devrait être porté à FF13 860 369 (£1 485 570). Le tribunal a rejeté pour vice de forme une demande du Standard Club relative à un ajustement de la limite de responsabilité. Le Gouvernement français a fait appel contre cette décision.

Le fonds de limitation a été constitué au nom de deux personnes car, dans le document d'immatriculation italien, le navire était immatriculé au nom de deux personnes, le "proprietario" et l'"armatore". Le FIPOL a élevé des objections à l'encontre de cette procédure et à l'issue d'entretiens avec le Standard Club et l'avocat français du Club et du propriétaire du navire, il a été convenu que le fonds de limitation devrait être constitué seulement au nom de la personne désignée dans le document d'immatriculation par le terme "proprietario". Une demande du Standard Club au tribunal visant à modifier à cet effet la décision relative à la constitution du fonds de limitation a également été rejetée pour vice de forme. Le Gouvernement français a aussi fait appel de cette décision.

Le Gouvernement français n'a pas encore présenté sa demande d'indemnisation. On prévoit qu'elle s'élèvera au total à environ FF22 millions (£2,4 millions).

Le département des Côtes-du-Nord a présenté une demande d'indemnisation d'un montant de FF987 853 (£104 900). Quinze municipalités du Calvados ont en outre réclamé un montant total de FF146 138 (£15 660). Ces demandes sont actuellement examinées par le FIPOL et le Standard Club. D'autres demandes seront vraisemblablement présentées par les autorités locales françaises.

Les autorités de Jersey et de Guernesey ont présenté, au titre des opérations de nettoyage, des demandes d'indemnisation se chiffrant respectivement à £11 380 et £10 013. Le FIPOL et le Standard Club ont accepté ces demandes pour les montants réclamés, mais les versements n'ont pas encore été effectués.

Le FIPOL et le Standard Club ont accepté les demandes d'indemnisation présentées par deux pêcheurs français, l'un pour le montant réclamé (FF55 576) et l'autre avec une légère réduction en montant (FF3 817 étant acceptés sur un montant réclamé de FF4 515). Ces demandes ont été acquittées par le Standard Club en octobre 1988 et en juin 1989, respectivement.

D'autres demandes ont été présentées par trois pêcheurs français pour un montant total de FF189 012 (£20 260), et par un organisme privé pour un montant de FF50 949 (£5 460), au titre du nettoyage des oiseaux de mer englués. Ces demandes sont en cours d'examen.

TAIYO MARU N°13

(Japon, 12 mars 1988)

Le navire-citerne japonais TAIYO MARU N°13 (86 tjb) se trouvait dans le port de Yokohama (Japon) 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 quatre jours après l'événement.

Des demandes d'indemnisation, s'élevant au total à ¥10 212 210 (£44 070), ont été présentées au propriétaire du navire et au FIPOL par trois demandeurs privés au titre des frais de nettoyage. En août 1988, ces demandes d'indemnisation ont été réglées pour un montant de ¥8 611 685 (£37 160). En mai 1989, le FIPOL a versé ¥6 134 885 (£27 254), soit le montant des demandes d'indemnisation approuvées, diminué du montant de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, qui s'élevait à ¥2 476 800.

Un versement de ¥619 200 (£2 745) a été effectué au titre de la prise en charge financière du propriétaire du navire en novembre 1989.

KASUGA MAUR 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 (Japon).

Ce navire, qui reposait par quelque 270 mètres de fond, laissait s'échapper des hydrocarbures. Les pêcheurs locaux fréquentent beaucoup la zone qui entoure le lieu du sinistre. Le propriétaire du navire et son assureur P & I (la Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association, JPIA) ont demandé au Centre de prévention des accidents maritimes d'organiser et de mettre en oeuvre des opérations de nettoyage des hydrocarbures déversés, conformément aux directives données par l'Agence de la sécurité maritime. Ces opérations ont été effectuées sous la surveillance d'un expert spécialisé employé par la JPIA et le FIPOL. Au plus fort des activités, 13 navires et quatre hélicoptères ont participé à ces opérations, dont l'objectif était d'empêcher les hydrocarbures remontant à la surface d'atteindre le littoral en utilisant des dispersants, essentiellement au moyen des hélicoptères. Environ 200 tonnes de dispersants auraient été employées lors de cette opération d'épandage. A la fin de décembre 1988, on a constaté que les quantités d'hydrocarbures remontant à la surface au-dessus de l'épave avaient diminué et on a ralenti les opérations. A partir de mars 1989, ce travail d'intervention n'a plus consisté qu'en une surveillance occasionnelle des quantités d'hydrocarbures remontant à la surface sur le lieu du sinistre.

Lorsqu'elle a envisagé les divers moyens d'arrêter les fuites d'hydrocarbures provenant de l'épave et d'éliminer la menace de pollution qui subsistait, l'Agence de la sécurité maritime a examiné trois options, à savoir le relèvement de l'épave, le pompage des hydrocarbures qui s'y trouvaient encore et le colmatage des fissures de l'épave. Le FIPOL a soutenu qu'aucune de ces options n'était réalisable du fait que l'épave reposait par 270 mètres de fond. Deux importantes sociétés d'assistance japonaises ont reconnu qu'il était impossible dans la pratique d'effectuer des travaux d'assistance à cette profondeur, et il semble que cette position ait été généralement acceptée par les autorités et par les associations locales de pêcheurs. Une quatrième option, consistant à poser des explosifs sur l'épave pour tenter de dégager en une seule fois les hydrocarbures restants, a été écartée par les pêcheurs comme présentant un trop grand risque pour une réserve de crabes située à proximité.

L'Agence de la sécurité maritime a également demandé qu'une inspection sous-marine du navire coulé soit effectuée, à l'aide d'une caméra vidéo robotisée. Il a, tout d'abord, semblé que cette inspection aurait pour but d'étudier la possibilité de prendre des mesures pour enrayer de nouvelles fuites d'hydrocarbures. Comme il n'était pas techniquement possible d'empêcher de nouvelles fuites, le FIPOL a rejeté la demande. Toutefois, une autre raison a été avancée à l'appui de la demande, à savoir l'utilité d'établir avec précision l'emplacement et l'état de l'épave pour que les pêcheurs puissent éviter d'endommager leurs chaluts lorsqu'ils pêchaient dans la zone. Le FIPOL a estimé que le coût d'une inspection sous-marine effectuée à cette

fin ne serait pas couvert par les définitions du "dommage par pollution" et des "mesures de sauvegarde", étant donné que les dommages à éviter n'étaient pas des dommages par contamination mais des dégâts matériels aux chaluts. Cette inspection n'a pas eu lieu.

Le montant de limitation du KASUGA MARU N°1 s'élève à ¥17 015 040 (£73 400).

Une demande d'un montant de ¥9 615 650 (£41 500) qui avait été présentée en août 1989 pour les frais encourus par l'Agence de la sécurité maritime a été approuvée dans sa totalité par le Comité exécutif en octobre 1989. Cette demande a été acquittée le 2 novembre 1989.

Des demandes d'indemnisation relatives aux frais de nettoyage encourus par le Centre de prévention des accidents maritimes (JMDPC), le propriétaire du navire et 20 sous-traitants ont été soumises en juillet 1989 pour un montant total de ¥429 197 213 (£1 852 800). A l'issue de négociations, ces demandes ont été ramenées à un montant global de ¥378 312 701 (£1 632 400). Le Comité exécutif les a approuvées à raison de ce montant. Elles ont également été payées le 2 novembre 1989. Une autre demande du propriétaire du navire s'élevant à ¥951 856 (£4 100) a été approuvée dans sa totalité par l'Administrateur et a été acquittée en décembre 1989.

Des demandes d'indemnisation s'élevant au total à ¥129 842 781 (£560 300) ont été présentées en septembre 1989 par quatre associations coopératives de pêcheurs. Ces demandes portaient notamment sur un montant de ¥30 millions (£129 450) au titre de "dépenses pour la création d'une zone de protection des crabes en entourant l'épave de blocs de béton". Le Comité exécutif a rejeté cette partie de la demande étant donné que la création de la zone de protection des crabes n'aurait pas pour objet d'empêcher des dommages par contamination mais de prévenir des dommages matériels aux filets de pêche; ces dépenses ne pouvaient donc pas être considérées comme se rapportant à un "dommage par pollution".

Le reste des demandes d'indemnisation présentées par les associations coopératives de pêcheurs (¥99 842 781) avaient trait essentiellement au manque à gagner dû au fait que les fuites d'hydrocarbures du KASUGA MARU N°1 avaient empêché les pêcheurs de pêcher pendant un certain temps. Ces demandes ont été réglées par l'Administrateur à raison de ¥53 500 000 (£230 850) et payées en décembre 1989.

Le règlement au titre des demandes d'indemnisation peut être résumé comme suit:

	Montant demandé	Montant approuvé
	¥	¥
Agence de la sécurité maritime	9 615 650	9 615 650
JMDPC et 13 sous-traitants	138 491 977	116 142 701
Propriétaire du navire et 7 sous-traitants	291 657 092	263 121 856
Associations coopératives de pêcheurs	<u>129 842 781</u>	<u>53 500 000</u>
	569 607 500	442 380 207
	(£2,5 millions)	(£1,9 million)

Les versements effectués par le FIPOL s'élevaient au total à ¥425 365 167 (£1,9 million), ce qui représente le montant global des demandes d'indemnisation approuvées moins le montant de la responsabilité du propriétaire du navire qui est de ¥17 015 040.

Il n'y a aucune estimation sûre des quantités d'hydrocarbures qui se trouvent encore dans le navire coulé. Il s'en échappe toujours de l'épave. C'est pourquoi il n'est pas exclu que le FIPOL soit saisi de nouvelles demandes d'indemnisation.

Le montant correspondant à la prise en charge financière du propriétaire du navire qui est de ¥4 253 760 (£18 350) n'a pas encore été payé.

FUKKOL MARU N°12

(Japon, 15 mai 1989)

Le navire-citerne japonais FUKKOL MARU N°12 (94 tjb) approvisionnait en fuel-oil lourd un navire de pêche à Shiogama (Japon) à l'aide d'une manche raccordée à un réservoir situé à bord du navire de pêche. Au cours de l'opération, les hydrocarbures ont débordé et se sont répandus sur le pont du navire, puis en partie dans la mer et sur un môle. Des filets de pêche qui se trouvaient sur le môle, ainsi que des voitures qui étaient stationnées à proximité, ont été souillés.

Des demandes d'indemnisation d'un montant total de ¥2 691 035 (£11 610) ont été présentées au titre des opérations de nettoyage en mer, du lavage des voitures souillées et du remplacement des filets de pêche pollués. En juillet 1989, le FIPOL a accepté la totalité de ces demandes. Les demandes n'ont pas encore été acquittées.

Le montant de limitation applicable au FUKKOL MARU N°12 est estimé à ¥2 198 400 (£9 490).

Pour les raisons indiquées ci-dessus dans l'affaire du HINODE MARU N°1, le Comité exécutif a décidé, à titre exceptionnel, de lever l'obligation de constituer un fonds de limitation pour le sinistre du FUKKOL MARU N°12.

TSUBAME MARU N°58

(Japon, 18 mai 1989)

Alors que le navire-citerne japonais TSUBAME MARU N°58 (74 tjb) approvisionnait en fuel-oil lourd un navire de pêche à Shiogama (Japon), un membre de l'équipage a par erreur introduit la manche d'approvisionnement dans une cale à cargaison au lieu de la soute à combustible. Cette erreur a entraîné le déversement de sept tonnes environ d'hydrocarbures dans la soute à cargaison et la contamination d'environ 140 tonnes de poisson qui s'y trouvaient. Cet événement n'a pas entraîné de déversement d'hydrocarbures dans la mer.

Dans cette affaire, on s'est demandé si les dommages résultant de l'événement relevaient de la définition du "dommage par pollution" énoncée à l'article I.6 de la Convention sur la responsabilité civile. La notion de "dommage par pollution" s'étend à tout dommage extérieur au navire qui transporte les hydrocarbures ayant occasionné ce dommage. Lors d'événements précédents survenus au Japon, le FIPOL avait versé des indemnités pour des dommages causés

par un débordement d'hydrocarbures qui s'était produit lors de leur transbordement d'un navire-citerne à un autre navire mais, alors, les hydrocarbures s'étaient déversés dans la mer et avaient nécessité des opérations de nettoyage. Le sinistre du TSUBAME MARU N°58 était différent dans la mesure où les hydrocarbures n'étaient pas déversés dans la mer et qu'il n'y avait pas eu d'opérations de nettoyage. Néanmoins, le Comité exécutif a décidé qu'il fallait, également dans cette affaire, considérer les dommages comme relevant de la définition du "dommage par pollution".

Des demandes d'indemnisation ont été présentées pour un montant total de ¥33 349 310 (£143 900) au titre des dommages causés à la cargaison de poisson et des frais de nettoyage des citernes du navire de pêche. Elles ont été réglées en novembre 1989 à raison d'un montant de ¥22 131 425 (£95 500). Les versements n'ont pas encore été effectués.

Le montant de limitation applicable au TSUBAME MARU N°58 est de ¥2 971 520 (£12 820).

TSUBAME MARU N°16

(Japon, 15 juin 1989)

Le navire-citerne japonais TSUBAME MARU N°16 (56 tjb) approvisionnait en fuel-oil lourd les soutes d'un navire de pêche à Kushiro (Japon), lorsque ce fuel a giclé et fui par une fissure de la lance du tuyautage du TSUBAME MARU N°16. Les hydrocarbures déversés ont contaminé du poisson que le navire de pêche avait déjà déchargé sur le môle, mais il n'y a pas eu aucune fuite dans l'eau.

Dans cette affaire, également, la question s'est posée de savoir si les dommages résultant du sinistre étaient couverts par la définition du "dommage par pollution" dans la Convention sur la responsabilité civile. Le Comité exécutif a décidé que c'était le cas.

Une demande d'indemnisation pour un montant de ¥1 886 700 (£8 140) a été déposée au titre des dommages causés au poisson déchargé. Elle a été acceptée par le FIPOL en novembre 1989 mais n'a pas encore été payée.

Le Comité exécutif a décidé, dans cette affaire, également, de lever l'obligation de constituer un fonds de limitation, pour les raisons invoquées dans l'affaire du HINODE MARU N°1.

Le montant de limitation applicable au TSUBAME MARU N°16 s'élève à ¥1 613 120 (£6 960).

KIFUKU MARU N°103

(Japon, 28 juin 1989)

Le navire-citerne japonais KIFUKU MARU N°103 (59 tjb) approvisionnait un navire de pêche en fuel-oil lourd dans le port d'Otsuji situé dans la préfecture d'Iwate (Japon). Vers la fin des opérations, du fuel-oil a été envoyé par erreur dans une citerne d'eau douce au lieu d'une citerne à combustible et le trop-plein d'hydrocarbures a inondé le pont du navire de pêche. Une petite quantité

d'hydrocarbures s'est déversée en mer. Des filets de pêche qui se trouvaient à bord du navire de pêche ont été souillés et ont dû être nettoyés. Une petite opération de nettoyage a été entreprise en mer.

Des demandes d'indemnisation ont été soumises pour un total de ¥12 100 640 (£52 210). Elles portaient sur les frais de nettoyage des filets souillés (¥11 516 440) et le coût de l'opération de nettoyage en mer (¥584 200). Ces demandes ont été réglées en novembre 1989 à raison d'un montant global de ¥10 013 000 (£43 200) mais n'ont pas encore été payées.

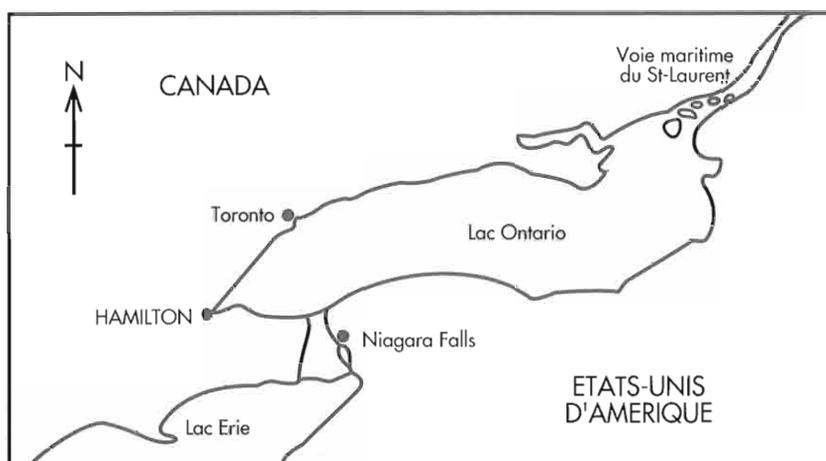
Là encore, le Comité exécutif a décidé, à titre exceptionnel, de lever l'obligation de constituer le fonds de limitation pour les raisons invoquées dans l'affaire du HINODE MARU N°1.

Le montant de limitation applicable au KIFUKU MARU N°103 est de ¥1 727 040 (£7 450).

NANCY ORR GAUCHER

(Canada, 25 juillet 1989)

Le navire-citerne libérien NANCY ORR GAUCHER (2 899 tjb) a perdu environ 250 tonnes de sa cargaison d'asphalte lors d'un violent débordement de citerne alors qu'il déchargeait sa cargaison dans une usine d'asphalte au port de Hamilton, dans l'Ontario (Canada). L'asphalte a pollué une grande partie du pont du navire et 25m³ d'asphalte ont coulé dans le port.



Les autorités canadiennes ont exigé que les hydrocarbures coulés soient récupérés et des travaux de dragage ont donc commencé le 11 août 1989. Entre 250m³ et 300m³ de résidus et d'hydrocarbures ont été récupérés lors de ces travaux qui ont été terminés en moins de deux semaines. Ils ont coûté \$Can230 599

(£123 480). Le propriétaire du navire a accepté et payé une demande d'indemnisation pour ce montant.

Le pont et la coque du navire ont été nettoyés par une entreprise locale pour un montant d'environ \$Can483 184 (£258 730). Le FIPOL a soulevé la question de savoir si cette demande relève de la définition du dommage par pollution.

La question de la méthode à adopter pour l'évacuation des matières récupérées est à l'étude. Il serait probablement possible de les évacuer dans un lieu de décharge locale.

Le montant de limitation applicable au NANCY ORR GAUCHER est évalué à environ \$Can450 000 (£240 960).

DAINICHI MARU N°5

(Japon, 28 octobre 1989)

Au cours d'un transbordement de fuel-oil lourd depuis le navire-citerne japonais DAINICHI MARU N°5 (173 tjb) jusqu'à un navire de pêche dans le port de Yaizu (Japon), une manche à cargaison a été mal manipulée, ce qui a entraîné la fuite d'une petite quantité d'hydrocarbures dans une citerne à cargaison. Il n'y a pas eu de déversement d'hydrocarbures dans la mer.

Cet événement s'est soldé par des demandes d'indemnisation d'un montant total de ¥7 092 256 (£30 600). Ces demandes concernent essentiellement le manque à gagner du propriétaire du navire de pêche pendant les deux journées requises pour nettoyer la cale polluée. Le FIPOL examine ces demandes.

Le montant de limitation applicable au DAINICHI MARU N°5 est évalué à ¥4 428 800 (£19 100).

13 CONCLUSIONS

Lors de sa création en octobre 1978, le FIPOL comptait 14 Etats membres. Au 31 décembre 1989, ils étaient 43. Cet accroissement du nombre des membres du FIPOL tend à démontrer que les Etats jugent viable le système d'indemnisation instauré par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. Comme cela est indiqué ci-dessus, un certain nombre d'Etats devraient devenir membres du FIPOL dans un proche avenir. Certains d'entre eux se trouvent dans des régions du monde où le FIPOL n'a, à l'heure actuelle, pas ou guère de membres. Les Etats qui adhéreront bientôt à la Convention portant création du Fonds devraient donner à l'Organisation un caractère encore plus universel, ce qui lui permettrait d'indemniser les victimes d'une pollution par les hydrocarbures sur une plus vaste échelle mondiale.

Aucune marée noire catastrophique n'a touché un Etat membre en 1989. Au cours de ces dernières années, les Etats membres ont été épargnés à cet égard, étant donné qu'aucune grande catastrophe n'y est intervenue depuis le sinistre du TANIO en 1980. Toutefois, plusieurs événements de 1989 qui mettaient en cause des navires-citernes en charge dans ces Etats auraient pu prendre une ampleur

catastrophique. Il convient de noter que de graves déversements d'hydrocarbures provenant de navires-citernes en charge se sont produits en 1989 dans des Etats non membres.

L'échouement du navire-citerne EXXON VALDEZ le 24 mars 1989 dans le détroit du Prince William en Alaska (Etats-Unis d'Amérique) a attiré l'attention du monde entier sur les problèmes concernant la pollution par les hydrocarbures. Cet échouement a entraîné l'une des plus graves marées noires de l'histoire. En outre, deux graves événements (le sinistre du KHARK 5 et celui de l'ARAGON) se sont produits en décembre 1989 au large des côtes marocaines. Les débats que ces sinistres ont suscités se sont axés sur la nécessité de renforcer la sécurité de la conduite des navires-citernes, d'améliorer les plans d'intervention et de mettre au point un équipement et des produits mieux adaptés pour le nettoyage des nappes d'hydrocarbures. Dans le communiqué final du Sommet des Chefs d'Etat ou de Gouvernement des sept plus grandes économies mondiales, qui a eu lieu en juillet 1989 à Paris, les chefs d'Etat ou de Gouvernement ont exprimé leur souci de développer au plan national, régional et mondial la capacité à maîtriser et à diminuer les conséquences des pollutions pétrolières en mer et ils ont invité tous les pays à appliquer pleinement les conventions internationales pour la prévention de la pollution des océans par les hydrocarbures. En novembre 1990, une conférence diplomatique se tiendra sous les auspices de l'OMI en vue d'adopter une convention internationale sur la préparation et l'intervention contre la pollution par les hydrocarbures.

Les questions liées à la responsabilité et à l'indemnisation ont aussi été évoquées dans le débat public qui a suivi ces trois sinistres. De ce fait, le FIPOL et ses activités ont fait l'objet d'un intérêt accru de la part des gouvernements et des organismes publics ainsi que des médias et du grand public. Cette sensibilisation accrue aux conséquences potentielles des sinistres de navires-citernes devrait contribuer à inciter un plus grand nombre d'Etats à devenir membres du FIPOL.

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

22ème session

Président:	M. P Novia (Italie)
Bahamas	Nigéria
France	Royaume-Uni
Grèce	Sri Lanka
Indonésie	Suède
Italie	Tunisie
Japon	Union des Républiques socialistes soviétiques
Koweït	
Libéria	

23ème session

Président:	M. W W Sturms (Pays-Bas)
Allemagne, République fédérale d'	Libéria
Bahamas	Monaco
Canada	Pays-Bas
Chypre	Pologne
Côte d'Ivoire	République arabe syrienne
Espagne	Suède
Finlande	Union des Républiques socialistes soviétiques
Japon	

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 1er JANVIER AU 31 DECEMBRE 1988

RECETTES	£	£
<i>Contributions</i>		
Contributions initiales		87 172
Contributions annuelles de 1987		805 822
Plus ajustement des montants perçus à l'année précédente		<u>3 525</u>
		896 519
 <i>Divers</i>		
Recettes accessoires	73 997	
Intérêts sur les arriérés de contributions	10 800	
Intérêts sur les placements	<u>337 223</u>	<u>422 020</u>
		1 318 539
 DEPENSES		
<i>Dépenses du Secrétariat</i>		
Engagements non réglés	32 354	
Engagements réglés	<u>277 435</u>	
	309 789	
 <i>Demandes d'indemnisation</i>		
Demandes d'indemnisation générales	<u>705 630</u>	<u>1 015 419</u>
		303 120
Ajustement du taux de change		<u>915</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		<u>302 205</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 1988

RECETTES	£	£
Divers	1 520	
Intérêts sur les arriérés de contributions	16 252	
Intérêts sur les placements	<u>1 100 985</u>	<u>1 118 757</u>
DEPENSES		
Indemnisation	87 559	
Honoraires et frais de voyages	<u>108 603</u>	<u>196 162</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		922 595
Solde reporté de 1987		<u>12 736 321</u>
Solde au 31 décembre 1988		<u>13 658 916</u>

ANNEXE IV

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le Brady Maria

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1988

RECETTES	£	£
<i>Contributions</i>		
Contributions annuelles de 1987		400 753
<i>Divers</i>		
Recettes accessoires	105 355	
Intérêts sur les arriérés de contributions	765	
Intérêts sur les placements	2 478	108 598
		<u>509 351</u>
DEPENSES		
Honoraires et frais de voyages	16 152	
Intérêts sur les emprunts	4 785	20 937
		<u>488 414</u>
Excédent des recettes sur les dépenses*		

* L'excédent de £488 414 est diminué, dans le bilan, du montant du déficit de £434 374 accumulé jusqu'au 31 décembre 1987.

ANNEXE V

Bilan du FIPOL au 31 décembre 1988

PASSIF	£	£	ACTIF	£	£
Excédent cumuléatif du fonds général			Disponibilités en banque et en caisse		17 336 302
Années précédentes	3 139 227		Contributions non acquittées:		
Plus excédent de 1988	302 205	3 441 432	Contributions annuelles 1982	675	
Sommes dues au Fonds de prévoyance du personnel		136 599	Contributions annuelles 1983	4 556	
Sommes à verser		2 895	Contributions annuelles 1985	2 718	
Engagements non réglés			Contributions annuelles 1986	17 552	
1987	2 863		Contributions annuelles 1987	8 812	
1988	32 354	35 217	Contributions initiales	2 617	
Contributions payées d'avance			Fonds des grosses demandes d'indemnisation Brady Maria	4 323	41 253
Fonds général	132 385		Sommes dues du fonds des grosses demandes d'indemnisation Jan		81 881
Fonds des grosses demandes d'indemnisation Jan	4 191	136 576	Montant remboursable de la TVA		1 630
Compte des contribuaires		3 858	Sommes diverses à recevoir		6 538
Sommes dues au fonds des grosses demandes d'indemnisation Brady Maria			Intérêts sur les arriérés de contributions:		
Déficit de 1987	434 374		Fonds général	593	
Plus excédent de 1988	488 414	54 040	Fonds des grosses demandes d'indemnisation:		
Sommes dues au fonds des grosses demandes d'indemnisation Tanio			Brady Maria	205	
		<u>13 658 916</u>	Tanio	1 131	1 929
		<u>17 469 533</u>			<u>17 469 533</u>

Note 1 Un passif exigible évalué à £7 657 738 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 1988 représentent, au prix coûtant, un montant de £45 668 (net de la TVA).

ANNEXE VI

Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des Etats membres pendant l'année civile 1988

Telles que notifiées au 31 décembre 1989

Etat membre	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
Japon	229 867 256	26,80
Italie	121 928 308	14,22
France	98 918 228	11,54
Pays-Bas	85 891 659	10,02
Royaume-Uni	78 431 051	9,15
Espagne	52 835 150	6,16
Canada	30 173 643	3,52
Allemagne, République fédérale d'	23 907 309	2,79
Union des Républiques socialistes soviétiques	20 175 600	2,35
Grèce	17 135 850	2,00
Suède	16 367 118	1,91
Norvège	15 088 913	1,76
Finlande	11 641 300	1,36
Portugal	10 520 555	1,23
Yougoslavie	8 740 778	1,02
Indonésie	8 697 786	1,01
Danemark	8 599 532	1,00
Bahamas	5 658 586	0,66
Côte d'Ivoire	3 104 141	0,36
Tunisie	2 913 701	0,34
Sri Lanka	1 848 063	0,22
Cameroun	1 487 396	0,17
Pologne	1 454 526	0,16
Ghana	836 638	0,10
Algérie	499 000	0,06
République arabe syrienne	477 084	0,06
Papouasie-Nouvelle-Guinée	259 253	0,03
Fidji	0	0
Islande	0	0
Koweït	0	0
Libéria	0	0
Maldives	0	0
Monaco	0	0
Oman	0	0
Seychelles	0	0
Tuvalu	0	0
Bénin <1>	-	-
Chypre <1>	-	-
Emirats arabes unis <1>	-	-
Gabon <1>	-	-
Nigéria <1>	-	-
Qatar <1>	-	-
Vanuatu <1>	-	-
	<hr/>	<hr/>
	857 458 424	100,00
<1> Pas de rapport		

ANNEXE VII

Résumé des sinistres

(31 décembre 1989)

Navire (Etat du pavillon)	Jauge brute (Responsabilité du propriétaire)	Date et lieu du sinistre	Cause du sinistre et quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Demandes d'indemnisation et de prises en charge financières		Observations
ANTONIO GRAMSCI (URSS)	27 694 tjb Rbls2 431 584	27.2.79 au large de Ventspils, URSS	Echouement (5 500)	Opérations de nettoyage des autorités suédoises	SKr89 057 717	versé
				Intérêt	6 649 440	versé
				<u>Total</u>	SKr95 707 157	
MIYA MARU N°8 (Japon)	997tjb ¥37 710 340	22.3.79 Bisan Seto, Japon	Abordage (540)	Opérations de nettoyage	¥108 589 104	versé
				Dommages causés aux pêcheries	31 521 478	versé
				Prise en charge financière	9 427 585	versé
				<u>Total</u>	¥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
				<u>Total</u>	£363 550	
MEBARUZAKI MARU N°5 (Japon)	19 tjb ¥845 480	8.12.79 Port de Mebaru, (10) Japon	Enfoncement	Opérations de nettoyage	¥7 477 481	versé
				Dommages causés aux pêcheries	2 710 854	versé
				Prise en charge financière	211 370	versé
				<u>Total</u>	¥10 399 705	

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
SHOWA MARU (Japon)	199 tjb ¥8 123 140	9.1.80 Détroit de Naruto, Japon	Abordage (100)	Opérations de nettoyage	¥10 408 369	versé	¥9 893 196 récupérés par voie de recours
				Dommages causés aux pêcheries	92 696 505	versé	
				<u>Prise en charge financière</u>	<u>2 030 785</u>	versé	
				Total	¥105 135 659		
UNSEI MARU (Japon)	99 tjb ¥3 143 180	9.1.80 au large de Port Akune, Japon	Abordage (pas de renseignements mais moins de 140 tonnes)	Opérations de nettoyage du propriétaire	¥6 903 461	évaluation	A cause du recours contre le même assureur, pas d'indemnisation versée par le FIPOL
TANIO (Madagascar)	18 048 tjb FF11 833 718	7.3.80 au large de la côte bretonne, France	Rupture (13 500)	Gouvernement français	FF208 736 142	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.
				Autorités locales françaises	5 689 025	versé	
				Demandeurs privés	2 961 290	versé	
				Port Autonome du Havre	74 444	versé	
				<u>United Kingdom P & I Club</u>	<u>4 679 742</u>	versé	
				Total	FF222 140 643		
FURENAS (Suède)	999 tjb SKr612 443	3.6.80 Oresund, Suède	Abordage (200)	Opérations de nettoyage:			SKr449 961 récupérés par voie de recours
				- Autorités suédoises	SKr2 911 637	versé	
				- Demandeurs suédois privés	<u>276 050</u>	versé	
				Total partiel	SKr3 187 687		
				Opérations de nettoyage:			
				- Autorités danoises	DKr408 633	versé	
- Demandeurs danois privés	<u>9 956</u>	versé					
Total partiel	DKr418 589						
Prise en charge financière	SKr153 111	versé					

HOSEI MARU (Japon)	983 tjb ¥35 765 920	21.8.80 au large du Miyagi, Japon	Abordage (270)	Opérations de nettoyage Dommages causés aux pêcheries <u>Prise en charge financière</u> 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 Dalarö, Suède	Echouement (1 000)	Opérations de nettoyage des autorités suédoises	SKr19 296 000	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.
					4 Demandeurs privés	1 065 000	demandé	
					Total	SKr20 361 000		
SUMA MARU N°11 (Japon)	199 tjb ¥7 396 340	21.11.81 au large de Karatsu, Japon	Echouement (10)	Opérations de nettoyage du propriétaire	¥6 426 857	versé		
				<u>Prise en charge financière</u>	1 849 085	versé		
				Total	¥8 275 942			
GLOBE ASIMI (Gibraltar)	12 404 tjb Rbls1 350 324	22.11.81 Klaipeda, URSS	Echouement (évalué à plus de 16 000 tonnes)	Prise en charge financière	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 Hambourg, RFA	Déchargement de cargaison d'hydrocarbures (évalué entre 200 et 300 tonnes)	Opérations de nettoyage: - Propriétaire	DM11 303 011	versé		
				- Autorités	42 163	versé		
				Total	DM11 345 174			
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	¥46 524 524 24 571 190	versé versé		
				<u>Prise en charge financière</u>	1 576 075	versé		
				Total	¥72 671 789			

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
FUKUTOKU MARU N°8 (Japon)	499 tjb ¥20 844 440	3.4.82 Baie de Tachibana, Japon	Abordage (85)	Opérations de nettoyage	¥200 476 274	versé	
				Dommages causés aux pêcheries	163 255 481	versé	
				<u>Prise en charge financière</u>	<u>5 211 110</u>	versé	
				Total	¥368 942 865		
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	¥1 005 160	versé	
				<u>Prise en charge financière</u>	<u>470 235</u>	versé	
				Total	¥1 475 395		
EIKO MARU N°1 (Japon)	999 tjb ¥39 445 920	13.8.83 Karakuwazaki, Japon	Abordage (357)	Opérations de nettoyage	¥23 193 525	versé	¥14 843 746 récupérés par voie de recours
				Dommages causés aux pêcheries	1 541 584	versé	
				<u>Prise en charge financière</u>	<u>9 861 480</u>	versé	
				Total	¥34 596 589		
KOEI MARU N°3 (Japon)	82 tjb ¥3 091 660	22.12.83 Nagoya, Japon	Abordage (49)	Opérations de nettoyage	¥18 010 269	versé	¥8 994 083 récupérés par voie de recours
				Dommages causés aux pêcheries	8 971 979	versé	
				<u>Prise en charge financière</u>	<u>772 915</u>	versé	
				Total	¥27 755 163		
TSUNEHISA MARU N°8 (Japon)	38tjb ¥964 800	26.8.84 Osaka, Japon	Enfoncement (30)	Opérations de nettoyage	¥16 610 200	versé	
				<u>Prise en charge financière</u>	<u>241 200</u>	versé	
				Total	¥16 851 400		

KOHO MARU N°3 (Japon)	199 tjb	5.11.84	Echouement	Opérations de nettoyage	¥68 609 674	versé	
	¥5 385 920	Hiroshima, Japon	(20)	Dommages causés aux pêcheries	25 502 144	versé	
				<u>Prise en charge financière</u>	<u>1 346 480</u>	versé	
				Total	¥95 458 298		
KOSHUN MARU N°1 (Japon)	68 tjb	5.3.85	Abordage	Opérations de nettoyage	¥26 124 589	versé	Demande de recours par le FIPOL est en suspens
	¥1 896 320	Baie de Tokyo, Japon	(80)	Prise en charge financière	¥474 080	pas encore versé	
PATMOS (Grèce)	51 627 tjb	21.3.85	Abordage	Mesures de sauvegarde et)			La plupart des demandes ont été réglées; Lit9 436 318 650 versés par l'assureur P & I; procédure judiciaire en cours contre le FIPOL.
	Lit13 263 703 650	Détroit de Messine, Italie	(700)	opérations de nettoyage) Lit9 418 318 650	735 268 884	agréé	
				(assistance y incluse))	5 000 000 000	demandé	
				<u>Dommage au milieu marin</u>	<u>5 000 000 000</u>	demandé	
			Total	Lit15 153 587 534			
JAN (RFA)	1 400 tjb	2.8.85	Echouement	Autorités danoises	DKr9 378 528	versé	
	DKr1 576 170	Aalborg, Danemark	(300)	Municipalité	24 126	versé	
				Demandeurs privés	53 007	versé	
				<u>Prise en charge financière</u>	<u>394 043</u>	versé	
				Total	DKr9 849 704		
ROSE GARDEN MARU (Panama)	2 621 tjb 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 tjb	3.1.86	Abordage	<u>Autorités allemandes</u>	<u>DM3 129 425</u>	versé	DM333 027 récupérés par voie de recours
	DM324 629	Estuaire de l'Elbe, RFA	(200)	Demandeurs privés	1 086	versé	
				Total	DM3 220 511		

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
TAKE MARU N°6 (Japon)	83 tjb ¥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
QUED GUETERINI (Algérie)	1 576 tjb Din1 175 064	18.12.86 Alger, Algérie	Déchargement d'hydrocarbures (évalué à 15)	Centrale électrique	US\$1 133	versé	
				Centrale électrique	FF708 824	versé	
				Centrale électrique	£126 129	versé	
				Opérations de nettoyage du propriétaire	Din5 650	versé	
				Prise en charge financière	Din293 766	pas encore versé	
THUNTANK 5 (Suède)	2 866 tjb SKr2 741 746	21.12.86 Gålve, Suède	Echouement (150-200)	Autorités suédoises	SKr23 168 271	versé	
				Demandeurs privés	49 361	versé	
				Prise en charge financière	685 437	versé	
				Total	SKr23 903 069		
ANTONIO GRAMSCI (URSS)	27 706 tjb Rbls2 431 854	6.2.87 Borgå, Finlande	Echouement (600-700)	<u>Finlande</u> Autorités finlandaises: Opérations de nettoyage	FM9 758 250	agréé	
				<u>URSS</u> Opérations de nettoyage	Rbls 500 000	agréé	
				Opérations de nettoyage	567 469	demandé	
				Dommages à l'environnement	436 448	demandé	
				Total partiel	Rbls1 503 917		
SOUTHERN EAGLE (Panama)	4 461 tjb ¥93 874 528	15.6.87 Sada Misaki, Japon	Abordage (15)	Opérations de nettoyage	¥35 346 679	agréé	Le total des dommages subis est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire
				Dommages causés aux pêcheries	51 521 183	agréé	
				Total	¥86 867 862		

EL HANI (Libye)	81 412 tjb £7 900 000 (évaluation)	22.7.87 Indonésie	Echouement (3 000)	Demande d'une avance par les autorités indonésiennes	US\$242 800	demandé	Demande n'a pas été poursuivie
AKARI (Panama)	1 345 tjb £115 000 (évaluation)	25.8.87 Doubaï, Emirats arabes unis	Feu (1 000)	Opérations de nettoyage	£304 440	demandé	D'autres demandes pourraient être présentées
HINODE MARU N°1 (Japon)	19 tjb ¥608 000	18.12.87 Yawatahama, Japon	Maltraitement de cargaison (25)	Opérations de nettoyage <u>Prise en charge financière</u> Total	¥1 847 225 152 000 ¥1 999 225	versé versé	
AMAZZONE (Italie)	18 325 tjb FF13 860 369	31.1.88 Bretagne, France	Citernes endommagées dans une forte tempête (2 000)	Gouvernement français Autorités françaises locales Demandeurs privés français <u>Demandeurs privés français</u> Total partiel Autorités des îles Anglo-Normandes	FF22 255 375 1 124 991 239 961 59 393 FF23 679 720 £21 393	demandé demandé demandé versé agréé	FF59 393 versés par l'assureur P & I ; d'autres demandes seront présentées.
TAIYO MARU N°13 (Japon)	86 tjb ¥2 476 800	12.3.88 Port de Yokohama, Japon	Déchargement (6)	Opérations de nettoyage <u>Prise en charge financière</u> Total	¥6 134 885 619 200 ¥6 754 085	versé versé	
KASUGA MARU N°1 (Japon)	480 tjb ¥17 015 040	10.12.88 Kyoga Misaki, Japon	Enfoncement (1 100)	Opérations de nettoyage Dommages causés aux <u>pêcheries</u> Total Prise en charge financière	¥372 295 167 53 500 000 ¥425 795 167 ¥4 253 760	versé versé pas encore versé	D'autres demandes pourraient être présentées
FUKKOL MARU N°12 (Japon)	94 tjb ¥2 198 400	15.5.89 Shiogama, Japon	Débordement d'une manche du réservoir (0,5)	Opérations de nettoyage Prise en charge financière	¥2 691 035 ¥549 600	agréé pas encore versé	