

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

**RAPPORT ANNUEL DE
1990**



**RAPPORT SUR LES ACTIVITES DU FONDS
INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR
LES DOMMAGES DUS A LA
POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES
AU COURS DE L'ANNEE CIVILE 1990**

TABLE DES MATIERES

	Page
1 Introduction	7
2 Membres du FIPOL	7
3 Contacts avec les gouvernements	9
4 Relations avec les organisations internationales et les milieux intéressés	11
5 Conférences et séminaires	13
6 Assemblée et Comité exécutif	13
6.1 13ème session de l'Assemblée	13
6.2 24ème session du Comité exécutif	14
6.3 25ème session du Comité exécutif	16
7 Avenir du régime d'indemnisation établi par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	16
8 Secrétariat	18
9 Comptes du FIPOL	18
10 Contributions	19
11 Placement des fonds	21
12 Règlement des demandes d'indemnisation	22
12.1 Généralités	22
12.2 Evénements dont le FIPOL a traité en 1990	24
KOSHUN MARU N°1	24
PATMOS	25
OUED GUETERINI	28
THUNTANK 5	29
ANTONIO GRAMSCI	29
AKARI	33
TOLMIROS	37
AMAZZONE	41
CZANTORIA	43
KASUGA MARU N°1	44
NESTUCCA	45
FUKKOL MARU N°12	45
TSUBAME MARU N°58	46
TSUBAME MARU N°16	46
KIFUKU MARU N°103	47
NANCY ORR GAUCHER	47
DAINICHI MARU N°5	49
DAITO MARU N°3	49
KAZUEI MARU N°10	50
FUJI MARU N°3	50
VOLGONEFT 263	51
HATO MARU N°2	52
BONITO	54
RIO ORINOCO	54
PORTFIELD	58
13 Conclusions	58

Annexes

	Page
I	Structure du FIPOL 61
II	Compte des recettes et des dépenses - Fonds général 62
III	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le TANIO 63
IV	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le BRADY MARIA 64
V	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le JAN 65
VI	Bilan du FIPOL 66
VII	Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des Etats Membres pendant l'année civile 1989 67
VIII	Résumé des sinistres 68

1 INTRODUCTION

Le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) est une organisation intergouvernementale mondiale qui a été créée en octobre 1978 afin de fournir une indemnisation pour les dommages dus à une pollution résultant du déversement d'hydrocarbures persistants par des navires-citernes en charge. Le présent rapport pour l'année civile 1990 récapitule les activités du FIPOL au cours de sa douzième année d'existence.

Le FIPOL oeuvre dans le cadre de deux conventions internationales qui établissent un régime juridique pour l'indemnisation des dommages causés par les déversements d'hydrocarbures de navires-citernes en charge, à savoir 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 a été établi 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 principale fonction d'assurer une indemnisation supplémentaire aux victimes d'une pollution par les hydrocarbures dans des Etats Membres du FIPOL qui ne peuvent être pleinement indemnisés aux termes de la Convention sur la responsabilité civile. L'indemnisation payable par le FIPOL pour un événement déterminé est limitée à 60 millions de droits de tirage spéciaux (ce qui correspond à £45 millions ou à US\$85 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

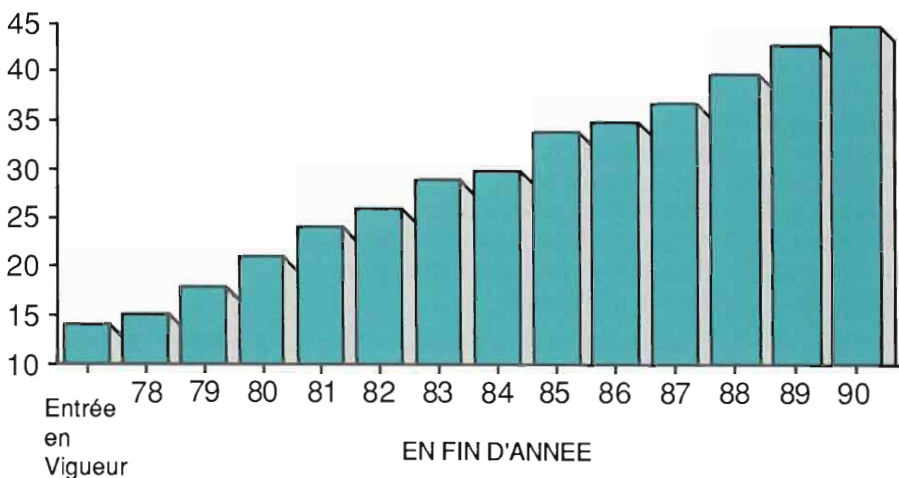
Au moment de l'entrée en vigueur de la Convention portant création du Fonds en octobre 1978, 14 Etats y étaient Parties et ainsi Membres du FIPOL. Depuis, le nombre des Etats Membres n'a cessé d'augmenter. A la fin de 1989, 43 Etats étaient Membres du FIPOL.

Deux Etats en sont devenus Membres en 1990. La Convention portant création du Fonds est entrée en vigueur le 30 mai 1990 pour Djibouti et le 8 octobre 1990 pour la République de l'Inde, le nombre des Etats Membres atteignant ainsi 45.

Du fait de l'unification, le 3 octobre 1990, de la République fédérale d'Allemagne (qui était Partie à la Convention portant création du Fonds) et de la République démocratique allemande (qui ne l'était pas), la Convention portant création du Fonds s'applique aussi au territoire de l'ancienne République démocratique allemande à compter de cette date.

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

Membres du FIPOL



Au 31 décembre 1990, les 45 Etats ci-après étaient Membres du FIPOL:

Algérie	Fidji
Allemagne	Finlande
Bahamas	France
Bénin	Gabon
Cameroun	Ghana
Canada	Grèce
Chypre	Inde
Côte d'Ivoire	Indonésie
Danemark	Islande
Djibouti	Italie
Emirats arabes unis	Japon
Espagne	Koweït

Libéria	République arabe syrienne
Maldives	Royaume-Uni
Monaco	Seychelles
Nigéria	Sri Lanka
Norvège	Suède
Oman	Tunisie
Papouasie-Nouvelle-Guinée	Tuvalu
Pays-Bas	Union des Républiques
Pologne	socialistes soviétiques
Portugal	Vanuatu
Qatar	Yougoslavie

La répartition géographique des Etats Membres est indiquée sur la carte figurant à la page 10.

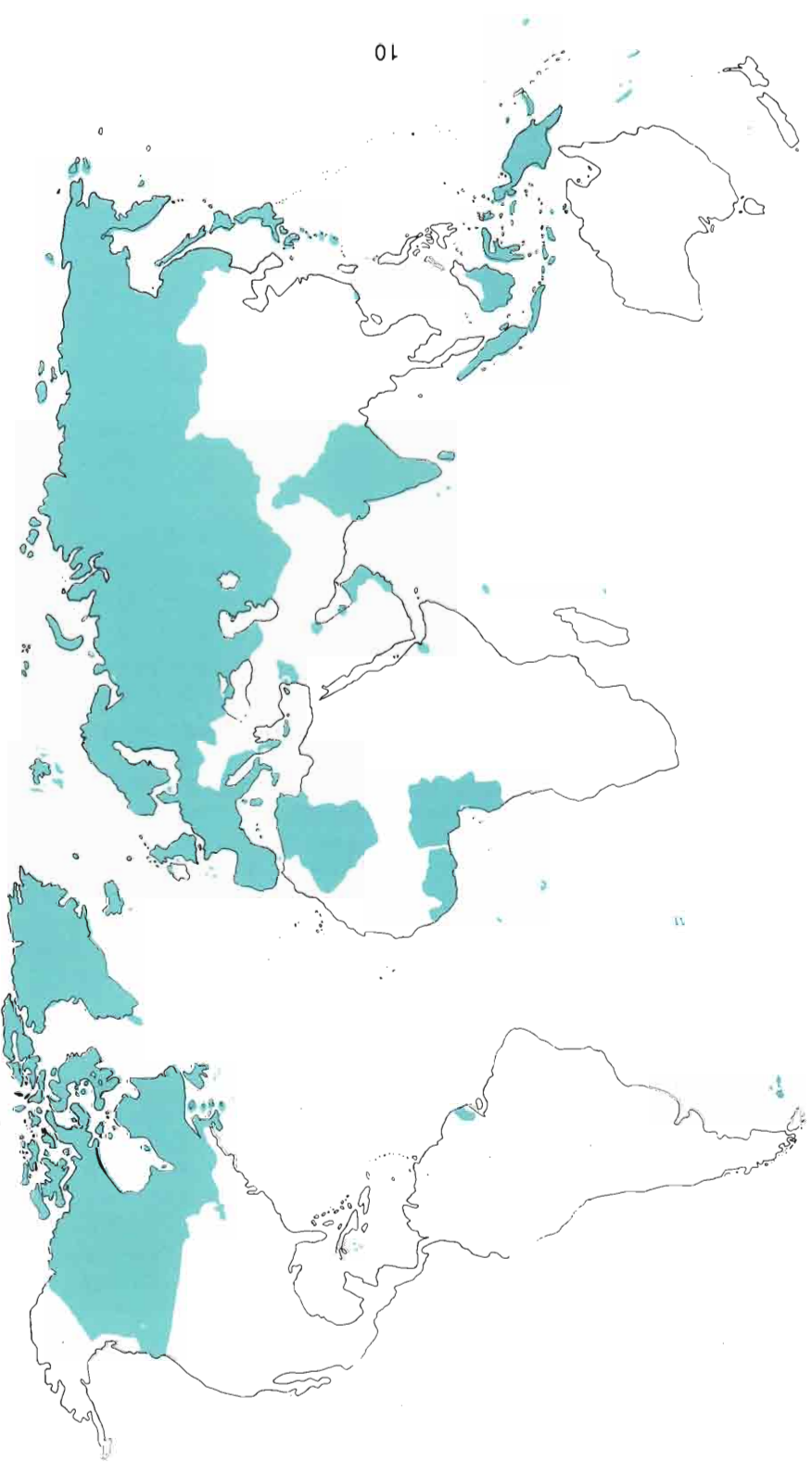
D'après les renseignements dont il dispose, le Secrétariat du FIPOL s'attend à ce que plusieurs Etats deviennent Membres du FIPOL dans un avenir proche. En Irlande et au Maroc, le Parlement a approuvé la Convention portant création du Fonds et la législation nécessaire à sa mise en oeuvre. Des projets de loi qui permettraient aux Gouvernements du Brésil et du Venezuela de ratifier la Convention portant création du Fonds sont actuellement examinés par les parlements de ces pays. La législation de mise en oeuvre de la Convention se trouve à un stade avancé d'élaboration en Arabie saoudite, en Australie, en Belgique, à Malte et au Sénégal. 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 1990, les Etats ci-après bénéficiaient du statut d'observateur:

Arabie saoudite	Etats-Unis d'Amérique
Argentine	Irlande
Australie	Maroc
Belgique	Mexique
Brésil	Suisse
Chili	Venezuela
Chine	

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 1990, l'Administrateur s'est rendu dans cinq Etats Membres (Canada, France, Pays-Bas, Seychelles 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 en 1988, 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 1990, l'Administrateur s'est rendu en Argentine, en Australie, aux Etats-Unis d'Amérique, en Malaisie, à Malte, à Singapour, en Thaïlande et au Venezuela en vue d'y avoir des entretiens concernant la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds avec des responsables gouvernementaux de ces Etats; le Juriste du FIPOL est, quant à lui, allé au Kenya dans le même but.

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 des sessions du Conseil de l'OMI en juin et en novembre 1990 et au cours de la Conférence sur la coopération internationale en matière de préparation et d'intervention contre la pollution par les hydrocarbures qui s'est tenue en novembre 1990.

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 1990 également. Le nouveau Secrétaire général de l'OMI, M. W A O'Neil, a manifesté un vif intérêt pour les activités du FIPOL.

L'Organisation des Nations Unies et l'OMI sont toujours invitées à se faire représenter par des observateurs aux sessions de l'Assemblée et du Comité exécutif. 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.

Le FIPOL a le statut d'observateur auprès de l'OMI. L'Administrateur et le Juriste ont représenté le FIPOL lors de deux conférences diplomatiques qui se sont tenues sous les auspices de l'OMI, à savoir la Conférence internationale sur la révision de la Convention d'Athènes de 1974 et la Conférence sur la coopération

internationale en matière de préparation et d'intervention contre la pollution par les hydrocarbures. Le Secrétariat du FIPOL a également assisté aux sessions du Conseil et de divers comités de l'OMI.

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 sert non seulement les intérêts du FIPOL et des Clubs, mais aussi ceux des demandeurs, car elle contribue à accélérer les règlements. Des entretiens sur des questions d'intérêt commun ont lieu régulièrement entre l'Administrateur et des représentants des Clubs de P & I. Afin de renforcer ses relations avec les clubs situés hors de Londres, l'Administrateur s'est rendu auprès de la Japan Shipowners' Protection & Indemnity Association (JPIA) à Tokyo (Japon) et de l'Assuranceforeningen Skuld à Oslo (Norvège) au cours de l'automne de 1989. En 1990, il a rendu visite aux cinq autres clubs hors de Londres, à savoir la Liverpool and London Steamship P & I Association Ltd à Liverpool, la North of England P & I Association Ltd et la Newcastle P & I Association Ltd, sises toutes les deux à Newcastle (Royaume-Uni), l'Assuranceforeningen Gard à Arendal (Norvège) et le Sveriges Ångfartygs Assurans Förening (le Club suédois) à Göteborg (Suède).

Le FIPOL a en règle générale recours aux compétences techniques de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) lors d'événements de pollution par les hydrocarbures, à la fois pour le suivi des opérations de nettoyage et pour l'évaluation des demandes d'indemnisation. 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, qui représentent les intérêts de l'industrie pétrolière. La coopération entre le FIPOL et Cristal est très importante compte tenu du lien instauré entre le régime d'indemnisation des Conventions internationales et les systèmes volontaires du secteur privé (TOVALOP et CRISTAL).

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 international et baltique (BIMCO)
- Cristal Ltd
- International Group of P & I Clubs
- International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF)

Internationale des amis de la terre (FOEI)
Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources
(UICN)

5 CONFERENCES ET SEMINAIRES

En 1990 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 participé à la Conférence internationale sur les déversements d'hydrocarbures (SPILLCON 90), tenue à Sidney (Australie), où il a présenté une communication intitulée "Responsabilité et indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et les opérations du FIPOL". Il a présenté des exposés sur les Conventions et les activités du FIPOL lors d'une réunion régionale des compagnies pétrolières, tenue à Singapour, ainsi qu'à divers représentants gouvernementaux et milieux intéressés à Kuala Lumpur (Malaisie) et à Bangkok (Thaïlande). Il a donné une conférence aux étudiants de l'Université maritime mondiale à Malmö (Suède) sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages de pollution par les hydrocarbures. Il a également présenté des exposés sur les activités du FIPOL à une réunion du Réseau opérationnel de coopération régionale des autorités maritimes de l'Amérique du Sud, du Mexique et du Panama (ROCRAM) à Mar del Plata (Argentine) et à un séminaire réuni à la Valette (Malte) sous les auspices du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC). Enfin, il a participé à un atelier sur la préparation et la lutte contre les déversements d'hydrocarbures organisé pour la région des Caraïbes par l'OMI/UNEP à Caracas (Venezuela).

Le Juriste a donné une conférence sur le régime international d'indemnisation pour les dommages de pollution par les hydrocarbures lors d'un séminaire sur la pollution des mers organisé à New York (Etats-Unis); il a également participé à un séminaire régional sur MARPOL 73/78 qui avait été organisé pour la région de l'Afrique de l'Est à Mombasa (Kenya).

6 ASSEMBLEE ET COMITE EXECUTIF

6.1 13ème session de l'Assemblée

L'Assemblée qui se compose de représentants de tous les Etats Membres a tenu sa 13ème session du 25 au 27 septembre 1990. 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 FIPOLE et a approuvé les comptes pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1989.
- b) L'Assemblée a adopté le budget pour 1991 qui prévoit des dépenses administratives s'élevant à £520 390.
- c) L'Assemblée a décidé de percevoir pour 1990 des contributions annuelles d'un montant de £500 000 au titre du fonds général, lesquelles devraient être réglées au plus tard le 1er février 1991. Aucune contribution n'a été demandée au titre d'un fonds des grosses demandes d'indemnisation.
- d) 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:

Canada	Indonésie
Chypre	Italie
Côte d'Ivoire	Pays-Bas
Espagne	Pologne
Fidji	Royaume-Uni
Finlande	Sri Lanka
France	Tunisie
Grèce	
- e) L'Assemblée a décidé de créer un groupe de travail intersessions qu'elle a chargé de se pencher sur le développement futur du système intergouvernemental de responsabilité et d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures fondé sur la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds (voir la section 7 ci-dessous).
- f) L'Assemblée a décidé d'inclure les Amendements de novembre 1988 à la Convention SOLAS de 1974 dans la liste des instruments énumérés à l'article 5.3a) de la Convention portant création du Fonds, avec effet à compter du 1er février 1992.
- g) L'Assemblée a décidé d'élargir la politique de placement du FIPOLE afin de lui permettre de placer ses avoirs auprès de sociétés de crédit immobilier.
- h) L'Assemblée a accédé à la demande de l'Arabie saoudite, de l'Australie et du Maroc qui souhaitaient bénéficier du statut d'observateur auprès du FIPOLE.

6.2 24ème session du Comité exécutif

Le Comité exécutif se compose de 15 Etats Membres. 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.



M. M Jacobsson, Administrateur (à gauche), M. W W Sturms, Président (au centre), et M. R Sonoda, Juriste (à droite), lors d'une séance du Comité exécutif



Sinistre du TOLMIROS - Opérations de nettoyage à la main

Le Comité exécutif a tenu sa 24ème session les 24 et 25 septembre 1990 sous la présidence de M. W W Sturms (Pays-Bas).

Le Comité exécutif a été mis au courant de l'état du règlement des demandes d'indemnisation résultant des événements de pollution dont le FIPOL 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'ANTONIO GRAMSCI, de l'AKARI, de l'AMAZZONE, du KASUGA MARU N°1 et du TOLMIROS.

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. Des demandes d'indemnisation ayant été reçues pour le sinistre du CZANTORIA, le Comité a pris une décision concernant l'interprétation de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds selon laquelle ces Conventions ne s'appliquaient pas aux dommages subis dans un Etat après leur date d'entrée en vigueur pour cet Etat à la suite d'un sinistre survenu avant la date d'entrée en vigueur.

6.3 25ème session du Comité exécutif

A sa 25ème session, le 27 septembre 1990, le Comité exécutif a réélu M. W W Sturms (Pays-Bas) à la présidence.

7 AVENIR DU REGIME D'INDEMNISATION ETABLI PAR 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'Allemagne, l'Australie, la France, le Pérou et Saint-Vincent-et-Grenadines, tandis que seules l'Allemagne et la France 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. Plusieurs 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.

Aux Etats-Unis d'Amérique, le Congrès avait examiné pendant un certain nombre d'années des propositions relatives à une nouvelle législation générale en matière de déversements d'hydrocarbures. La Chambre des représentants

avait adopté un projet de loi qui contenait, notamment, des dispositions mettant en oeuvre les Protocoles de 1984. Toutefois, le projet de Loi adopté par le Sénat ne contenait pas de telles dispositions et le Sénat s'est opposé à la ratification de ces Protocoles. A l'invitation du Secrétaire d'Etat aux transports et conformément à la décision prise par l'Assemblée, l'Administrateur s'est rendu aux Etats-Unis pour expliquer aux sénateurs et aux députés, ainsi qu'à leurs collaborateurs, le régime d'indemnisation qui serait instauré par la Convention sur la responsabilité civile et par la Convention portant création du Fonds, telles que modifiées par les Protocoles de 1984. Le point de vue du Sénat a finalement prévalu et la législation adoptée par le Congrès en 1990 ne contient pas de dispositions mettant en oeuvre les Protocoles de 1984. Cette législation est entrée en vigueur le 18 août 1990. Cela signifie que les Etats-Unis ne ratifieront pas les Protocoles.

Compte tenu de ce qui précède, et des conditions exigées pour leur entrée en vigueur, il est peu probable que les Protocoles de 1984 puissent prendre effet dans un avenir proche.

Sur l'initiative du Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, l'Assemblée du FIPOI a envisagé, à sa session de septembre 1990, le futur développement du système intergouvernemental de responsabilité et d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures fondé sur la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. L'Assemblée a décidé de créer un groupe de travail intersessions et l'a chargé de "se pencher sur le développement futur du système intergouvernemental de responsabilité et d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures en examinant:

- a) les perspectives d'entrée en vigueur des Protocoles de 1984 modifiant la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds;
- b) s'il serait possible de faciliter l'entrée en vigueur du contenu des Protocoles de 1984 en modifiant éventuellement les dispositions relatives à leur entrée en vigueur;
- c) quelles sont les dispositions de fond des Conventions en vigueur et des Protocoles de 1984 qui semblent mettre en question la validité de ces instruments à l'avenir (y compris l'examen du système de contributions actuel)."

Le Groupe de travail se réunira du 13 au 15 mars 1991. L'Administrateur a été chargé de préparer, en consultation avec le Secrétaire général de l'OMI, une documentation fournissant des renseignements sur les questions énoncées dans le mandat du Groupe de travail qui puisse servir de base à ses délibérations. Les Etats Membres ont été invités à faire connaître à l'Administrateur leur point de vue au sujet de ces questions et à formuler des observations susceptibles d'aider l'Administrateur à préparer cette documentation. L'Assemblée sera saisie du rapport du Groupe de travail en octobre 1991. Elle décidera alors de ce qu'il conviendra de faire, en ayant à l'esprit que toute proposition d'amendement des Conventions ou des Protocoles devra être soumise au Secrétaire général de l'OMI pour examen par le Comité juridique.

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.

Un changement est intervenu au sein du personnel permanent du FIPOL en 1990. Le Juriste, M. Keiji Wada (Japon), a quitté le FIPOL le 31 mai 1990 pour un poste au Ministère des transports à Tokyo. Il a été remplacé par M. Ryoichi Sonoda (Japon).

9 COMPTES DU FIPOL

Les comptes du FIPOL pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1989 ont été approuvés par l'Assemblée en septembre 1990. Comme par le passé les comptes ont été vérifiés par le Contrôleur et vérificateur général des comptes du Royaume-Uni.

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

En ce qui concerne le fonds général (annexe II), la majeure partie des recettes de 1989 est provenue des contributions initiales et annuelles (qui se sont élevées à £2 992 189 sur un montant total de recettes de £3 891 988). Une somme considérable (£754 648) a été retirée des intérêts perçus sur les placements des avoirs du FIPOL. Les dépenses administratives se sont chiffrées à £361 066, soit un montant inférieur d'environ 19% aux crédits ouverts dans le budget. Les dépenses découlant de petites demandes d'indemnisation se sont élevées à £1 911 324. Un surcroît de recettes de £1 623 964 par rapport aux dépenses a été enregistré pour l'exercice financier 1989 et ce montant s'est ajouté à l'excédent accumulé lors d'années précédentes, pour le porter à £5 065 396. Ce montant comprend le fonds de roulement de £4 millions.

Pour ce qui est du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le TANIO (annexe III), un montant de £9 537 856 a été recouvré en décembre 1987 grâce à un règlement transactionnel extra-judiciaire intervenu à la suite de l'introduction en France d'une action récursoire par le FIPOL. En janvier 1989, des recettes de placement s'élevant à £315 028 sont venues s'ajouter à un solde de £13 658 916 reporté de l'exercice précédent, ce qui a donné un solde de £13 973 944 au 1er février 1989. Ce solde a été liquidé à la suite du remboursement de £13 899 965 aux contribuables et du virement de £68 692 au fonds général, conformément à la décision prise par l'Assemblée en 1988.

En ce qui concerne le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le BRADY MARIA (annexe IV), un solde de £58 923 se dégagait au 31 décembre 1989.

Pour ce qui est du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le JAN (annexe V), des contributions annuelles d'un montant total de £89 820 ont été reçues en 1989. Après restitution de £81 881 empruntées auprès du fonds général lors d'années antérieures, ce fonds des grosses demandes d'indemnisation enregistrait au 31 décembre 1989 un solde de £7 830 qui a été viré au fonds général, conformément à la décision de l'Assemblée.

Le bilan du FIPOLE au 31 décembre 1989 figure à l'annexe VI du présent rapport. Le passif exigible du FIPOLE à cette date pour des événements ayant entraîné une pollution a été évalué à £4 076 025.

Les comptes du FIPOLE pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1990 seront soumis au printemps de 1991 au Commissaire aux comptes pour qu'il formule son opinion à leur égard, puis présentés à l'Assemblée pour approbation à sa session d'octobre 1991. Ces comptes seront ensuite reproduits dans le rapport sur les activités du FIPOLE pour l'année civile 1991.

10 CONTRIBUTIONS

Le FIPOLE 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 FIPOLE 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 FIPOLE 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 28 décembre 1990, correspondait à £0,0023400). Les contributions annuelles sont perçues pour permettre au FIPOLE 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 1989 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 devaient être versées au plus tard le 1er février 1990. Le montant exigible de chaque contributeur par tonne d'hydrocarbures reçus donnant lieu à contribution 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, compte tenu des quantités d'hydrocarbures reçues en 1985 (soit l'année précédant le sinistre), et de £0,0018788 au titre du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le KASUGA MARU N°1, compte tenu des quantités d'hydrocarbures reçues en 1987 (soit l'année précédant le sinistre). Une faible part seulement des contributions n'a pas encore été réglée.

Comme cela a déjà été mentionné, l'Assemblée a décidé en septembre 1990 de percevoir pour 1990 des contributions annuelles d'un montant de £500 000 au titre du fonds général lesquelles devraient être versées au plus tard le 1er février 1991. Le montant exigible par tonne d'hydrocarbures reçus donnant lieu à contribution est de £0,0005563, compte tenu des quantités d'hydrocarbures reçues en 1989. Seul une faible part de ces contributions avait été réglée au 31 décembre 1990. Il n'a pas été perçu de contributions annuelles pour 1990 au titre d'un fonds des grosses demandes d'indemnisation.

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 1990, un montant de £122 218 seulement n'avait pas été acquitté. En octobre 1990, l'Assemblée s'est à nouveau félicitée de l'attitude positive des contribuables à l'égard du règlement des contributions.

Les versements effectués par le FIPOL au titre de demandes d'indemnisation pour une 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 1990.

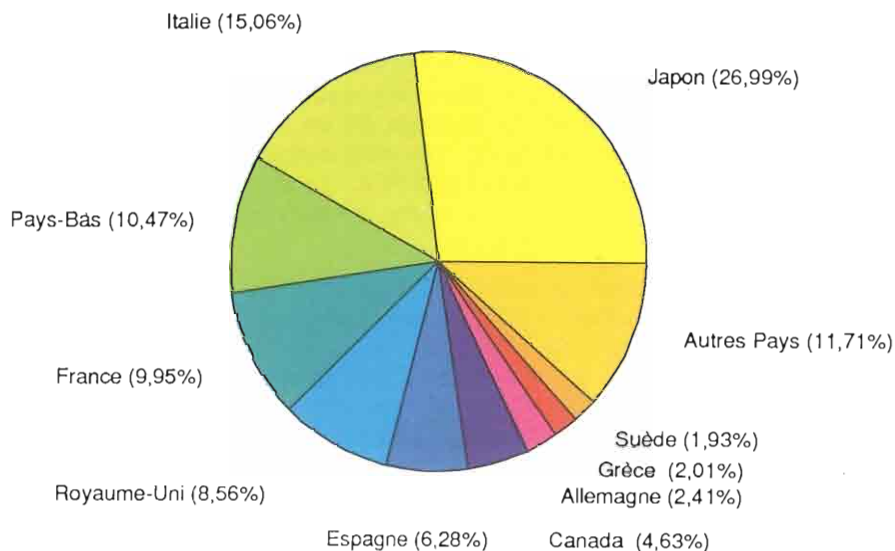
Année	Fonds général	Fonds des grosses demandes d'indemnisation	Montant total des contributions perçues
	£	£	£
1979	750 000	0	750 000
1980	800 000	9 200 000	10 000 000
1981	500 000	0	500 000
1982	600 000	260 000	860 000
1983	1 000 000	23 106 000	24 106 000
1984	0	0	0
1985	1 500 000	0	1 500 000
1986	1 800 000	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
1990	500 000	0	500 000

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. Des remboursements ont ainsi été effectués en 1981 (£750 000 sur les contributions perçues pour 1980 au titre du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'ANTONIO GRAMSCI), en 1986 (£700 000 sur les contributions perçues pour 1983 au titre du fonds constitué pour l'ONDINA/FUKUTOKU MARU N°8) et en 1989 (£13,9 millions sur les contributions perçues pour 1983 au titre du fonds constitué pour le TANIO). Le solde considérable enregistré sur le fonds constitué pour le TANIO résultait du recouvrement d'une somme importante à la suite d'une action récursoire.

Les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues dans les Etats Membres en 1989 sont indiquées à l'annexe VII du présent rapport.

Les contributions annuelles de 1990 au fonds général se répartissent entre les Etats Membres comme cela est indiqué dans le graphique ci-dessous.

Contributions de 1990 au fonds général



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. Aux termes du Règlement financier, ces

placements peuvent être effectués auprès de banques, de maisons de réescompte et (depuis octobre 1990) de sociétés de crédit immobilier qui remplissent certaines conditions quant à leur position financière.

En 1990, 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 12,5625% et 15,5625% par an, la moyenne étant de 14,9%. Les intérêts perçus en 1990 sur les placements se sont élevés à £725 684, sur un capital de £6,5 millions en moyenne.

Au 31 décembre 1990, le portefeuille des placements du FIPOL s'élevait au total à £7 543 464. Ce montant se compose des avoirs du FIPOL, du Fonds de prévoyance du personnel et d'un solde créditeur de £877 255 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 1990, le FIPOL est intervenu dans le règlement de demandes d'indemnisation résultant de 52 événements. 29 de ces événements se sont produits au Japon, tandis que 17 autres, 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, deux au Canada et deux dans le Golfe. Toutefois, certains d'entre eux 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 £42 millions.

En 1990 huit sinistres se sont produits qui ont donné lieu à la soumission de demandes d'indemnisation au FIPOL, à savoir ceux du DAITO MARU N°3, du KAZUEI MARU N°10, du FUJI MARU N°3 et du HATO MARU N°2 qui sont survenus au Japon, celui du VOLGONEFT 263 survenu en Suède, celui du RIO ORINOCO survenu au Canada et ceux du BONITO et du PORTFIELD qui se sont produits au Royaume-Uni. Les sinistres du VOLGONEFT 263 et du RIO ORINOCO entraîneront la soumission d'importantes demandes d'indemnisation au FIPOL. En outre, le FIPOL a eu à connaître du sinistre du TOLMIROS qui était intervenu en Suède en 1987. Des demandes d'indemnisation lui ont également été présentées pour deux sinistres survenus au Canada en 1988, ceux du CZANTORIA, et du NESTUCCA, mais elles ont été rejetées du fait que ces sinistres étaient intervenus avant l'entrée en vigueur de la Convention portant création du Fonds pour le Canada.

Plusieurs autres sinistres importants survenus pendant l'année ont touché des Etats Membres du FIPOL sans que ce dernier soit finalement mis en cause. Le sinistre de l'ARAGON qui est intervenu en décembre 1989 au large de Madère

(Portugal) et qui a entraîné le déversement d'environ 25 000 tonnes d'hydrocarbures, aurait pu prendre des proportions catastrophiques. Heureusement, seule une partie des hydrocarbures a atteint le rivage en janvier 1990 et les dommages par pollution sont restés limités. Un grave sinistre s'est produit au large de la côte sud de l'Angleterre en avril 1990, lorsque le navire-citerne libérien ROSEBAY a déversé environ 1 100 tonnes d'hydrocarbures dont une petite partie seulement a atteint les côtes britanniques. En août 1990, le navire-citerne chypriote SEA SPIRIT a eu un abordage dans le détroit de Gibraltar, ce qui a entraîné le déversement de 10 000 tonnes d'hydrocarbures dans la Méditerranée et menacé d'une grave pollution les côtes de l'Espagne et du Maroc qui n'ont toutefois reçu que de petites quantités d'hydrocarbures. Pour tous ces sinistres, le montant total des demandes d'indemnisation demeurera certainement ou vraisemblablement en deçà du montant de limitation applicable au navire considéré.

Au 31 décembre 1990, le FIPOL traitait de trois sinistres qui étaient intervenus lors d'années antérieures mais n'avaient pas encore fait l'objet d'un règlement définitif quant aux demandes d'indemnisation des tiers: c'étaient les sinistres du PATMOS, de l'AKARI et de l'AMAZZONE.

Les faits les plus marquants de l'année 1990 concernent le règlement définitif de toutes les demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'ANTONIO GRAMSCI (Finlande, 1987) et la mise en cause du FIPOL pour les sinistres de l'AKARI (Emirats arabes unis, 1987), du TOLMIROS (Suède, 1987), du VOLGONEFT 263 (Suède, 1990) et du RIO ORINOCO (Canada, 1990).

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 au 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 est exposée en termes généraux 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.

Une édition révisée du Manuel du FIPOI sur les demandes d'indemnisation qui donne des renseignements de base sur la façon de présenter les demandes d'indemnisation au FIPOI a été publiée en janvier 1990.

Des précisions sur les événements dont le FIPOI a traité en 1990 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 31 décembre 1990, sauf dans le cas des demandes d'indemnisation pour lesquelles des versements ont déjà été effectués; pour ces dernières, on a utilisé le taux de change applicable à la date du paiement.

L'annexe VIII contient un résumé de tous les sinistres dont le FIPOI 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 FIPOI a eu à connaître mais pour lesquels il n'a finalement pas dû faire de versements.

12.2 Événements dont le FIPOI a traité en 1990

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 FIPOI a versé ¥26 124 589 (£81 512), ce qui représentait le montant accepté des frais de nettoyage, diminué du montant de la responsabilité du propriétaire chiffré à ¥1 896 320. Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire, qui s'élevait à ¥474 080 (£1 872), a été versé par le FIPOI en août 1990.

D'après les conclusions du tribunal maritime de Yokohama, le RYOZAN MARU était en partie responsable de l'abordage. A l'issue de négociations difficiles qui ont aussi porté sur des demandes relatives à des lésions corporelles, un accord a été conclu en 1990 entre les intérêts du RYOZAN MARU et ceux du KOSHUN MARU N°1, y compris le FIPOI, sur un partage de la responsabilité entre le RYOZAN MARU (un tiers) et le KOSHUN MARU N°1 (deux tiers). Une somme de ¥9 340 302 a été recouvrée auprès du propriétaire du RYOZAN MARU, pour les dommages par pollution, dont le FIPOI a reçu ¥8 866 222 (£35 001) en septembre 1990.

PATMOS

(Italie, 21 mars 1985)

Le 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 de vastes opérations afin de circonscrire la nappe d'hydrocarbures et de prévenir une pollution des côtes de la Sicile et de la Calabre.

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 Lit 13 263 703 650 (£6,1 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 Lit 76 112 040 216 (£35,0 millions).

Parmi ces demandes d'indemnisation, 30 se rapportaient clairement 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 Lit 14 milliards (£6,4 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 Lit 4 140 189 659 (£1,9 million).

Douze demandes d'indemnisation s'élevant au total à environ Lit 40 milliards (£18,4 millions) se rapportaient au coût d'opérations qui, de l'avis du FIPOL, seraient normalement considérées comme des opérations d'assistance et des mesures connexes. Le FIPOL 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. Le propriétaire du navire et le UK Club ont soutenu la prise de position du FIPOL.

Une demande d'indemnisation de Lit 20 milliards (£9,2 millions), qui a ensuite été ramenée à Lit 5 milliards (£2,3 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 allégués ou la base de calcul du montant réclamé. Or l'Assemblée du FIPOL, en 1980, avait adopté à l'unanimité une résolution stipulant que "la détermination du montant des indemnités dues par le FIPOL 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 FIPOL a rejeté cette demande. Le propriétaire du navire et le UK Club ont adopté la même position que le FIPOL.

Position du tribunal de première instance

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. Le tribunal a rejeté les demandes d'indemnisation auxquelles le FIPOL et le UK Club avaient fait opposition. Le montant global des demandes d'indemnisation acceptées par le tribunal s'élevait à Lit 4 267 312 659 (£2,0 millions).

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 s'élevait à Lit 5 797 263 479 (£2,7 millions).

Procédure d'appel

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 Lit 22 628 039 202 (£10,4 millions). Une partie de cette somme, soit Lit 13 280 millions (£6,1 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 avait, 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 avait rejeté certaines de ces demandes (dont celle de la société Esso) et en avait 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 Lit 4 939 742 171 (£2,3 millions), y compris intérêts, compensation pour la dévaluation et dépens. 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 naval pour céder sa place au PATMOS.

Demandes d'indemnisation en suspens en procédure d'appel

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 avait 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 avait 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 avait également attiré l'attention sur la résolution de l'Assemblée du FIPOL mentionnée ci-dessus. Pour ces raisons, le tribunal de première instance avait 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 secteur touristique 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.

Les experts de la Cour ont remis leur rapport en mars 1990. Ils y déclaraient que les activités de pêche avaient subi certains dommages car les pêcheurs n'avaient pu travailler pendant 15 jours au plus et que les dommages pouvaient se chiffrer à Lit 1 milliard au moins. Ils ajoutaient qu'on ne disposait

pas de suffisamment de données pour évaluer les incidences économiques sur d'autres activités et qu'il n'était pas possible de procéder à une évaluation précise de ces autres dommages. De l'avis des experts, cette évaluation devrait être effectuée par la Cour.

En dehors de la demande du Gouvernement italien, trois demandes demeurent en appel, leur montant total étant approximativement de Lit 690 millions (£315 000).

L'affaire passera devant la Cour d'appel le 3 juin 1991 et l'on ne s'attend pas à ce que celle-ci rende son jugement avant le second semestre de 1991.

Bilan actuel des demandes d'indemnisation

Le montant total des demandes acceptées par les tribunaux s'élève à Lit 9 418 318 650 (£4,3 millions). Ces demandes ont été réglées par le UK Club. Les demandes rejetées qui ont été maintenues par les demandeurs en appel représentent un total de Lit 5 735 268 884 (£2,6 millions). Le montant total des demandes contre le fonds de limitation est donc de Lit 15 153 587 534 (£7,0 millions). Comme cela a déjà été indiqué, le montant de la limitation est de Lit 13 263 703 650 (£6,1 millions).

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 s'est déversée sur le pont du navire pour tomber ensuite à la mer dans la zone portuaire. Il n'y a pas eu de dommage par pollution dans le port proprement dit. Toutefois, 15 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 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 ce manque à gagner. La demande a été réglée en juin 1989 pour un montant de US\$1 133 plus FF708 824 plus Din2 706 480. En septembre 1989, le FIPOL a versé au propriétaire de la centrale électrique des indemnités s'élevant à US\$1 133 (£720) plus FF708 824 (£68 343) plus £126 120, soit un total de £195 183 qui correspondait au montant de la demande acceptée moins le montant de limitation du propriétaire du navire, à savoir Din1 175 064. Une demande d'indemnisation d'un montant de US\$5 650 (£3 753) présentée par le propriétaire de l'OUED GUETERINI au titre du coût des opérations de nettoyage a été acceptée et payée dans sa totalité.

Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire, soit Din293 766 (£24 193), a été versé par le FIPOL en avril 1990.

THUNTANK 5

(Suède, 21 décembre 1986)

Le navire suédois THUNTANK 5 (2 866 tjb), qui transportait 5 024 tonnes de fuel-oil lourd, s'est échoué par gros temps au large de Gävle, sur la côte orientale de la Suède, à 200 kilomètres au nord de Stockholm. D'après les estimations, 150 à 200 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées dans la mer à la suite de ce sinistre. La marée noire a touché diverses zones sur 150 kilomètres de côte autour de Gävle, y compris un certain nombre de petites îles. La pollution a nécessité de vastes opérations de nettoyage qui ont été entreprises par le Service suédois des garde-côtes et par cinq municipalités touchées par la marée noire.

Le Gouvernement suédois a demandé des indemnités d'un montant global de SKr25 107 833 (£2,3 millions) au titre des opérations effectuées par le Service suédois des garde-côtes et sur les opérations à terre entreprises par les municipalités touchées. A l'issue de négociations, la demande a été réglée pour un montant de SKr21 931 232 (£2,0 millions), plus les intérêts. En novembre 1989, le FIPOL a versé au Gouvernement suédois SKr23 168 271 (£2 291 257), soit le montant accepté de la demande, moins le montant de limitation du propriétaire du navire (SKr2 741 746), plus les intérêts (SKr3 978 785).

Des demandes soumises par sept pêcheurs et deux autres particuliers ont été acceptées pour un montant global de SKr49 361 (£4 925). Elles ont été acquittées entre décembre 1987 et août 1988.

Le montant de la prise en charge financière du propriétaire, à savoir SKr685 437 (£68 393), a été versé par le FIPOL en décembre 1989.

Les autorités suédoises craignaient que les hydrocarbures provenant du THUNTANK 5 immergé ne remontent à la surface et n'atteignent le rivage, nécessitant de nouvelles opérations de nettoyage dans les années à venir. Dans l'accord transactionnel extra-judiciaire conclu avec le FIPOL et le propriétaire du navire, le Gouvernement suédois s'est réservé le droit de demander des indemnités supplémentaires au titre de telles opérations, sous réserve des dispositions en matière de prescription prévues dans la Convention sur la responsabilité civile et dans la Convention portant création du Fonds. En septembre 1990, une nouvelle pollution de la côte par les hydrocarbures du THUNTANK 5 a été signalée. Elle a toutefois été très limitée, et aucune nouvelle demande d'indemnisation n'a été soumise à ce jour.

ANTONIO GRAMSCI

(Finlande, 6 février 1987)

Le sinistre

Le navire-citerne soviétique ANTONIO GRAMSCI (27 706 tjb) s'est échoué à proximité de Borgå sur la côte sud de la Finlande, avec à son bord 38 445 tonnes de pétrole brut. On estime que 600 à 700 tonnes de cargaison se sont alors déversées à la mer.

Des navires de lutte contre la pollution par les hydrocarbures ont été envoyés dans la zone le 9 février 1987. En raison des conditions météorologiques 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 du temps. A la fin de mai, des opérations de nettoyage ont été effectuées sur le littoral finlandais, à l'est du lieu d'échouement.

En mai, un navire soviétique de lutte contre la pollution a opéré dans les eaux territoriales soviétiques et dans les eaux internationales, au large des côtes de l'Estonie, pour tenter de récupérer les traînées d'hydrocarbures à la surface de l'eau. Cette opération a été abandonnée quelques jours après car le temps était devenu mauvais et que les traînées d'hydrocarbures étaient trop minces pour que cet équipement puisse être utilisé efficacement. Il semblerait que 40 tonnes d'hydrocarbures environ aient été récupérées au cours de cette période.

Demandes finlandaises

Les autorités finlandaises ont formé contre le FIPOL ainsi que contre le propriétaire de l'ANTONIO GRAMSCI une demande d'indemnisation s'élevant à FM21 327 893 (£3,0 millions). Cette demande soulevait plusieurs questions de principe, notamment en ce qui concerne le caractère raisonnable de certaines opérations, le coût de l'équipement et du matériel achetés à l'occasion du sinistre sans pourtant être utilisés, les tarifs appliqués pour les navires antipollution appartenant aux services publics et les taux de rémunération du personnel des services gouvernementaux employé pour les opérations de nettoyage. A l'issue de négociations, un accord a été conclu entre le Gouvernement finlandais, d'une part, et le FIPOL et l'assureur P & I, de l'autre part, en vue du règlement de la demande du Gouvernement finlandais pour un montant total de FM9 758 250 (£1 394 140).

Des discussions ont eu lieu également au sujet des pertes encourues par 19 pêcheurs finlandais, qui représentaient un montant de FM91 554 (£13 080). Ces pertes concernaient essentiellement les dépenses encourues pour le nettoyage de pièges à saumon pollués. Le FIPOL a demandé que des renseignements supplémentaires lui soient fournis pour lui permettre d'établir si les pièges à saumon avaient bien été pollués par des hydrocarbures provenant de l'ANTONIO GRAMSCI. Le FIPOL a toutefois appris par la suite qu'aucune demande ne serait maintenue au titre de ces pertes.

Demandes soviétiques

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, n'étaient pas couverts par cette Convention. Toutefois, une indemnité serait 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 entreraient en concurrence avec les demandes d'indemnisation présentées au titre des dommages par pollution

survenus en Finlande, lors de la distribution du montant disponible sur le 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 jouait un rôle important pour ce qui était de déterminer dans quelle mesure le FIPOL était tenu de verser une indemnité pour les dommages par pollution survenus en Finlande.

Deux demandes d'indemnisation pour les opérations de nettoyage effectuées en URSS ont soulevé des questions concernant le caractère raisonnable de certaines opérations et les tarifs appliqués pour les navires et le personnel de lutte contre la pollution. Une demande s'élevant à Rbls1 176 817 (£1 097 270) 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 pour un montant de Rbls500 000 (£466 200). L'autre demande d'indemnisation, d'un montant de Rbls587 469 (£547 760), concernait l'emploi de deux navires pour les opérations de nettoyage. Cette demande a été réglée en février 1990 pour un montant de Rbls481 000 (£448 480).

Une demande d'indemnisation qui concernait des dommages causés au milieu marin émanait du Comité d'Etat estonien pour la protection de l'environnement et les forêts. Le montant demandé (Rbls712 200, soit £664 060) avait été calculé conformément à la législation soviétique à l'aide d'une formule dite "metodika" selon laquelle l'évaluation du dommage était liée à la quantité d'hydrocarbures récupérés dans les eaux territoriales soviétiques.

Une demande similaire avait été formée par les autorités soviétiques 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 chargé par l'Assemblée d'examiner la recevabilité des demandes d'indemnisation a conclu que des indemnités ne pouvaient être versées que si le demandeur avait subi un préjudice économique quantifiable. La position adoptée par le Groupe de travail a été entérinée par l'Assemblée.

En octobre 1988, le Comité exécutif a examiné la demande d'indemnisation du Comité d'Etat estonien dans la deuxième affaire de l'ANTONIO GRAMSCI. Se référant à la résolution susmentionnée, le Comité exécutif a formulé des objections à l'encontre de 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 probablement abstenus de soumettre des demandes d'indemnisation pour des dommages causés à l'environnement marin, compte tenu de l'interprétation de la notion de "dommage par pollution" adoptée par l'Assemblée. Le Comité exécutif a prié l'Administrateur de négocier avec les autorités soviétiques sur la base de cette résolution.

Le FIPOI 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 FIPOI et de l'assureur ont, toutefois, soutenu que la quantité d'hydrocarbures effectivement récupérée dans les eaux territoriales soviétiques était bien moins importante que celle qui avait été retenue pour les calculs. En outre la quantité récupérée contenait de l'eau en partie.

Au cours des négociations qui ont eu lieu en 1989, le Comité d'Etat estonien a maintenu sa demande en faisant valoir qu'elle était fondée sur la "metodika" qui faisait partie de la législation soviétique et qui devait donc être appliquée par les tribunaux soviétiques. Toutefois, après avoir réexaminé la documentation, le Comité d'Etat estonien a jugé que les observations du FIPOI 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 (£406 950). Ce montant n'a pas été contesté par le FIPOI et la demande ainsi révisée a été acceptée par le propriétaire du navire et l'assureur P & I.

En octobre 1989, le Comité exécutif a rappelé son objection à la demande soumise par le Comité d'Etat estonien. Compte tenu de l'avis juridique obtenu par l'Administrateur, il a estimé que le FIPOI pourrait intervenir dans la procédure devant le tribunal soviétique compétent (le Tribunal de Riga) en vue de contester la demande présentée par le Comité d'Etat estonien, en faisant valoir que cette demande n'était pas conforme à la définition du "dommage par pollution" donnée dans la Convention sur la responsabilité civile et telle qu'interprétée par l'Assemblée du FIPOI. Toutefois, le Comité exécutif a reconnu qu'une telle intervention soulèverait 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 du sinistre. 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 estonien, les conséquences financières qu'aurait pour le FIPOI une acceptation par le tribunal de la demande du Comité d'Etat estonien seraient limitées. En conséquence, le Comité exécutif a décidé que le FIPOI ne devrait pas intervenir devant le 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 FIPOI à l'égard de cette demande et, tout particulièrement, des principes énoncés dans la résolution adoptée par l'Assemblée en 1980. Conformément à ces instructions, l'Administrateur a informé le Tribunal de la position du FIPOI en février 1990.

Distribution du fonds de limitation

Un fonds de limitation s'élevant à Rbis2 431 854 (£2,3 millions) avait été constitué auprès du tribunal de Riga au nom du propriétaire de l'ANTONIO GRAMSCI, en vue de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

En février 1990, les parties ont conclu un accord concernant la distribution du fonds de limitation. Elles ont convenu qu'aux fins de cette distribution, le montant accepté pour le règlement de la demande du Gouvernement finlandais devrait être converti en roubles au cours du change officiel à la date de la constitution du fonds de limitation.

Le Tribunal a rendu son jugement sur la distribution du fonds de limitation en mai 1990, conformément à l'accord conclu entre les parties. En vertu de ce jugement, le Gouvernement finlandais a reçu un montant de Rbls1 202 066 qui, converti en markkaa finlandais au taux en vigueur à la date du paiement, correspondait à FM7 908 326 (£1 157 575).

Versement effectué par le FIPOL

Après avoir été informé de la distribution du fonds de limitation, le FIPOL a versé la part non acquittée de la demande du Gouvernement finlandais, à savoir FM9 758 250 - FM7 908 326 = FM1 849 924 (£268 982), en juillet 1990.

Etant donné que l'ANTONIO GRAMSCI battait pavillon d'un Etat qui n'était pas Partie à la Convention portant création du Fonds, le propriétaire du navire n'a pas eu droit à une prise en charge financière en vertu de l'article 5 de cette Convention.

AKARI

(Emirats arabes unis, 25 août 1987)

Le sinistre

Alors que le caboteur-citerne panaméen AKARI (1 345 tjb) se trouvait à proximité de Dubai (Emirats arabes unis) le 24 août 1987, un incendie s'est déclaré au tableau de distribution et a provoqué une perte de courant 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 donnait fortement de la 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 le 25 et 26 août 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 Dubai 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 antipollution ont été prises par la société de sauvetage qui a prêté assistance à l'AKARI.

Le montant de limitation applicable à l'AKARI en vertu de la Convention sur la responsabilité civile est évalué à 121 500 droits de tirage spéciaux (£90 400).

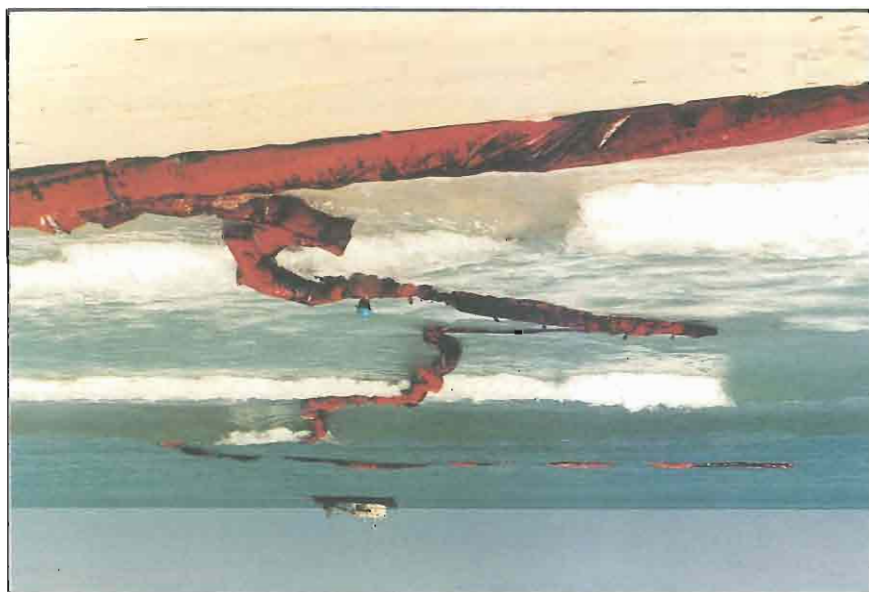
Demandes d'indemnisation

Au moment du sinistre, l'AKARI était assuré par la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association Ltd (Shipowners' Club). Plusieurs particuliers et organismes publics ont assez rapidement présenté au Club des demandes d'indemnisation, d'un montant total d'environ £435 000, au titre des opérations de nettoyage.

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

Conformément à l'article VIII de la Convention sur la responsabilité civile et à l'article 6.1 de la Convention portant création du Fonds, toute demande d'indemnisation est frappée de prescription à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le dommage est survenu (c'est-à-dire le 25 août 1990 ou peu après cette date). C'est pourquoi, en juin 1990, le FIPOL a, par l'entremise de ses avocats à Dubai, pris contact avec les personnes dont il avait des raisons de penser qu'elles avaient subi des dommages du fait du sinistre et leur a rappelé qu'elles avaient droit à une indemnisation du FIPOL et qu'elles devaient intenter une action en justice contre le propriétaire du navire avant le 25 août 1990, afin que leurs demandes en réparation ne soient pas frappées de prescription. Bien que l'Administrateur ait estimé que le propriétaire du navire était dans l'incapacité financière de s'acquitter de ses obligations, il a néanmoins invité les demandeurs à intenter une action en justice contre le propriétaire de manière à éviter que les demandes d'indemnisation ne soient frappées de prescription. Il a fait savoir aux demandeurs que dès que ces actions auraient été intentées, le FIPOL négocierait avec eux afin de parvenir à un règlement transactionnel extra-judiciaire.

A la suite de ces démarches, les demandeurs ci-après ont intenté des actions en justice contre le propriétaire de l'AKARI devant le tribunal de Dubai et les ont notifiées au FIPOL en vertu de l'article 7.6 de la Convention portant création du Fonds.



Sinistre de l'AKARI - Déploiement d'un barrage flottant



Sinistre du TOLMIROS - Opérations de nettoyage de la côte

	Montant réclamé	£ (estimation)
Service des garde-côtes des Emirats arabes unis	Dhs204 050	29 010
Dubai Petroleum Company	US\$148 740	77 070
Dubai Aluminium Company	Dhs401 455	57 080
Municipalité de Dubai	Dhs256 006	36 400
Dubai Electricity Company	Dhs50 514	7 180
Smit Tak International	US\$176 941	<u>91 680</u>
		<u>298 420</u>

Le Secrétariat du FIPOL a examiné ces demandes pour lesquelles il a requis davantage de documents justificatifs. Compte tenu des réponses reçues, il a accepté la demande de la Dubai Electricity Company pour le montant réclamé, soit Dhs50 514 (£7 180). Des entretiens sont en cours avec les autres demandeurs.

Négociations avec le propriétaire du navire et le Club de P & I

En vertu de l'article 4.1b) de la Convention portant création du Fonds, le FIPOL est tenu de verser des indemnités si le propriétaire responsable des dommages en vertu de la Convention sur la responsabilité civile est incapable, pour des raisons financières, de s'acquitter pleinement de ses obligations et si l'assurance qui a pu être souscrite en application de l'article VII de la Convention sur la responsabilité civile ne couvre pas les dommages en question ou ne suffit pas pour satisfaire les demandes de réparation de ces dommages. En vertu de la Convention portant création du Fonds, le propriétaire du navire est considéré comme incapable, pour des raisons financières, de s'acquitter de ses obligations si la victime du dommage par pollution, après avoir pris toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui lui sont ouverts, n'a pu obtenir intégralement le montant des indemnités qui lui sont dues aux termes de la Convention sur la responsabilité civile.

Le propriétaire de l'AKARI est une société de droit libérien. A l'issue d'une enquête approfondie du Secrétariat du FIPOL, l'Administrateur a conclu que le propriétaire du navire n'était pas financièrement capable de s'acquitter de ses obligations en vertu de la Convention sur la responsabilité civile; l'AKARI, qui avait été vendu à la casse après le sinistre, constituait apparemment son seul capital. Tout en ayant des raisons de penser que l'AKARI n'était pas en bon état de navigabilité au moment du sinistre et que son propriétaire n'était donc pas en droit de limiter sa responsabilité, l'Administrateur n'a pas jugé opportun d'intenter une action contre lui dans le but de recouvrer les sommes que le FIPOL verserait aux demandeurs.

En vertu de l'article VII.1 de la Convention sur la responsabilité civile, le propriétaire est tenu d'assurer tout navire immatriculé dans un Etat contractant et transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. L'AKARI transportait à la date de l'événement 1 899 tonnes et n'était donc pas tenu d'avoir une assurance conformément à la Convention sur la responsabilité civile.

L'Administrateur s'est entretenu à plusieurs reprises avec les mandataires du Shipowners' Club et du propriétaire du navire en vue d'examiner les problèmes juridiques en jeu. Il était manifeste que le propriétaire du navire n'avait aucun avoir et ne constituerait pas de fonds de limitation sans l'appui du Club. Le Club a bien précisé qu'il ne constituerait pas un tel fonds. Pendant toutes les négociations, le Club a persisté à refuser de confirmer qu'il assurait l'AKARI pour les dommages résultant du sinistre et a fait savoir ultérieurement que l'assurance du navire ne couvrait pas de tels dommages. Le Club a aussi avancé que le droit d'intenter directement une action contre l'assureur en vertu de l'article VII.8 de la Convention sur la responsabilité civile ne s'appliquait pas en l'occurrence, étant donné que le navire transportait moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures. Cet argument a été réfuté par l'Administrateur qui a soutenu qu'il était possible d'intenter une action directement contre le Club en sa qualité d'assureur couvrant la responsabilité du propriétaire du navire. Finalement, à l'issue de négociations prolongées, le Club a offert de verser au FIPOL à titre gracieux un montant de US\$160 000, reconnaissant sa responsabilité éventuelle envers des tiers mais sans admettre cette possibilité d'une action directe.

Compte tenu de la situation financière du propriétaire du navire, des résultats incertains qu'aurait une action intentée directement contre le Club et du coût vraisemblablement élevé d'un procès, l'Administrateur a estimé que la meilleure solution était d'accepter l'offre du Club de verser à titre gracieux un montant de US\$160 000 (£82 900), sans pour autant admettre la validité de l'argument du Club selon lequel le FIPOL n'avait pas le droit d'intenter directement une action en justice. En contrepartie de ce versement, il s'est engagé, au nom du FIPOL, à ne pas intenter d'action en réparation contre le propriétaire de l'AKARI ni contre le Club et à dégager la responsabilité du propriétaire et du Club en ce qui concerne toute demande de réparation des dommages par pollution résultant de cet événement. Un accord à cet effet a été signé par le FIPOL et le Club le 20 août 1990.

En octobre 1990, le Comité exécutif a noté avec satisfaction que l'Administrateur avait pris l'initiative d'informer les personnes qui avaient subi des dommages de pollution qu'elles avaient droit à une indemnisation du FIPOL. Le Comité exécutif a entériné la position adoptée par l'Administrateur au sujet des démarches que les demandeurs devraient être invités à entreprendre pour établir que le propriétaire devait être considéré comme étant dans l'incapacité financière de s'acquitter de ses obligations.

TOLMIROS

(Suède, 11 septembre 1987)

Le sinistre

Le 11 septembre 1987, un transbordeur suédois à passagers a aperçu une nappe d'hydrocarbures d'une longueur de deux milles marins et d'une largeur d'un mille au large du Skaw, à la pointe nord de la Péninsule du Jylland (Danemark); il l'a signalée aux autorités suédoises qui ont immédiatement

organisé des vols de reconnaissance. Les vents et les courants dominants ont fait rapidement dériver cette nappe vers la côte occidentale de la Suède. Comme elle s'étendait sur un vaste secteur, il n'a pas été possible d'oeuvrer efficacement pour l'empêcher de gagner la côte.

La nappe a atteint la côte suédoise dans la soirée du 11 septembre 1987. On évalue à 200 tonnes la quantité d'hydrocarbures qui s'est déposée sur le rivage. Le littoral a été considérablement pollué sur une vaste longueur au nord de Göteborg. Cette région qui se caractérise par une côte rocheuse compte, en outre, de nombreuses petites îles. Elle a une grande importance touristique et abrite certaines activités de pêche.

Les opérations de nettoyage en mer ont été effectuées par le Service des garde-côtes suédois, tandis que l'intervention à terre relevait des municipalités touchées. De grands travaux de nettoyage ont été menés sur le littoral entre septembre 1987 et décembre 1988, ainsi que pendant l'été de 1989. Le Gouvernement suédois a remboursé aux municipalités les frais qu'elles avaient encourus à cet égard.

L'action en justice

En août 1990, le Gouvernement suédois a introduit une action en justice auprès du Tribunal de Göteborg contre le propriétaire du navire grec TOLMIROS (48 914 tjb) et son assureur P & I, l'Assuranceforeningen Gard (le Gard Club), afin d'obtenir des réparations au titre des dommages par pollution. Le Gouvernement suédois réclamait au total SKr100 639 999 (£9,3 millions). Le FIPOl a été avisé de cette action conformément à l'article 7.6 de la Convention portant création du Fonds. Le FIPOl s'est prévalu de son droit d'intervenir dans la procédure conformément à l'article 7.4. Il convient de noter que les créances nées de cet événement auraient été sujettes à prescription le 11 septembre 1990 ou peu après cette date, c'est-à-dire à l'expiration des périodes de trois ans prévues dans la Convention sur la responsabilité civile et dans la Convention portant création du Fonds.

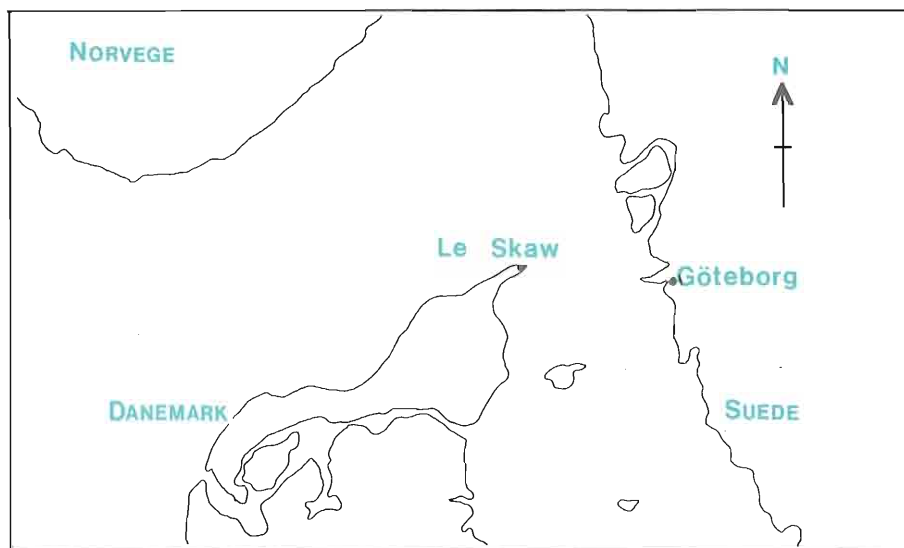
Le montant de limitation applicable au TOLMIROS en vertu de la Convention sur la responsabilité civile est d'environ SKr55 millions (£5,1 millions).

Position du Gouvernement suédois

Le Gouvernement suédois allègue que les hydrocarbures qui ont causé la pollution provenaient du TOLMIROS et qu'au moment de l'événement, ce navire transportait des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Les faits invoqués devant le tribunal par le Gouvernement suédois à l'appui de sa demande peuvent être résumés comme suit:

La côte a été polluée par un pétrole brut vénézuélien à haute teneur en asphalte et ayant certaines caractéristiques spéciales. Les autorités suédoises ont recherché les navires qui, pendant la

période considérée, avaient transporté des hydrocarbures de ce type dans les eaux de l'Europe du Nord. Leur enquête a montré que seuls deux navires pouvaient être en cause: le navire-citerne français CHRISTINA et le navire-citerne grec TOLMIROS mentionné ci-dessus. Les recherches concernant le CHRISTINA ont porté sur son itinéraire, les quantités d'hydrocarbures qu'il transportait dans ses citernes au départ de l'escale précédente et les quantités qui restaient à l'arrivée à l'escale suivante. D'après les résultats de cette enquête, le CHRISTINA ne pouvait pas être l'auteur du déversement. Les échantillons de pétrole prélevés sur la cargaison déchargée par le TOLMIROS à Göteborg ont été comparés avec les échantillons des hydrocarbures qui avaient pollué la côte, ce qui a permis d'établir que ces échantillons étaient très semblables. Lors du déchargement du TOLMIROS à Göteborg, des problèmes se sont posés quand le niveau de trop-plein de la citerne de stockage du port a été atteint. Le navire n'a donc pas pu décharger toute sa cargaison. En outre, il n'a pas été possible d'évacuer les hydrocarbures de cargaison restant dans les pompes et les tuyautages du navire, comme dans les conduites à terre, par la méthode (dite de "soufflage") qui est normalement utilisée. La quantité d'hydrocarbures de cargaison qui restait à bord du TOLMIROS au départ de Göteborg ne peut être chiffrée avec exactitude mais elle était importante.



A titre subsidiaire, le Gouvernement suédois a fondé son action sur la législation suédoise concernant les dommages dus à une pollution par des hydrocarbures provenant de navires qui ne sont pas couverts par la Convention sur la responsabilité civile, pour le cas où l'on considérerait que le TOLMIROS ne transportait pas d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

Le Gouvernement suédois n'a pas encore soumis de documents concernant le montant de sa demande d'indemnisation.

Position du propriétaire du navire et du Gard Club

Dans leur plaidoirie devant le tribunal, le propriétaire du navire et le Gard Club ont décliné toute responsabilité pour les dommages causés par ce déversement et ils ont affirmé que les hydrocarbures qui avaient pollué le littoral ne provenaient pas du TOLMIROS. Ils ont fait observer qu'une enquête approfondie entreprise par les autorités grecques à la demande du Gouvernement suédois avait disculpé le TOLMIROS des accusations de déversement. Le propriétaire et le Gard Club n'ont pas pris position sur la question de savoir si le navire transportait des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison après son départ de Göteborg.

Position du FIPOI

En vertu de l'article 4.2b) de la Convention portant création du Fonds, le FIPOI est exonéré de toute obligation de verser des indemnités pour un dommage par pollution si le demandeur ne peut pas prouver que le dommage était dû à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires. Un "navire" est défini dans la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds comme "tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison".

Le FIPOI n'a pas eu accès aux documents exposant les résultats des essais effectués sur les échantillons d'hydrocarbures recueillis par les autorités suédoises. C'est pourquoi, l'Administrateur n'est pas encore en mesure d'indiquer si, à son avis, les hydrocarbures qui ont pollué le littoral provenaient du TOLMIROS. Pour ce qui est de déterminer si le TOLMIROS transportait effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison après son départ de Göteborg, le Gouvernement suédois n'a pas donné de détails à l'appui de ses vues. Sur la base des faits dont il dispose à ce jour, l'Administrateur serait initialement d'avis que le TOLMIROS ne peut être considéré comme ayant eu une cargaison d'hydrocarbures en vrac au cours de ce voyage. Conformément à un certificat qu'un inspecteur indépendant avait délivré au navire après le déchargement à Göteborg, toutes les citernes du TOLMIROS étaient vides et sèches à la fin des opérations. Par conséquent, l'Administrateur estime que la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds ne s'appliquent pas même s'il devait être prouvé que les hydrocarbures qui ont pollué la côte provenaient du TOLMIROS.

Dans une communication écrite qu'il a soumise au tribunal, le FIPOI a appuyé la position du propriétaire du navire et du Gard Club, selon laquelle les hydrocarbures qui avaient pollué la côte ne provenaient pas du TOLMIROS.

AMAZZONE

(France, 31 janvier 1988)

Le sinistre

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 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 des 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, avec l'aide des autorités locales.

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

A Anvers (Belgique) où le navire s'est rendu après l'événement, le tribunal de Commerce a nommé un expert juridique avec la mission d'établir les causes du sinistre. Cet expert a rédigé un rapport préliminaire dans lequel il déclarait que le diamètre excessif des ouvertures d'accès pour le nettoyage Butterworth était la cause principale du sinistre. Dans le contexte de l'enquête pénale, un juge d'instruction à Paris a désigné deux experts techniques avec la même tâche. Le juge n'a pas encore fait connaître ses conclusions.

Constitution du fonds de limitation

Le montant de limitation du propriétaire du navire a été fixé provisoirement par le tribunal de Brest à FF13 612 749 (£1 386 230). Le fonds de limitation a

été constitué en 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 (£1 411 440). 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. En juillet 1990, le tribunal a ajusté le montant de limitation conformément aux vœux du Gouvernement.

Dans le document d'immatriculation italien, le navire était immatriculé au nom de deux personnes, le "proprietario" et l'"armatore". Le fonds de limitation a donc été constitué au nom de ces deux personnes. Le FIPOLE 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 été rejetée pour vice de forme. Le Gouvernement français a également fait appel de cette décision. Cet appel a été admis en juillet 1990.

En octobre 1990, le Comité exécutif a déclaré qu'une seule personne, à savoir le propriétaire désigné dans le document d'immatriculation, pouvait bénéficier du droit de limitation de sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

Demandes d'indemnisation

En 1990, le Gouvernement français a soumis une demande d'indemnisation pour un montant global de FF22 255 375 (£2,3 millions) au titre des opérations effectuées par les ministères concernés. Des négociations sont en cours à propos de cette demande.

Le département des Côtes-du-Nord a présenté une demande d'indemnisation d'un montant de FF141 326 (£14 390) plus les intérêts. Cette demande a été acceptée dans sa totalité. En outre, 25 communes de ce département ont réclamé un montant total de FF914 464 (£93 120) plus les intérêts. Ces demandes ont été réglées en décembre 1990 à raison d'un montant global de FF814 964 (£82 990) plus les intérêts.

Il est possible que le département du Calvados demande des indemnités au titre des frais d'évacuation des déchets mazoutés récupérés.

15 communes du Calvados ont présenté des demandes d'indemnisation au titre des frais de nettoyage, s'élevant au total à FF146 138 (£14 880). Après avoir examiné les pièces relatives à ces demandes, le FIPOLE a demandé de plus amples renseignements sur un certain nombre de points.

Les autorités de Jersey et de Guernesey ont présenté des demandes d'indemnisation, au titre des opérations de nettoyage, se chiffrant respectivement à £11 380 et £13 396. Le FIPOLE a accepté ces demandes pour les montants

réclamés et il les a acquittées en juillet et en novembre 1990, dès qu'il a été établi, à l'issue d'un examen préliminaire de la demande du Gouvernement français, que le FIPOL serait appelé à verser des indemnités à la suite de ce sinistre.

Les demandes d'indemnisation présentées par cinq pêcheurs français pour un montant total de FF249 102 (£25 370) ont été réglées à concurrence de FF145 850 (£14 870). Ces demandes ont été acquittées par le Standard Club entre octobre 1988 et septembre 1990. Une demande a été présentée par un organisme privé pour un montant de FF50 949 (£5 190), au titre du nettoyage des oiseaux marins mazoutés par les hydrocarbures. Cette demande, qui a été acceptée pour le montant réclamé, a été acquittée par le Club en mai 1990.

CZANTORIA

(Canada, 8 mai 1988)

Le navire-citerne canadien CZANTORIA (81 197 tjb) a heurté un quai à Saint-Romuald au Québec (Canada). A la suite de cet accident, une partie de la cargaison d'hydrocarbures s'est déversée dans le Saint-Laurent. Les hydrocarbures déversés auraient causé certains dommages par pollution.

Les propriétaires de la cargaison du CZANTORIA et les affréteurs du navire ont engagé une action en justice devant la Cour fédérale du Canada contre le propriétaire du CZANTORIA afin d'obtenir réparation des pertes qu'ils avaient subies à la suite du sinistre et qu'ils estimaient à \$Can1,8 million (£800 000), y compris le coût des dommages par pollution. Le FIPOL a reçu notification de l'introduction de cette action en justice en mai 1990.

L'Administrateur a fait savoir aux demandeurs que la Convention portant création du Fonds n'était entrée en vigueur pour le Canada que le 24 avril 1989, soit après l'événement, et que le FIPOL n'était donc pas tenu de verser d'indemnités pour ce sinistre. Dans leur réponse, les demandeurs ont déclaré que des dispositions transitoires des amendements de 1989 à la Loi sur la marine marchande du Canada prévoyaient que la nouvelle législation s'appliquerait aux dommages encourus après l'entrée en vigueur des amendements, quelle que soit la date de la survenance du fait qui avait donné lieu aux dommages. Les demandeurs ont allégué que, dans l'affaire du CZANTORIA, certains dommages s'étaient produits après le 24 avril 1989 et que la nouvelle législation leur était donc applicable.

Pour ce qui est de l'interprétation de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds sur ce point, le Comité exécutif a été d'avis qu'elles ne s'appliquaient pas aux dommages qui avaient été subis dans un Etat après la date d'entrée en vigueur pour cet Etat de la Convention considérée à la suite d'un sinistre qui était survenu avant la date d'entrée en vigueur. Ce sinistre ne donnait donc pas droit à une indemnisation de la part du FIPOL. Les demandeurs ont été informés de cette prise de position du Comité mais ils n'ont pas fait parvenir de réponse.

KASUGA MARU N°1

(Japon, 10 décembre 1988)

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

Les opérations de nettoyage ont été organisées par le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes (JMDPC) conformément aux directives données par l'Agence de la sécurité maritime. 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 à partir 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.

Toutes les demandes d'indemnisation présentées à ce jour ont été réglées et acquittées entre octobre et décembre 1989. Ces règlements peuvent être résumés 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
4 associations coopératives de pêcheurs	<u>129 842 781</u>	<u>53 500 000</u>
	569 607 500	442 380 207
	(£2,2 millions)	(£1,7 million)

Les versements effectués par le FIPOI s'élèvent au total à ¥425 365 167 (£1 887 819), 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, même s'il est peu probable que d'autres demandes d'indemnisation soient présentées contre le FIPOI, on ne peut exclure cette possibilité.

Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire, soit ¥4 253 760 (£16 250), n'a pas encore été versé, la procédure de limitation n'ayant pas encore touché son terme.

NESTUCCA

(Canada, 23 décembre 1988)

Alors qu'il manoeuvrait pour raccorder une ligne coupée, le remorqueur OCEAN SERVICE a heurté la barge NESTUCCA (1 612 tjb) au large de Grays Harbour sur la côte Pacifique de l'Etat de Washington (Etats-Unis d'Amérique). La barge était à pleine charge et une citerne qui contenait environ 800 tonnes de fuel-oil lourd a été percée par l'impact. Afin de réduire au minimum les effets de la pollution, la barge a été remorquée en mer jusqu'à ce qu'elle puisse être temporairement colmatée. Dans un premier temps, le rivage situé immédiatement au nord de Grays Harbour a été touché par les hydrocarbures. Au début de 1989, des arrivées d'hydrocarbures ont été signalées plus au nord, alors que des nappes isolées et éparpillées atteignaient le rivage le long de la côte Pacifique de l'île de Vancouver en Colombie britannique (Canada).

En 1990, des demandes d'indemnisation d'un montant total de \$Can10 475 (£4 675) ont été soumises au FIPOL par douze travailleurs bénévoles qui avaient participé au nettoyage de la côte de l'île de Vancouver. Etant donné que ce sinistre était intervenu avant l'entrée en vigueur de la Convention portant création du Fonds à l'égard du Canada, le FIPOL a rejeté ces demandes, conformément à la position prise par le Comité exécutif pour le sinistre du CZANTORIA.

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 se sont déversés 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 (£10 280) ont été présentées au titre des opérations de nettoyage en mer, du lavage des voitures souillées et du remplacement des filets de pêche pollués. Le FIPOL a accepté la totalité de ces demandes.

En janvier 1990, le FIPOL a versé à titre de réparation ¥492 635 (£2 041), soit le montant total des demandes acceptées, diminué du montant de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile (¥2 198 400), ainsi qu'une somme de ¥549 600 (£2 277) au titre de la prise en charge financière du propriétaire du navire.

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. Il n'y a pas eu 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 dans la Convention sur la responsabilité civile. La notion de "dommage par pollution" s'étend à tout dommage par contamination extérieur au navire qui transporte les hydrocarbures ayant occasionné ce dommage. Lors d'événements précédents survenus au Japon, le FIPOLE 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 ces 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 ne s'étaient pas déversés dans la mer et qu'il n'y avait pas eu d'opérations de nettoyage. Néanmoins, le Comité exécutif a décidé en 1989 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 (£127 409) 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 (£84 550). En mai 1990, le FIPOLE a versé ¥19 159 905 (£74 134), soit le montant des demandes acceptées diminué du montant de la responsabilité du propriétaire qui s'élevait à ¥2 971 520.

Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire, soit ¥742 880 (£2 840), n'a pas encore été versé étant donné que la procédure de limitation n'a pas encore touché son terme.

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 en 1989 que c'était le cas.

Une demande d'indemnisation pour un montant de ¥1 886 700 (£7 210) a été déposée au titre des dommages causés au poisson déchargé. Elle a été acceptée par le FIPOI dans sa totalité.

En mai 1990, le FIPOI a versé, à titre de réparation, ¥273 580 (£1 043), soit le montant des demandes acceptées diminué du montant de la responsabilité du propriétaire du navire (¥1 613 120), ainsi qu'une somme de ¥403 280 (£1 538) au titre de la prise en charge financière du propriétaire.

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 dans la 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 (£46 230). 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 (£38 250).

En janvier 1990, le FIPOI a versé, à titre de réparation, ¥8 285 960 (£34 325), soit le montant des demandes approuvées diminué du montant de la responsabilité du propriétaire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile (¥1 727 040), ainsi qu'une somme de ¥431 760 (£1 789) au titre de la prise en charge financière du propriétaire du navire.

NANCY ORR GAUCHER

(Canada, 25 juillet et 10 août 1989)

Le navire-citerne libérien NANCY ORR GAUCHER (2 829 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 souillé une grande partie du pont du navire et une quantité importante d'asphalte a coulé pour former une

bande encerclant le navire. Les autorités canadiennes ont exigé que l'asphalte coulé soit récupéré. Entre 250m³ et 300m³ de résidus et d'asphalte ont été récupérés lors de ces travaux de dragage. Le pont et la coque du navire ont été nettoyés.

Les demandes d'indemnisation nées de cet événement s'élèvent au total à \$Can648 743 (£289 620). Plus de la moitié du montant demandé (\$Can356 000) portait sur les frais encourus par le propriétaire du navire pour le nettoyage du pont et de la coque du NANCY ORR GAUCHER. Le FIPOL a été d'avis que les opérations de nettoyage de la coque et du pont du navire ne relevaient pas des définitions du "dommage par pollution" et des "mesures de sauvegarde" données dans la Convention sur la responsabilité civile et dans la Convention portant création du Fonds. Le FIPOL a souligné que la notion de dommage par pollution visait tout dommage extérieur au navire transportant des hydrocarbures causé par une contamination et comprenait le coût des mesures de sauvegarde, c'est-à-dire les mesures destinées à prévenir ou limiter les dommages par pollution. Le FIPOL a aussi appelé l'attention sur les propriétés physiques des substances dans cette affaire. Bien que l'asphalte ait été fluide au moment du déversement, il avait dû se refroidir et se solidifier si bien qu'une petite partie seulement avait dû être rejetée à l'eau. C'est pourquoi le FIPOL a estimé que, sauf pendant une brève période après l'événement, l'asphalte sur le pont et la coque du navire ne présentait pas de danger de pollution. A l'exception des mesures prises pendant les toutes premières heures, les opérations de nettoyage du pont et de la coque ne pourraient, à son avis, être considérées comme visant à prévenir ou à limiter les dommages par pollution. Le FIPOL a donc rejeté les parties de la demande ayant trait aux frais de nettoyage du pont et de la coque mais a accepté 5% de ces frais comme correspondant au montant estimatif des dépenses encourues au titre des mesures prises pendant les premières heures après le déversement, soit \$Can18 058. Le propriétaire du navire a accepté le point de vue du FIPOL.

Le montant total des demandes acceptées au titre de ce déversement s'élevait à \$Can292 110 (£130 410). Etant donné que ce montant est nettement inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire (\$Can473 766), le FIPOL ne sera pas appelé à effectuer de versements au titre de l'indemnisation ou de la prise charge financière à la suite de ce déversement dans le port de Hamilton.

Du port de Hamilton, le NANCY ORR GAUCHER s'est ensuite rendu à Montréal, dans la province du Québec (Canada), avec le reste de sa cargaison. Le 10 août 1989, un nouveau débordement d'asphalte s'est produit sur le pont, suivi d'un déversement dans le Saint-Laurent. Le navire a dû être nettoyé et certaines opérations ont été effectuées pour récupérer l'asphalte qui s'était déversé dans l'eau.

Les demandes d'indemnisation présentées au titre du déversement survenu à Montréal se sont élevées à \$Can289 123 (£129 070). Etant donné que le montant de limitation applicable au NANCY ORR GAUCHER dans le cas de ce dernier déversement est de \$Can470 587, le FIPOL ne sera pas appelé à effectuer de versements. En outre, le FIPOL a fait savoir aux demandeurs que

la majeure partie des demandes présentées au titre des frais de nettoyage de la coque et du pont (\$Can251 000 environ) ne relevait pas de la définition du dommage par pollution, pour les raisons invoquées à propos du déversement dans le port de Hamilton.

DAINICHI MARU N°5

(Japon, 28 octobre 1989)

Le navire-citerne japonais DAINICHI MARU N°5 (174 tjb) approvisionnait en fuel-oil lourd un navire de pêche dans le port de Yaizu (Japon), lorsqu'à la suite d'une erreur de manipulation d'une manche à cargaison, une petite quantité d'hydrocarbures s'est déversée dans une cale à cargaison. Il n'y a pas eu de déversement d'hydrocarbures dans la mer.

Dans cette affaire, la question s'est posée de savoir si les frais de nettoyage de la cale à cargaison devraient être considérés comme relevant de la définition du "dommage par pollution" énoncée dans la Convention sur la responsabilité civile. Vu la position prise concernant le sinistre du TSUBAME MARU N°58, le FIPOL a admis que le dommage causé à la cargaison dans l'affaire du DAINICHI MARU N°5 devrait également être considéré comme relevant de cette définition.

Cet événement a donné lieu à des demandes d'indemnisation d'un montant total de ¥7 444 722 (£28 440). En mars 1990, le FIPOL a approuvé les demandes d'indemnisation pour un montant total de ¥6 360 290 (£24 300), dont ¥5 255 028 au titre du manque à gagner subi par le propriétaire du navire de pêche et ¥1 105 262 au titre de réparation des dommages subis par ce navire. En juin 1990, le FIPOL a versé ¥2 160 610 (£8 123), soit le montant total de la demande acceptée diminué du montant de limitation du propriétaire, ¥4 199 680 (£15 790).

Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire, qui s'élève à ¥1 049 920 (£4 010), n'a pas encore été versé, étant donné que la procédure de limitation n'a pas encore touché son terme.

DAITO MARU N°3

(Japon, 5 avril 1990)

Le navire-citerne japonais DAITO MARU N°3 (93 tjb) transbordait du fuel-oil lourd dans une barge dans le port de Yokohama (Japon), lorsqu'à la suite d'une erreur de manipulation d'une manche, environ trois tonnes d'hydrocarbures se sont déversés dans la mer et ont pollué d'autres navires et barges dans le port. Les opérations de nettoyage ont duré deux jours.

Des demandes d'indemnisation ont été présentées au titre du coût des opérations de nettoyage pour un montant total de ¥10 021 996 (£38 290). Ces demandes ont été acceptées pour un montant de ¥7 985 930 (£30 510).

Etant donné les frais juridiques relativement élevés qu'il faudrait engager pour constituer le fonds de limitation par rapport 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 FIPOI pouvait, à titre exceptionnel, payer des indemnités sans qu'un fonds de limitation ait été constitué pour cette affaire.

En décembre 1990, le FIPOI a versé ¥5 490 570 (£21 414), ce qui représentait le montant total de la demande d'indemnisation approuvée moins le montant de la responsabilité du propriétaire du navire (¥2 495 360), ainsi que la prise en charge du propriétaire, soit ¥623 840 (£2 433).

KAZUEI MARU N°10

(Japon, 11 avril 1990)

Alors qu'il approvisionnait un transbordeur en fuel-oil lourd dans le port d'Osaka (Japon), le navire-citerne japonais KAZUEI MARU N°10 (121 tjb) est entré en collision avec un navire de charge. A la suite de cet abordage, une citerne à cargaison du KAZUEI MARU N°10 a été endommagée et quelque 30 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées dans la mer. Ces hydrocarbures se sont répandus dans la zone portuaire et une petite nappe a dérivé à l'extérieur du port. Les opérations de nettoyage ont duré cinq jours.

Des demandes d'indemnisation d'un montant total de ¥61 181 038 (£233 740) ont été présentées en décembre 1990 au titre des opérations de nettoyage. En outre, une association de pêcheurs a présenté une demande de ¥691 364 (£2 640) portant sur la contamination des filets de pêche et un manque à gagner. Le Secrétariat du FIPOI étudie actuellement ces demandes. Il est possible que d'autres demandes soient présentées.

Le montant de limitation applicable au KAZUEI MARU N°10 est évalué à ¥3 474 880 (£13 280).

FUJI MARU N°3

(Japon, 12 avril 1990)

Alors que le navire-citerne japonais FUJI MARU N°3 (199 tjb) approvisionnait en fuel-oil lourd un navire-citerne vide (le KAIKI MARU N°3) dans le port de Yokohama (Japon), une petite quantité d'hydrocarbures a débordé et s'est déversée dans la mer. La nappe d'hydrocarbures s'est rapidement répandue dans la zone portuaire. Les opérations de nettoyage ont duré trois jours.

Des demandes d'indemnisation d'un montant total de ¥6 567 037 (£25 090), ont été soumises au titre des frais de nettoyage par des entreprises privées. Ces demandes ont été réglées en décembre 1990 dans leur totalité mais elles n'ont pas encore été acquittées.

Le montant de limitation applicable au FUJI MARU N°3 est estimé à ¥5 094 400 (£19 460).

Une enquête sur la cause du sinistre a montré que les deux navires avaient des torts mais que la responsabilité principale du déversement incombait au FUJI MARU N°3. Un accord a été conclu entre les intérêts du KAIEI MARU N°3 et ceux du FUJI MARU N°3, y compris le FIPOL, en vue d'un partage de la responsabilité dans un rapport de 30 à 70 en faveur du KAIEI MARU N°3. Les intérêts du FUJI MARU N°3 recouvreront donc auprès du propriétaire du KAIEI MARU N°3 une somme de ¥1 634 524 dont le FIPOL recevra ¥430 329 (£1 640).

VOLGONEFT 263

(Suède, 14 mai 1990)

Le navire-citerne soviétique VOLGONEFT 263 (3 566 tjb) est entré en collision par un brouillard épais avec le BETTY (499 tjb), navire pour cargaisons diverses immatriculé en République fédérale d'Allemagne, à 22 kilomètres au large de la côte orientale de la Suède, au sud de Karlskrona. Deux citernes à cargaison du VOLGONEFT 263 qui transportait 4 546 tonnes de déchets d'hydrocarbures ont subi des avaries et 800 tonnes d'hydrocarbures se seraient déversées dans la mer.

La région côtière située au nord du lieu où l'abordage s'est produit est un archipel constitué d'un grand nombre d'îlots et des bras de mer où les eaux sont très peu profondes. Les activités de pêche dans cette région sont très intenses. Les hydrocarbures se sont rapidement répandus dans la mer sur une grande étendue. Le Service suédois des garde-côtes a entrepris de vastes opérations de lutte contre les hydrocarbures en mer. Etant donné que les conditions de récupération des hydrocarbures au large étaient idéales, les autorités suédoises ont décidé de solliciter l'assistance des pays voisins conformément à la Convention pour la protection du milieu marin de la zone de la mer Baltique (Convention d'Helsinki). En réponse à cette demande, le Danemark, la Finlande, la République fédérale d'Allemagne et l'URSS ont envoyé chacun un navire antipollution et ces unités sont arrivées sur les lieux du déversement les deuxième et troisième jours après l'abordage. Neuf navires de récupération et 15 engins de servitude ont participé aux opérations. Des aéronefs et des hélicoptères ont été utilisés pour repérer les nappes d'hydrocarbures. La menace d'une marée noire de grande ampleur s'écartant, les opérations ont été progressivement ralenties et se sont achevées le 27 mai 1990. L'impact sur la côte et les îles a été très limité étant donné que les hydrocarbures n'ont atteint le rivage qu'en très faibles quantités.

Le Gouvernement suédois n'a pas encore soumis de demande d'indemnisation. D'après les estimations, le coût des opérations de nettoyage en mer s'élèverait à au moins SKr15 millions (£1,4 million). On s'attend en outre à ce que des demandes d'indemnisation soient présentées au titre de certaines opérations de nettoyage à terre.

Un pêcheur local a subi des dommages considérables: 400 de ses filets à saumon ont été souillés et le pont de son navire de pêche a été endommagé par les hydrocarbures. L'Administrateur, jugeant qu'il était nécessaire d'atténuer

les difficultés financières indues du pêcheur, le FIPOL a effectué des versements provisoires s'élevant au total à SKr442 890 (£41 047) entre juin et août. La demande d'indemnisation finale du pêcheur s'est élevée à SKr530 239 (£49 157) et a été acceptée dans sa totalité. Le solde de la demande a été versé en septembre 1990.

En octobre 1990, le FIPOL a approuvé et acquitté une demande d'indemnisation de SKr6 250 (£573) pour le nettoyage d'une jetée polluée dans un port de pêche local.

Le VOLGONEFT 263 appartient à une société soviétique et n'était pas assuré par un Club P & I, mais il était couvert par une garantie de l'Etat, conformément à l'article VII.12 de la Convention sur la responsabilité civile.

Le Gouvernement suédois a intenté une action en réparation des dommages par pollution contre le propriétaire du VOLGONEFT 263 devant le tribunal de Kalmar. Le propriétaire du navire a soumis une requête au tribunal en vue de la constitution d'un fonds de limitation d'un montant de SKr3 123 585 (£287 490). Cette action a été notifiée au FIPOL conformément à l'article 7.6 de la Convention portant création du Fonds. Le tribunal a été informé que le FIPOL avait l'intention de se porter partie intervenante dans la procédure judiciaire conformément à l'article 7.4 de la Convention.

Le propriétaire du VOLGONEFT 263 a allégué que le BETTY était entièrement responsable de l'abordage, du fait qu'une veille appropriée n'était pas assurée à bord et que le capitaine du BETTY était sous l'influence de l'alcool au moment de l'abordage. Toutefois, le capitaine du BETTY a soutenu que la faute de l'abordage était entièrement imputable au VOLGONEFT 263 qui s'était trompé de route; il a affirmé pendant l'enquête de police qu'il n'avait pas bu d'alcool avant l'événement mais seulement après, en conséquence du choc causé par l'abordage. L'enquête de la police suédoise ne donne aucune preuve concluante à cet égard. Le montant de limitation du BETTY a été estimé à SKr2 millions (£184 080). Après avoir examiné de très près la question, le FIPOL est parvenu à la conclusion qu'il ne vaudrait pas la peine d'intenter une action récursoire contre le propriétaire du BETTY afin de recouvrer le montant des indemnités que le FIPOL devra verser à la suite de ce sinistre.

HATO MARU N°2

(Japon, 27 juillet 1990)

Le navire-citerne japonais HATO MARU N°2 (31 tjb) approvisionnait en fuel-oil lourd un navire à cargaisons sèches dans le port de Kobe (Japon) lorsqu'à la suite d'une erreur de manipulation de la soupape du tuyau, des hydrocarbures se sont répandus sur le pont et sur la cargaison de fibre acrylique qui se trouvait dans la cale du navire et qui a été contaminée. Toutefois, il n'y a pas eu de déversement d'hydrocarbures dans la mer.

Dans cette affaire, la question s'est posée de savoir si le dommage causé à la cargaison devait être considéré comme visé par la définition du "dommage par pollution" donnée dans la Convention sur la responsabilité civile. Compte

Sinistre du RIO ORINOCO - Le navire-citerne échoué



Sinistre du VOLGONEFT - Un navire allemand de récupération récolte des hydrocarbures



tenu de la position adoptée par le FIPOL pour le sinistre du TSUBAME MARU N°58, le dommage causé à la cargaison dans l'affaire du HATO MARU N°2 sera également considéré comme relevant de cette définition.

D'après les estimations, les demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution s'élèveront à environ ¥2 millions (£7 640). Le montant de limitation applicable au HATO MARU N°2 est évalué à ¥803 200 (£3 070).

Pour les raisons indiquées ci-dessus à propos du DAITO MARU N°3, le Comité exécutif a décidé, à titre exceptionnel, de lever l'obligation de constituer un fonds de limitation pour le sinistre du HATO MARU N°2.

BONITO

(Royaume-Uni, 12 octobre 1990)

Le navire-citerne BONITO (2 866 tjb), immatriculé en Suède, a déversé une vingtaine de tonnes de fuel-oil lourd dans la Tamise alors qu'il chargeait sa cargaison au terminal Mobil de Coryton (Royaume-Uni). La plupart des hydrocarbures sont restés confinés dans la zone industrielle de Coryton où ils ont adhéré aux brise-mer. Des traînées irrisées et des boules de goudron dispersées ont remonté l'estuaire de la Tamise. Des hydrocarbures qui s'étaient amassés contre les brise-mer ont été aspirés dans des camions-citernes là où il était possible d'y avoir accès. Le nettoyage des brise-mer eux-mêmes a été entrepris à la main. Il n'a pas été nécessaire de les nettoyer très minutieusement étant donné qu'à titre de protection contre l'érosion marine, ils étaient déjà revêtus de bitume, produit qui a un aspect et un comportement semblables à ceux du fuel-oil lourd.

Le coût des opérations de nettoyage effectuées à ce jour est évalué à £150 000. Toutefois, il se peut qu'il soit nécessaire de poursuivre ce nettoyage et que d'autres demandes d'indemnisation soient soumises par des tiers. Le montant de limitation applicable au BONITO est d'environ £241 000. Compte tenu du montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire (soit £60 250), le FIPOL serait appelé à verser des indemnités si le montant total des demandes acceptées dépasse £181 000 environ. Il n'est donc pas exclu que le FIPOL ait à effectuer des paiements au titre d'une indemnisation ou d'une prise en charge financière du fait de ce sinistre.

RIO ORINOCO

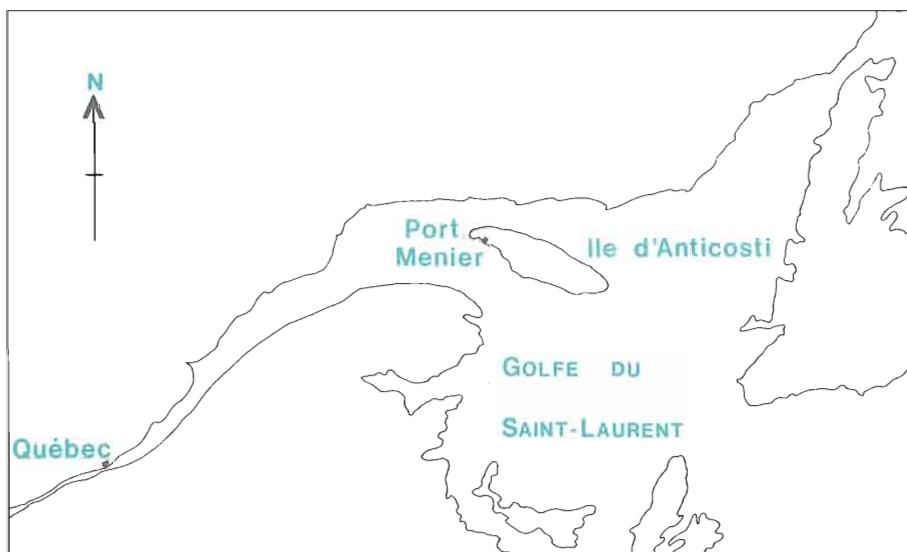
(Canada, 16 octobre 1990)

Le transporteur d'asphalte RIO ORINOCO (5 999 tjb), immatriculé dans les Iles Caïmanes, avait eu des problèmes de moteur alors qu'il faisait route de Curaçao à Montréal avec une cargaison de 9 000 tonnes d'asphalte chauffé et environ 300 tonnes de fuel-oil lourd et d'huile diesel lourde à bord. Au cours de réparations dans le golfe du Saint-Laurent, le navire a chassé sur son ancre par mauvais temps et s'est échoué sur la côte méridionale de l'île d'Anticosti. Environ 30 à 40 tonnes de fuel-oil lourd se sont déversées et ont pollué le rivage

sur 10 kilomètres à l'est du lieu de l'échouement. La cargaison ne s'est pas déversée et, au cours des semaines qui ont suivi, elle s'est refroidie et s'est solidifiée. Le temps ayant changé, certains des hydrocarbures qui s'étaient déposés sur le rivage sont repartis vers l'ouest, de petites quantités arrivant jusqu'à Port Menier, huit kilomètres à l'ouest du lieu de l'échouement.

La Garde côtière canadienne a essayé de récupérer les hydrocarbures au large mais sans guère de succès vu l'état de la mer. Les opérations menées sur le rivage se sont concentrées sur les galets et la couche rocheuse sous-jacente qui sont typiques de cette côte. L'accès aux plages était difficile du fait de l'absence de routes côtières mais une équipe d'environ 80 personnes engagées à cet effet, appuyée par des navires, des hélicoptères et un aéroglisseur, a pu nettoyer à la main les zones les plus souillées auxquelles elle a accédé par la mer. Des périodes intermittentes de mauvais temps et de givrage ont rendu les opérations difficiles et elles ont dû être interrompues le 10 novembre pour l'hiver lorsque les conditions météorologiques ont empiré. A cette date, la plupart des plages avaient été nettoyées et l'on pense que l'impact sur l'environnement est demeuré minime. Il a été décidé en accord avec les autorités canadiennes que l'on passerait en revue l'état des plages au printemps de 1991 dès que le temps le permettrait, et que l'on verrait alors s'il fallait poursuivre les opérations de nettoyage.

Environ 220 tonnes de déchets englués (constitués surtout de galets et d'algues souillés) ont été transportés jusqu'à Port Menier et placés dans des conteneurs. Des dispositions ont été prises pour éliminer ces déchets sur place en les déposant dans une décharge ou en s'en remettant à leur biodégradation.



Les opérations de nettoyage de la côte et d'élimination des déchets ont été confiées à des entrepreneurs qui les ont effectuées au nom du propriétaire du navire. Le coût des opérations de nettoyage entreprises à ce jour s'élève à environ \$Can2 millions (£890 000).

Une équipe d'assistants est arrivée sur le lieu du sinistre le 17 octobre. Des remorqueurs et du matériel ont été mobilisés et un contrat type d'assistance des Lloyds (LOF) a été signé le 18 octobre. Les conditions météorologiques étant devenues mauvaises, le navire échoué s'est à nouveau déplacé pour aller s'immobiliser entre deux rebords rocheux. Le contrat d'assistance a été annulé le 22 octobre. Les membres de l'équipage d'assistants sont restés sur place et ont poursuivi les préparatifs en vue de dégager le navire avec des remorqueurs. Trois tentatives de dégagement ont eu lieu sans succès entre le 1er et le 5 novembre.

Le RIO ORINOCO a été déclaré perte réputée totale par l'assureur sur corps (le Club suédois) le 18 novembre. La Garde côtière canadienne a alors assumé le contrôle du navire. En vertu du droit canadien, le Gouvernement peut prendre les mesures nécessaires pour limiter ou prévenir la pollution par un navire, y compris en l'enlevant et en le détruisant, lorsqu'il a des raisons de croire qu'il y a un risque de pollution.

La Garde côtière a soutenu que le navire et sa cargaison d'asphalte présentaient une menace de pollution car il y avait un risque sérieux que le navire se brise s'il était laissé là pour l'hiver. Une fois dans l'eau, l'asphalte solidifié mais friable se décomposerait en mille paillettes qui contamineraient le rivage l'été suivant. Avec l'approche de l'hiver, la Garde côtière estimait qu'il fallait étudier toutes les options qui permettraient d'éviter que le navire ne perde sa cargaison, puis agir. Les diverses options possibles ont été examinées par la Garde côtière avec le propriétaire du navire et le FIPOL.

Il a été décidé d'enlever, dans toute la mesure du possible, le combustible de soute restant à bord. En décembre 1990, la majeure partie du fuel-oil et de l'huile diesel qui était encore à bord a été transbordée dans un autre navire. Le coût de ces opérations qui ont été effectuées par des entrepreneurs au nom du propriétaire du navire est évalué à \$Can180 000 (£80 360).

On a ensuite préparé une nouvelle tentative de dégagement du navire pour le cas où la marée et les opérations d'allègement lui rendraient suffisamment de flottabilité. On a aussi fait des préparatifs en vue de soulever le RIO ORINOCO au moyen de barges qui se placeraient le long du navire échoué. Toutefois, en raison d'un mauvais temps exceptionnel, on a décidé le 21 décembre d'abandonner toute tentative de renflouement avant l'hiver. Le coût des opérations menées à ce jour par les divers entrepreneurs est évalué à plus de \$Can4 millions (£1,8 million). On devra à nouveau tenter au cours du printemps de 1991 de supprimer la menace de pollution que présente la cargaison.

Il faudra se débarrasser des déchets recueillis sur les plages et du combustible de soute enlevé du navire. Le coût de cette opération est évalué à environ \$Can400 000 (£270 000).



Sinistre du PORTFIELD - Un écremeur en fonctionnement auprès du navire partiellement immergé



Sinistre du PORTFIELD - Une installation piscicole polluée

La Garde côtière a informé le FIPOL qu'elle avait encouru des dépenses considérables à la suite de ce sinistre.

A ce jour, le FIPOL n'a pas reçu de demandes officielles d'indemnisation.

Le montant de limitation applicable au RIO ORINOCO est évalué à \$Can1 161 485 (£520 000).

PORTFIELD

(Royaume-Uni, 5 novembre 1990)

Le navire-citerne britannique PORTFIELD (481 tjb) a coulé à son poste à quai à Pembroke Dock au Pays de Galles (Royaume-Uni) avec une cargaison de 80 tonnes d'huile diesel et 220 tonnes de fuel-oil moyen. On évalue à environ 110 tonnes la quantité de fuel-oil moyen déversée à la suite de ce sinistre.

En raison d'un vent favorable, la majeure partie de la nappe a pu être confinée près du quai grâce à des barrages flottants qui ont été déployés par les autorités portuaires. Ces hydrocarbures ont été récupérés en une semaine à l'aide d'écrémeurs et de camions aspirateurs et emmenés jusqu'à une raffinerie locale. Une proportion assez faible des hydrocarbures déversés s'est échappée le premier jour de l'enceinte du poste de mouillage et a souillé un certain nombre de navires de plaisance mouillés dans l'estuaire de Milford Haven. Les autorités locales ont procédé à un nettoyage du rivage à petite échelle dans quelques emplacements clés. Une installation piscicole située à proximité a également été contaminée par ces hydrocarbures mais, heureusement, il n'y avait pas de poissons en période d'élevage à ce moment là. Une fois vidées les citernes à cargaison, le navire a été renfloué le 11 novembre et les principales opérations de nettoyage ont été menées à bien peu de temps après.

Aucune demande d'indemnisation n'a été soumise à ce jour pour les opérations de nettoyage.

Une cinquantaine de propriétaires de navires de plaisance ont soumis des demandes d'indemnisation au titre des frais de nettoyage de leurs embarcations, pour un montant total de £27 000. Ces demandes sont actuellement examinées par le FIPOL.

Le montant de limitation applicable au PORTFIELD est évalué à £39 970.

13 CONCLUSIONS

Le sinistre de l'EXXON VALDEZ, survenu en Alaska en mars 1989, a suscité un débat public mondial au sujet des problèmes liés à la pollution par les hydrocarbures due aux navires, qui s'est poursuivi en 1990. Bien que ce débat ait été en grande partie axé sur la nécessité de renforcer la sécurité de la navigation, d'étudier la conception et la construction des navires-citernes, d'améliorer les plans d'intervention et de mettre au point de l'équipement et des produits mieux adaptés pour le nettoyage des nappes d'hydrocarbures, les

questions de responsabilité et d'indemnisation ont aussi été évoquées. Ce débat a contribué à faire prendre davantage conscience dans les Etats non Membres de l'importance d'un régime efficace d'indemnisation des victimes pour les dommages de pollution par les hydrocarbures.

Lors de la Conférence internationale qui s'est tenue à Londres en novembre 1990 et a adopté la Convention sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, un certain nombre de délégations ont déclaré qu'un régime international efficace d'indemnisation était d'une grande importance pour garantir que les Etats puissent intervenir et se prêter assistance rapidement, étant donné qu'un tel régime permettrait plus facilement aux Etats concernés de recouvrer les frais encourus pour prêter cette assistance. Dans le préambule de la Convention, la Conférence a souligné l'importance de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds.

Au cours des cinq dernières années, le nombre des Etats Membres du FIPOL est passé de 34 à 45 et il y a tout lieu de croire qu'un certain nombre d'Etats deviendront Membres du FIPOL dans un avenir proche. Cet accroissement constant du nombre des Membres tend à démontrer que la communauté internationale juge viable le régime d'indemnisation instauré par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, car il offre aux victimes une indemnisation rapide. Comme on l'a mentionné plus haut, l'entrée en vigueur des Protocoles de 1984 modifiant les Conventions n'interviendra pas à une date rapprochée. En conséquence et bien qu'il fonctionne de manière satisfaisante, l'Assemblée du FIPOL a décidé de s'interroger en 1991 sur l'avenir du système d'indemnisation établi par les Conventions.

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

24ème session

25ème session

Président:	M. W W Sturms (Pays-Bas)	Président:	M. W W Sturms (Pays-Bas)
Allemagne, République fédérale d'	Libéria	Canada	Indonésie
Bahamas	Monaco	Chypre	Italie
Canada	Pays-Bas	Côte d'Ivoire	Pays-Bas
Chypre	Pologne	Espagne	Pologne
Côte d'Ivoire	République arabe syrienne	Fidji	Royaume-Uni
Espagne	Suède	Finlande	Sri Lanka
Finlande	Union des Républiques socialistes soviétiques	France	Tunisie
Japon		Grèce	

SECRETARIAT DU FIPOL

Fonctionnaires

M. M Jacobsson	Administrateur
M. K Wada (jusqu'au 31 mai 1990)	Juriste
M. R Sonoda (à partir du 1er juin 1990)	Juriste
M. S O Nte	Fonctionnaire des Finances/du Personnel

COMMISSAIRE AUX COMPTES

Le contrôleur et vérificateur général des comptes
du Royaume-Uni

ANNEXE II

Fonds général

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DECEMBRE 1989

RECETTES

£

Contributions

Contributions initiales	78 683
Contributions annuelles de 1988	2 912 783
Plus ajustement des montants perçus aux années précédentes	<u>723</u>
	2 992 189

Divers

Virement provenant du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le TANIO	68 692
Virement provenant du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le JAN	7 830
Recettes assessoraires	63 728
Intérêts sur les arriérés de contributions	4 901
Intérêts sur les placements	<u>754 648</u>
	899 799
	<u>899 799</u>
	3 891 988

DEPENSES

Dépenses du Secrétariat

Engagements non réglés	32 707
Engagements réglés	<u>328 359</u>
	361 066

Demandes d'indemnisation

Demandes d'indemnisation générales	<u>1 911 324</u>
	2 272 390
	<u>2 272 390</u>
	1 619 598
Ajustement du taux de change	<u>4 366</u>
Excédent des recettes sur les dépenses	<u>1 623 964</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 1989

RECETTES	£
Intérêts sur les placements	315 028
DEPENSES	<u>NUL</u>
Excédent des recettes sur les dépenses	315 028
Solde reporté de 1988	<u>13 658 916</u>
	13 973 944
<i>Moins</i>	
Remboursement aux contribuables	12 838 991
Montant porté au crédit des comptes des contribuables	<u>1 060 974</u>
	13 899 965
Frais bancaires prélevés sur les remboursements	5 287
Virement au fonds général	<u>68 692</u>
	73 979
	<u>73 979</u>
	13 973 944
	<u>13 973 944</u>
	<u>NUL</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 1989

RECETTES		£
Intérêts sur les arriérés de contributions	376	
Intérêts sur les placements	<u>6 865</u>	
	7 241	7 241
DEPENSES		
Honoraires		<u>2 358</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		4 883
Solde reporté de 1988		<u>54 040</u>
Solde au 31 décembre 1989		<u>58 923</u>

ANNEXE V

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le JAN

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1989

RECETTES	£
<i>Contributions</i>	
Contributions annuelles de 1988	89 820
<i>Divers</i>	
Intérêts sur les arriérés de contributions	33
Intérêts sur les placements	<u>649</u>
	682
	<u>682</u>
	90 502
 DEPENSES	
Intérêts sur des emprunts	<u>791</u>
	89 711
<i>Moins</i>	
Prêt du fonds général	81 881
Virement au fonds général	<u>7 830</u>
	89 711
	<u>89 711</u>
	<u>NUL</u>

ANNEXE VI

Bilan du FIPOL au 31 décembre 1989

PASSIF	£	ACTIF	£
Excédent cumulatif du fonds général:		Disponibilités en banque et en caisse	3 743 463
Années précédentes	3 441 432		
Plus excédent de 1989	<u>1 623 964</u>	Contributions non acquittées:	
	5 065 396	Contributions annuelles 1982	675
		Contributions annuelles 1983	4 556
Sommes dues au Fonds de prévoyance du personnel	197 958	Contributions annuelles 1985	2 718
		Contributions annuelles 1986	3 347
Sommes à verser	11 004	Contributions annuelles 1987	2 445
		Contributions annuelles 1988	41 590
Engagements non réglés		Contributions initiales	11 135
1988	2 908	Fonds des grosses demandes	
1989	<u>32 707</u>	d'indemnisation: Brady Maria	744
	35 615	Jan	<u>163</u>
			67 373
Contributions payées d'avance		Sommes dues du fonds des grosses demandes	
Fonds général	15 941	d'indemnisation Kasuga Maru N°1	1 177 484
Fonds des grosses demandes			
d'indemnisation: Kasuga Maru N°1	15 195	Sommes dues du fonds des grosses demandes	
Thuntank 5	<u>20 311</u>	d'indemnisation Thuntank 5	1 610 370
	51 447		
		Montant remboursable de la TVA	8 749
Compte des contributeurs	1 196 381	Sommes diverses à recevoir	8 148
Sommes dues au fonds des grosses demandes		Intérêts sur les arriérés de contribution (fonds général)	<u>1 137</u>
d'indemnisation Brady Maria	<u>58 923</u>		<u>6 616 724</u>
	<u>6 616 724</u>		

Note 1 Un passif exigible évalué à £4 076 025 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 1989 représentent, au prix coûtant, un montant de £56 537 (net de la TVA).

ANNEXE VII

Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des Etats Membres pendant l'année civile 1989

Telles que notifiées au 31 décembre 1990

Etat Membre	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
Japon	239 906 814	27,00
Italie	133 830 783	15,06
Pays-Bas	93 105 212	10,47
France	88 436 520	9,95
Royaume-Uni	76 066 736	8,56
Espagne	55 809 278	6,28
Canada	41 183 629	4,63
République fédérale d'Allemagne	21 456 732	2,41
Grèce	17 893 714	2,01
Suède	17 164 594	1,93
Norvège	15 328 133	1,72
Portugal	14 750 051	1,66
Bahamas	11 587 630	1,30
Union des Républiques socialistes soviétiques	11 556 600	1,30
Finlande	10 868 482	1,22
Danemark	9 721 976	1,10
Indonésie	8 913 895	1,00
Yougoslavie	8 862 134	1,00
Côte d'Ivoire	3 114 038	0,35
Tunisie	2 611 875	0,30
Pologne	1 800 073	0,20
Sri Lanka	1 283 468	0,14
Cameroun	1 226 762	0,14
Chypre	1 094 384	0,12
Ghana	875 384	0,10
République arabe syrienne	421 078	0,05
Fidji	0	0
Islande	0	0
Koweït	0	0
Libéria	0	0
Maldives	0	0
Monaco	0	0
Oman	0	0
Papouasie-Nouvelle-Guinée	0	0
Qatar	0	0
Seychelles	0	0
Tuvalu	0	0
	888 869 975	100,00

<Note>

Pas de rapport de l'Algérie, du Bénin, du Djibouti, des Emirats arabes unis, du Gabon, de l'Inde, du Nigéria ni du Vanuatu.

ANNEXE VIII

Résumé des sinistres

(31 décembre 1990)

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 Ventpils, URSS	Echouement (5 500)	Frais de nettoyage des autorités suédoises	SKr89 057 717 versé	
				Intérêts	6 649 440 versé	
				Total	SKr95 707 157	
MIYA MARU N°8 (Japon)	997 tjb ¥37 710 340	22.3.79 Bisan Seto, Japon	Abordage (540)	Frais de nettoyage	¥108 589 104 versé	¥5 438 909 recouvrés par voie de recours
				Dommages causés aux pêcheries	31 521 478 versé	
				Prise en charge financière	9 427 585 versé	
				Total	¥149 538 167	
TARPENBEK (RFA)	999 tjb £64 356	21.6.79 au large de Selsey Bill, Royaume-Uni	Abordage (chiffre non connu)	Gouvernement du Royaume-Uni	£175 000 versé	
				Nature Conservancy Council	1 400 versé	
				Autorités locales	7 150 versé	
				Frais de nettoyage du propriétaire	180 000 versé	
				Total	£363 550	
MEBARUZAKI MARU N°5 (Japon)	19 tjb ¥845 480	8.12.79 Port de Mebaru, (10) Japon	Naufrage	Frais de nettoyage	¥7 477 481 versé	
				Dommages causés aux pêcheries	2 710 854 versé	
				Prise en charge financière	211 370 versé	
				Total	¥10 399 705	
SHOWA MARU (Japon)	199 tjb ¥8 123 140	9.1.80 Détroit de Naruto, Japon	Abordage (100)	Frais de nettoyage	¥10 408 369 versé	¥9 893 196 recouvrés par voie de recours
				Dommages causés aux pêcheries	92 696 505 versé	
				Prise en charge financière	2 030 785 versé	
				Total	¥105 135 659	

UNSEI MARU (Japon)	99 tjb ¥3 143 180	9.1.80 au large du port d'Akune, Japon	Abordage (pas de renseignements mais moins de 140 tonnes)	Frais de nettoyage du propriétaire	¥6 903 461 évaluation	A cause du recours contre le même assureur, pas d'indemnisation versée par FIPOL
TANIO (Madagascar)	18 048 tjb FF11 833 718	7.3.80 au large de la côte bretonne, France	Rupture (13 500)	Gouvernement français Autorités locales françaises Demandeurs privés Port Autonome du Havre <u>United Kingdom P & I Club</u> Total	FF208 736 142 versé 5 689 025 versé 2 961 290 versé 74 444 versé 4 679 742 versé FF222 140 643	US\$17 480 028 recouvrés par voie de recours; versement total égal à la de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention portant création du Fonds
FURENAS (Suède)	999 tjb SKr612 443	3.6.80 Oresund, Suède	Abordage (200)	Frais de nettoyage: - Autorités suédoises - <u>Demandeurs suédois privés</u> Total partiel	SKr2 911 637 versé 276 050 versé SKr3 187 687	SKr449 961 recouvrés par voie de recours
				Frais de nettoyage: - Autorités danoises - <u>Demandeurs danois privés</u> Total partiel	DKr408 633 versé 9 956 versé 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)	Frais de nettoyage Dommages causés aux pêcheries <u>Prise en charge financière</u> Total	¥163 051 598 versé 50 271 267 versé 8 941 480 versé ¥222 264 345	¥18 221 905 recouvrés par voie de recours
JOSE MARTI (URSS)	27 706 tjb SKr23 844 593	7.1.81 au large de Dalarö, Suède	Echouement (1 000)	Frais de nettoyage des autorités suédoises <u>4 demandeurs privés</u> Total	SKr19 296 000 demandé 1 065 000 demandé SKr20 361 000	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire. L'argument du propriétaire selon lequel il devait être exonéré de sa responsabilité a été rejeté dans le jugement définitif.

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
SUMA MARU N°11 (Japon)	199 tjb ¥7 396 340	21.11.81 au large de Karatsu, Japon	Echouement (10)	Frais de nettoyage du propriétaire Prise en charge financière Total	¥6 426 857 versé 1 849 085 versé ¥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	Déversement (évalué entre 200 et 300 tonnes)	Frais de nettoyage: - Propriétaire - Autorités Total	DM11 303 011 versé 42 163 versé DM11 345 174	
SHIOTA MARU N°2 (Japon)	161 tjb ¥6 304 300	31.3.82 Ile Takashima, Japon	Echouement (20)	Frais de nettoyage Dommages causés aux pêcheries Prise en charge financière Total	¥46 524 524 versé 24 571 190 versé 1 576 075 versé ¥72 671 789	
FUKUTOKU MARU N°8 (Japon)	499 tjb ¥20 844 440	3.4.82 Baie de Tachibana, Japon	Abordage (85)	Frais de nettoyage Dommages causés aux pêcheries Prise en charge financière Total	¥200 476 274 versé 163 255 481 versé 5 211 110 versé ¥368 942 865	
KIFUKU MARU N°35 (Japon)	107 tjb ¥4 271 560	1.12.82 Ishinomaki, Japon	Naufrage (33)	Prise en charge financière	¥598 181 versé	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire

SHINKAI MARU N°3 (Japon)	48 tjb ¥1 880 940	21.6.83 Ichikawa, Japon	Déversement (3,5)	Frais de nettoyage Prise en charge financière Total	¥1 005 160 versé 470 235 versé ¥1 475 395	
EIKO MARU N°1 (Japon)	999 tjb ¥39 445 920	13.8.83 Karakuwazaki, Japon	Abordage (357)	Frais de nettoyage Dommages causés aux pêcheries Prise en charge financière Total	¥23 193 525 versé 1 541 584 versé 9 861 480 versé ¥34 596 589	¥14 843 746 recouvrés par voie de recours
KOEI MARU N°3 (Japon)	82 tjb ¥3 091 660	22.12.83 Nagoya, Japon	Abordage (49)	Frais de nettoyage Dommages causés aux pêcheries Prise en charge financière Total	¥18 010 269 versé 8 971 979 versé 772 915 versé ¥27 755 163	¥8 994 083 recouvrés par voie de recours
TSUNEHISA MARU N°8 (Japon)	38 tjb ¥964 800	26.8.84 Osaka, Japon	Naufrage (30)	Frais de nettoyage Prise en charge financière Total	¥16 610 200 versé 241 200 versé ¥16 851 400	
KOHO MARU N°3 (Japon)	199 tjb ¥5 385 920	5.11.84 Hiroshima, Japon	Echouement (20)	Frais de nettoyage Dommages causés aux pêcheries Prise en charge financière Total	¥68 609 674 versé 25 502 144 versé 1 346 480 versé ¥95 458 298	
KOSHUN MARU N°1 (Japon)	68 tjb ¥1 896 320	5.3.85 Baie de Tokyo, Japon	Abordage (80)	Frais de nettoyage Prise en charge financière Total	¥26 124 589 versé 474 080 versé ¥26 598 669	¥8 866 222 recouvrés par voie de recours
PATMOS (Grèce)	51 627 tjb Lit13 263 703 650	21.3.85 Déroit de Messine, Italie	Abordage (700)	Mesures de sauvegarde et) frais de nettoyage) (assistance incluse)) Dommage au milieu marin Total	Lit9 418 318 650 agréé 735 268 884 demandé 5 000 000 000 demandé Lit15 153 587 534	La plupart des demandes ont été réglées; Lit9 418 318 650 versés par l'assureur P & I; procédure judiciaire en cours contre le FIPOL.

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
JAN (RFA)	1 400 tjb DKr1 576 170	2.8.85 Aalborg, Danemark	Echouement (300)	Autorités danoises Municipalité Demandeurs privés Prise en charge financière Total	DKr9 378 528 versé 24 126 versé 53 007 versé 394 043 versé DKr9 849 704	
ROSE GARDEN MARU (Panama)	2 621 tjb US\$364 182 (évaluation)	26.12.85 Umm Al Qaiwain, Emirats arabes unis	Déversement (chiffre non connu)	Le Club P & I en subrogation	US\$44 204 demandé	Demande contre le FIPOL retirée
BRADY MARIA (Panama)	996 tjb DM324 629	3.1.86 Estuaire de l'Elbe, RFA	Abordage (200)	Autorités allemandes Demandeurs privés Total	DM3 129 425 versé 1 086 versé DM3 220 511	DM333 027 recouvrés par voie de recours
TAKE MARU N°6 (Japon)	83 tjb ¥3 876 800	9.1.86 Port de Sakai-Senboku, Japon	Déversement (0,1)	Prise en charge financière	¥104 987 versé	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire
OUED GUETERINI (Algérie)	1 576 tjb Din1 175 064	18.12.86 Alger, Algérie	Déversement (évalué à 15)	Centrale électrique Centrale électrique Centrale électrique Frais de nettoyage du propriétaire Prise en charge financière	US\$1 133 versé FF708 824 versé £126 120 versé Din5 650 versé Din293 766 versé	
THUNTANK 5 (Suède)	2 866 tjb SKr2 741 746	21.12.86 Gävle, Suède	Echouement (150-200)	Autorités suédoises Demandeurs privés Prise en charge financière Total	SKr23 168 271 versé 49 361 versé 685 437 versé SKr23 903 069	D'autres demandes pourraient être présentées en cas de remontée des hydrocarbures à la surface

ANTONIO GRAMSCI (URSS)	27 706 tjb Rbls2 431 854	6.2.87 Borgå, Finlande	Echouement (600-700)	Autorités finlandaises Demandeurs soviétiques	FM1 849 924 versé Rbls1 417 448 agréé	L'URSS n'était pas Membre du FIPOL à la date du sinistre. Les demandes soviétiques ont été réglées par le propriétaire.
SOUTHERN EAGLE (Panama)	4 461 tjb ¥93 874 528	15.6.87 Sada Misaki, Japon	Abordage (15)	Frais de nettoyage Dommages causés aux pêcheries Total	¥35 346 679 agréé 51 521 183 agréé ¥86 867 862	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire. La prise en charge financière n'est pas payable.
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	La demande est restée sans suite
AKARI (Panama)	1 345 tjb £92 080 (évaluation)	25.8.87 Dubai, Emirats arabes unis	Incendie (1 000)	Frais de nettoyage Frais de nettoyage Frais de nettoyage	Dhs50 514 agréé Dhs861 511 demandé US\$325 681 demandé	
TOLMIROS (Grèce)	48 914 tjb SKr55 000 000 (évaluation)	11.9.87 La côte ouest de la Suède	Cause inconnue (200)	Autorités suédoises	SKr100 639 999 demandé	Procédure judiciaire en cours
HINODE MARU N°1 (Japon)	19 tjb ¥608 000	18.12.87 Yawatahama, Japon	Erreur de manipulation de cargaison (25)	Frais de nettoyage Prise en charge financière Total	¥1 847 225 versé 152 000 versé ¥1 999 225	
AMAZZONE (Italie)	18 325 tjb FF13 860 369	31.1.88 Bretagne, France	Citernes endommagées par la tempête (2 000)	Gouvernement français Autorités locales françaises Autorités locales françaises Demandeurs privés français Total partiel	FF22 255 375 demandé 141 326 agréé 1 352 402 demandé 196 799 versé FF23 804 576	FF196 799 versés par l'assureur P & I aux demandeurs privés français
				Autorités des îles Anglo-Normandes	£24 776 versé	

Navire (Etat du pavillon)	Jauge brute (Responsabilité du propriétaire)	Date et lieu du sinistre	Cause du sinistre et quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Demandes d'indemnisation et de prises en charge financières		Observations
TAIYO MARU N°13 (Japon)	86 tjb ¥2 476 800	12.3.88 Port de Yokohama, Japon	Déversement (6)	Frais de nettoyage Prise en charge financière Total	¥6 134 885 versé 619 200 versé ¥6 754 085	
CZANTORIA (Canada)	81 197 tjb (chiffre non connu)	8.5.88 Saint-Romuald, Canada	Collision avec le quai (chiffre non connu)	Frais de nettoyage	\$Can1 787 771	La Convention portant création du Fonds ne s'applique pas car le sinistre s'est produit avant son entrée en vigueur pour le Canada
KASUGA MARU N°1 (Japon)	480 tjb ¥17 015 040	10.12.88 Kyoga Misaki, Japon	Naufrage (1 100)	Frais de nettoyage Dommages causés aux pêcheries Total Prise en charge financière	¥371 865 167 versé 53 500 000 versé ¥425 365 167 ¥4 253 760 pas encore versé	D'autres demandes pourraient être présentées
NESTUCCA (Etats-Unis d'Amérique)	1 612 tjb (chiffre non connu)	23.12.88 L'île de Vancouver, Canada	Abordage (chiffre non connu)		\$Can10 475	La Convention portant création du Fonds ne s'applique pas car le sinistre s'est produit avant son entrée en vigueur pour le Canada
FUKKOL MARU N°12 (Japon)	94 tjb ¥2 198 400	15.5.89 Shiogama, Japon	Débordement d'une manche d'approvisionnement (0,5)	Frais de nettoyage Prise en charge financière Total	¥492 635 versé 549 600 versé ¥1 042 235	
TSUBAME MARU N°58 (Japon)	74 tjb ¥2 971 520	18.5.89 Shiogama, Japon	Erreur de transbordement des hydrocarbures (7)	Dommages causés à la cargaison de poissons Prise en charge financière	¥19 159 905 versé ¥742 880 pas encore versé	

TSUBAME MARU N°16 (Japon)	56 tjb ¥1 613 120	15.6.89 Kushiro, Japon	Déversement (chiffre non connu)	Dommages causés à la cargaison de poissons <u>Prise en charge financière</u> Total	¥273 580 versé 403 280 versé ¥676 860	
KIFUKU MARU N°103 (Japon)	59 tjb ¥1 727 040	28.6.89 Port d'Otsuji, Japon	Erreur de manipula- tion de la cargaison (chiffre non connu)	Frais de nettoyage <u>Prise en charge financière</u> Total	¥8 285 960 versé 431 760 versé ¥8 717 720	
NANCY ORR GAUCHER (Libéria)	2 899 tjb \$Can473 766	25.7.89 Hamilton, Canada	Débordement pendant déchargement (250)	Frais de nettoyage	\$Can292 110 agréé	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire. La demande initiale était \$Can648 743.
DAINICHI MARU N°5 (Japon)	173 tjb ¥4 199 680	28.10.89 Yaizu, Japon	Erreur de manipula- tion de la cargaison (0,2)	Manque à gagner Frais de nettoyage <u>Total</u> Prise en charge financière	¥1 792 100 versé 368 510 versé ¥2 160 610 ¥1 049 920 pas encore versé	
DAITO MARU N°3 (Japon)	93 tjb ¥2 495 360	5.4.90 Yokohama, Japon	Erreur de manipula- tion de la cargaison (3)	Frais de nettoyage <u>Prise en charge financière</u> Total	¥5 490 570 versé 623 840 versé ¥6 114 410	
KAZUEI MARU N°10 (Japon)	121 tjb ¥3 474 880	11.4.90 Osaka, Japon	Abordage (30)	Frais de nettoyage Dommages causés aux pêcheries <u>Total</u> Prise en charge financière	¥61 181 038 demandé 691 364 demandé ¥61 872 402 ¥868 720 pas encore versé	D'autre demandes pourraient être présentées
FUJI MARU N°3 (Japon)	199 tjb ¥5 352 000	12.4.90 Yokohama, Japon	Débordement pendant l'approvisionnement (chiffre non connu)	Frais de nettoyage <u>Prise en charge financière</u>	¥5 448 431 agréé ¥1 273 600 pas encore versé	

Navire (Etat du pavillon)	Jauge brute (Responsabilité du propriétaire)	Date et lieu du sinistre	Cause du sinistre et quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Demandes d'indemnisation et de prises en charge financières		Observations
VOLGONEFT 263 (URSS)	3 566 tjb SKr3 123 585 (évaluation)	14.5.90 Karlskrona, Suède	Abordage (800)	Dommages causé aux pêcheries Frais de nettoyage Total	SKr530 239 versé 6 250 versé SKr536 489	D'autres demandes pourraient être présentées
				Prise en charge financière	SKr780 896 pas encore versé	
HATO MARU N°2 (Japon)	31 tjb ¥803 200	27.7.90 Kobe, Japon	Erreur de manipula- tion de la cargaison (chiffre non connu)	Dommage à des biens		Aucune demande n'a encore été présentée
BONITO (Suède)	2 866 tjb £181 160 (évaluation)	12.10.90 Tamise, Royaume-Uni	Erreur de manipula- tion de la cargaison (20)	Frais de nettoyage		Aucune demande n'a encore été présentée
RIO ORINOCO (Iles Caïmanes)	5 999 tjb \$Can1 161 485 (évaluation)	16.10.90 Ile d'Anticosti, Canada	Echouement (40)	Frais de nettoyage Mesures de sauvegarde		Aucune demande n'a encore été présentée
PORTFIELD (Royaume-Uni)	481 tjb £39 970 (évaluation)	5.11.90 Pembroke Dock, Royaume-Uni	Naufrage (110)	Frais de nettoyage Dommages à des biens Manque à gagner		Aucune demande n'a encore été présentée

Notes

1 Les montants indiqués sont donnés en monnaie nationale; les taux de change appropriés étaient les suivants au 31 décembre 1990:

£ = Din	23,1780	£ = DKr	11,1500	£ = FM	6,9995	£ = ¥	261,75
DM	2,8850	Dh	7,0338	FF	9,8200	SKr	10,8650
\$Can	2,2400	US\$	1,9200	Lit	2177,00	Rbls	1,0725

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