

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

**RAPPORT ANNUEL DE
1991**



**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 1991**

TABLE DES MATIERES

	Page
1	Introduction 7
2	Membres du FIPOL 8
3	Contacts avec les gouvernements 10
4	Relations avec les organisations internationales et les milieux intéressés 11
5	Conférences et séminaires 13
6	Assemblée et Comité exécutif 14
6.1	Assemblée 14
6.2	Comité exécutif 15
7	Avenir du régime d'indemnisation établi par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds 17
7.1	Les Protocoles de 1984 17
7.2	Groupe de travail intersessions 17
7.3	Délibérations de l'Assemblée 18
7.4	Mesures prises par l'OMI 20
8	Secrétariat 21
9	Comptes du FIPOL 22
10	Contributions 23
11	Placement des fonds 26
12	Règlement des demandes d'indemnisation 27
12.1	Généralités 27
12.2	Evénements dont le FIPOL a traité en 1991 28
	PATMOS 28
	THUNTANK 5 31
	AKARI 32
	TOLMIROS 34
	AMAZZONE 37
	CZANTORIA 40
	KASUGA MARU N°1 41
	NESTUCCA 41
	TSUBAME MARU N°58 42
	DAINICHI MARU N°5 42
	KAZUEI MARU N°10 43
	FUJI MARU N°3 43
	VOLGONEFT 263 44
	HATO MARU N°2 45
	BONITO 46
	RIO ORINOCO 47
	PORTFIELD 53
	VISTABELLA 54
	HOKUNAN MARU N°12 56
	AGIP ABRUZZO 57
	HAVEN 62

	KAIKO MARU N°86	74
	KUMI MARU N°12	74
13	Conclusions	76

Annexes

I	Structure du FIPOL	77
II	Note sur les états financiers publiés	78
III	Compte des recettes et des dépenses - Fonds général	79
IV	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le BRADY MARIA	80
V	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le KASUGA MARU N°1	81
VI	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le THUNTANK 5	82
VII	Bilan du FIPOL	83
VIII	Rapport du Commissaire aux Comptes	84
IX	Opinion du Commissaire aux Comptes	86
X	Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des Etats Membres pendant l'année civile 1990	87
XI	Résumé des sinistres	88

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 1991 récapitule les activités du FIPOL au cours de sa treizième 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 additionnelle.

Le FIPOL a été créé 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 les Etats Membres du FIPOL si elles ne peuvent être pleinement indemnisées aux termes de la Convention sur la responsabilité civile. L'indemnisation payable par le FIPOL pour un événement déterminé est limitée à 900 millions de francs-or, ce qui équivaut à 60 millions de droits de tirage spéciaux (soit approximativement £46 millions ou US\$86 millions), y compris le montant effectivement versé par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

Le présent rapport annuel passe en revue certaines des grandes questions soulevées par les activités du FIPOL en 1991. Il donne un résumé des décisions prises par l'Assemblée et le Comité exécutif du FIPOL; il indique comment le nombre des Membres du FIPOL s'est accru et décrit ses relations avec les gouvernements, les organisations intergouvernementales et les milieux intéressés. Il comprend une section sur les travaux effectués au sein du FIPOL concernant l'avenir du régime d'indemnisation établi par les Conventions. Il traite aussi des finances du FIPOL et, en particulier, du paiement des contributions. Une longue partie du rapport porte sur le règlement des demandes d'indemnisation soumises au FIPOL.

2 MEMBRES DU FIPOL

Lors de son entrée en vigueur en octobre 1978, la Convention portant création du Fonds comptait 14 Etats Parties qui sont devenus de ce fait Membres du FIPOL. Depuis, leur nombre n'a cessé d'augmenter. Ils étaient 45 à la fin de 1990.

Malte est devenue Membre du FIPOL en 1991, la Convention portant création du Fonds entrant en vigueur à son égard le 26 décembre 1991. En outre, le 1er novembre 1991, la Gambie a adhéré à la Convention qui entrera en vigueur à son égard le 30 janvier 1992, ce qui portera à 47 le nombre des Etats Membres.

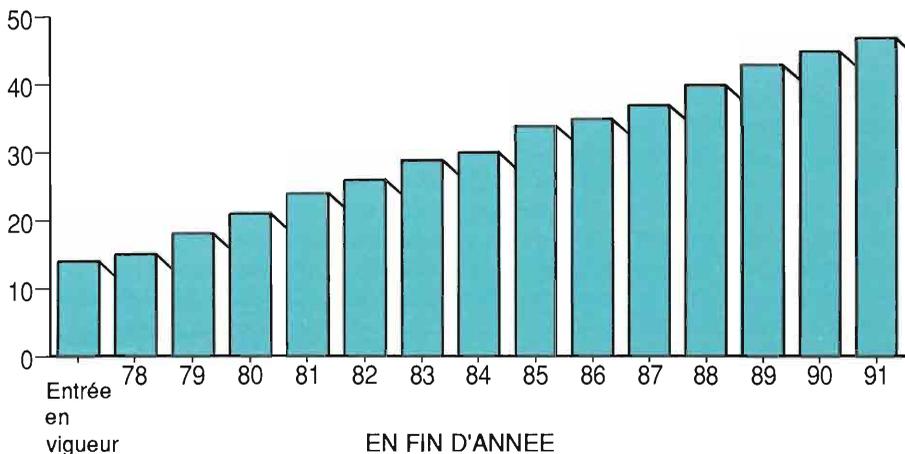
Le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI) a été informé par une note verbale de la Fédération de Russie, en date du 26 décembre 1991, que celle-ci succéderait à l'Union des Républiques socialistes soviétiques (URSS) pour ce qui est de toutes les conventions conclues dans le cadre de l'OMI. A la fin de 1991, on ne savait pas encore si certains des autres Etats indépendants qui faisaient autrefois partie de l'URSS demeureraient ou deviendraient Parties à la Convention portant création du Fonds.

Au 31 décembre 1991, les 47 Etats ci-après étaient Membres du FIPOL:

Algérie	Japon
Allemagne	Koweït
Bahamas	Libéria
Bénin	Maldives
Cameroun	Malte
Canada	Monaco
Chypre	Nigéria
Côte d'Ivoire	Norvège
Danemark	Oman
Djibouti	Papouasie-Nouvelle-Guinée
Emirats arabes unis	Pays-Bas
Espagne	Pologne
Fédération de Russie	Portugal
Fidji	Qatar
Finlande	République arabe syrienne
France	Royaume-Uni
Gabon	Seychelles
Gambie (à compter du 30 janvier 1992)	Sri Lanka
Ghana	Suède
Grèce	Tunisie
Inde	Tuvalu
Indonésie	Vanuatu
Islande	Yougoslavie
Italie	

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

MEMBRES DU FIPOL



Sur la base des renseignements dont il dispose, le Secrétariat du FIPOL pense que plusieurs Etats deviendront Membres du FIPOL dans un avenir proche. L'Arabie saoudite, le Costa Rica, l'Irlande, le Maroc, la République de Corée et le Venezuela devraient déposer prochainement leurs instruments d'adhésion à la Convention portant création du Fonds. Une législation visant à mettre en oeuvre la Convention se trouve à un stade avancé d'élaboration en Australie, en Belgique, au Brésil, en Malaisie, au Panama, au Sénégal et à Saint-Kitts-et-Nevis. De nombreux autres Etats étudient également la question de leur adhésion 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 1991, les Etats ci-après bénéficiaient du statut d'observateur:

Arabie saoudite	Jamaïque
Argentine	Maroc
Australie	Mexique
Belgique	République de Corée
Bésil	République populaire démocratique de Corée
Chili	Suisse
Chine	Venezuela
Etats-Unis d'Amérique	
Irlande	

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 des questions touchant le FIPOL au sein d'administrations nationales. En 1991, l'Administrateur s'est rendu dans quatre Etats Membres (Canada, France, Ghana et Italie) pour des entretiens avec des responsables gouvernementaux au sujet de la Convention portant création du Fonds et des activités du FIPOL.

Conformément aux instructions de l'Assemblée, 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 1991, l'Administrateur a eu des entretiens concernant la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds avec des responsables gouvernementaux en Malaisie, à Malte, au Maroc, à Maurice et au Panama, tandis que le Juriste a procédé à des entretiens analogues au Congo et en République de Corée.

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 des réunions qui ont eu lieu au sein de l'OMI, notamment lors des sessions du Conseil de l'OMI en juin et octobre 1991 et au cours de l'Assemblée de l'OMI en octobre/novembre 1991.

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 continué d'être particulièrement importants en 1991.

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. Le Secrétariat a représenté le FIPOL aux réunions de l'Assemblée, du Conseil et de divers comités de l'OMI.

Au fil des années, le FIPOL a noué une excellente coopération avec un certain nombre d'organisations internationales non gouvernementales et d'autres organismes non gouvernementaux.

Le FIPOL a étroitement coopéré avec les Clubs P & I pour le règlement des demandes d'indemnisation. 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 P & I.

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 a été particulièrement vitale à la suite des deux sinistres majeurs survenus en Italie en avril 1991.

Le FIPOL entretient également une collaboration étroite avec l'Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) et Cristal Ltd, qui représentent les intérêts de l'industrie pétrolière. La coopération entre le FIPOL et Cristal est très importante compte tenu du lien existant 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)
Réseau international 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 1991, 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, ainsi que sur le fonctionnement du FIPOL.

L'Administrateur a participé à la Conférence de 1991 sur les déversements d'hydrocarbures organisée à San Diego (Etats-Unis d'Amérique) par le Service des garde-côtes des Etats-Unis, l'American Petroleum Institute et l'Environmental Protection Agency des Etats-Unis, où il a présenté une communication sur l'avenir des Conventions internationales sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Il a également pris la parole lors de la réunion du Conseil de l'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Est et australe à Curepipe (Maurice) ainsi qu'au sixième colloque sur les ports africains tenu à Accra (Ghana). Il a participé à la Conférence PANAMA MARITIME 91 organisée dans la ville de Panama (Panama) par le Gouvernement panaméen. Il a présenté des exposés sur les activités du FIPOL lors d'un séminaire organisé par l'OMI à Panama à l'intention des hauts fonctionnaires des administrations maritimes d'Amérique latine et à un séminaire national sur la gestion des accidents à Penang (Malaisie). L'Administrateur a donné des conférences sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures aux étudiants de l'Université maritime mondiale à Malmö (Suède) et à ceux de l'Institut de droit maritime international de l'OMI à La Valette (Malte). Il a, en outre, fait un exposé sur le FIPOL lors de la réunion du Groupe mixte de vérificateurs externes des comptes de l'Organisation des Nations Unies, des institutions spécialisées et de l'Agence internationale de l'énergie atomique qui a eu lieu à Londres.

Le Juriste a présenté une communication à une session du Conseil de l'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre qui s'est tenue à Brazzaville (Congo). Il a en outre pris part à un séminaire sur la pollution par les hydrocarbures à Séoul (République de Corée).

6 ASSEMBLEE ET COMITE EXECUTIF

6.1 Assemblée

L'Assemblée, qui se compose de représentants de tous les Etats Membres, a tenu sa 14ème session du 8 au 11 octobre 1991. M. J Bredholt (Danemark) a été réélu président.

Les grandes décisions prises au cours de cette session sont indiquées ci-dessous:

- a) L'Assemblée a pris note de l'opinion formulée par le Commissaire aux comptes dans son rapport sur les états financiers du FIPOL et a approuvé les comptes pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1990.
- b) L'Assemblée a décidé de porter le fonds de roulement du FIPOL de £4 millions à £6 millions. Elle a décidé en outre de voir à nouveau, à sa session de 1992, s'il serait nécessaire de procéder à une autre augmentation du fonds de roulement.
- c) L'Assemblée a adopté le budget pour 1992 qui prévoit des dépenses administratives s'élevant au total à £648 100.
- d) L'Assemblée a décidé de percevoir pour 1991 des contributions annuelles d'un montant de £5 millions pour le fonds général, de £6,7 millions pour le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le RIO ORINOCO et de £15 millions pour le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le HAVEN, lesquelles devaient être payées au 1er février 1992.
- e) La limite générale à concurrence de laquelle l'Administrateur peut procéder au règlement définitif de demandes d'indemnisation sans l'approbation préalable du Comité exécutif a été portée de 25 millions de francs-or (£1,3 million) à 37,5 millions de francs-or (£1,9 million). En outre, l'Administrateur a été autorisé à procéder au règlement définitif des demandes émanant de particuliers et de petites entreprises jusqu'à concurrence d'un montant de 10 millions de francs-or (£510 000) pour un événement donné. Il a été décidé que ces limites devraient être revues tous les quatre ans.
- f) Les Etats ci-après ont été élus au Comité exécutif pour un mandat courant jusqu'à la fin de la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.

Algérie	Japon
Allemagne	Koweït
France	Libéria
Ghana	Norvège
Grèce	Royaume-Uni
Inde	Sri Lanka
Indonésie	Union des Républiques socialistes soviétiques (voir section 2)
Italie	

- g) Vu l'évolution du marché bancaire londonien pendant l'été de 1991, l'Assemblée a chargé l'Administrateur d'examiner la politique des placements du FIPOL, dans le cadre de consultations avec le Commissaire aux comptes, et de soumettre un rapport à ce sujet à l'Assemblée à sa session de 1992.
- h) Compte tenu de l'expérience acquise à la suite de certains événements récents d'une très grande ampleur, l'Assemblée s'est demandée s'il serait utile que le FIPOL procède à ses propres enquêtes indépendantes sur les causes des événements afin de pouvoir lui-même se faire rapidement une opinion quant à la possibilité d'établir une faute personnelle du propriétaire du navire qui priverait ce dernier du droit de limiter sa responsabilité, ou à l'existence de motifs qui permettraient au FIPOL d'engager une action en recours contre des tiers. L'Assemblée a chargé l'Administrateur d'étudier la question en vue de son examen à la session de 1992.
- i) L'Assemblée a examiné les recommandations d'un groupe de travail intersessions qu'elle avait chargé d'examiner le développement futur 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. Elle a décidé de demander au Secrétaire général de l'OMI de convoquer une conférence internationale dès que possible pour examiner des projets de protocoles modifiant ces Conventions qui reprendraient les dispositions de fond des Protocoles de 1984 y relatifs mais en prévoyant des conditions d'entrée en vigueur moins restrictives de façon à garantir la viabilité du régime d'indemnisation à l'avenir; cette conférence devrait également envisager s'il conviendrait d'introduire dans la Convention portant création du Fonds, un système de plafonnement des contributions exigibles des réceptionnaires d'hydrocarbures dans un Etat donné (voir la section 7 ci-dessous).
- j) L'Assemblée a décidé d'inclure les Amendements d'avril 1989 à la Convention SOLAS de 1974 dans la liste des instruments figurant à l'article 5.3a) de la Convention portant création du Fonds, à compter du 15 avril 1992.
- k) L'Assemblée a accédé à la demande de la Jamaïque, de la République de Corée et de la République populaire démocratique de Corée qui souhaitaient bénéficier du statut d'observateur auprès du FIPOL.

6.2 Comité exécutif

Le Comité exécutif qui se compose de 15 Etats Membres a pour principale fonction d'approuver le règlement des demandes d'indemnisation présentées au FIPOL dans la mesure où l'Administrateur n'est pas autorisé à le faire.

Le Comité exécutif a tenu cinq sessions en 1991. Les 26ème, 27ème et 28ème sessions qui ont été présidées par M. W W Sturms (Pays-Bas) se sont tenues les 14 mars, 18 juin et 7-8 octobre 1991 respectivement. Les 29ème et 30ème sessions se sont tenues les 11 octobre et 16-17 décembre 1991 respectivement, sous la présidence de M. R Renger (Allemagne).

La 26ème session du Comité exécutif a été convoquée pour traiter de certaines questions liées au sinistre du RIO ORINOCO. Le Comité a également étudié les faits nouveaux concernant le sinistre de l'AMAZZONE et, il a en particulier souscrit aux mesures que l'Administrateur avait prises au nom du FIPOL en vue d'intenter une action en justice contre le propriétaire, l'affrètement et l'assureur P & I du navire afin de recouvrer les montants versés par le FIPOL aux demandeurs et d'empêcher le propriétaire et l'affrètement de limiter leur responsabilité.

Les sinistres de l'AGIP ABRUZZO et du HAVEN qui s'étaient produits en Italie en avril 1991 ont été examinés par le Comité exécutif à sa 27ème session. Le Comité a fait part de sa profonde tristesse devant les tragiques pertes en vies humaines qui avaient suivi l'abordage entre le transbordeur MOBY PRINCE et le navire-citerne AGIP ABRUZZO. La délégation italienne a remercié l'Administrateur de la rapidité avec laquelle le FIPOL s'était saisi de l'affaire du HAVEN et de la contribution de ses experts aux divers aspects des opérations. Le Comité a examiné un certain nombre de questions liées à ces affaires et il a donné à l'Administrateur des instructions sur la façon de traiter ces sinistres.

À sa 28ème session, le Comité exécutif a été informé de la situation concernant les demandes d'indemnisation nées de divers événements mettant en cause le FIPOL et il a pris note des règlements effectués par l'Administrateur. Il a, en particulier, examiné les faits nouveaux survenus en ce qui concerne les sinistres du PATMOS, du TOLMIROS, de l'AMAZZONE, du RIO ORINOCO, du PORTFIELD, du VISTABELLA, de l'AGIP ABRUZZO et du HAVEN. Pour ce qui est du sinistre du RIO ORINOCO, le Comité a approuvé les demandes d'indemnisation soumises par le Gouvernement canadien à raison d'un montant d'environ Can\$10 millions (£4,6 millions) au titre des dommages par pollution et des mesures de sauvegarde. Il a noté que le montant global des demandes nées du sinistre du HAVEN dépassait largement le montant total des indemnités payables en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. Il a examiné plusieurs questions importantes soulevées par ce sinistre, en particulier la question de la méthode de conversion en monnaie nationale du montant maximal payable par le FIPOL qui était exprimé en francs-or, ainsi que certaines questions posées par les demandes d'indemnisation au titre de dommages non quantifiables au milieu marin.

À sa 29ème session, le Comité exécutif a élu M. R Renger (Allemagne) à la présidence.

À sa 30ème session, le Comité exécutif a poursuivi plus avant l'examen de la recevabilité des demandes d'indemnisation au titre des dommages au milieu marin résultant du sinistre du HAVEN, en se fondant sur une étude faite par l'Administrateur. Il a également étudié les faits nouveaux concernant les sinistres du TOLMIROS, du VOLGONEFT 263, du RIO ORINOCO et de l'AGIP ABRUZZO.

7 AVENIR DU REGIME D'INDEMNISATION ETABLI PAR LA CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE CIVILE ET LA CONVENTION PORTANT CREATION DU FONDS

7.1 Les Protocoles de 1984

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

Le Protocole modifiant la Convention sur la responsabilité civile a été ratifié par l'Afrique du Sud, la République fédérale d'Allemagne, l'Australie, la France, le Pérou et Saint-Vincent-et-Grenadines, tandis que seules la République fédérale d'Allemagne et la France sont à ce jour devenues Parties au Protocole modifiant la Convention portant création du Fonds. Au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, un projet de loi qui permettrait au Gouvernement de ratifier les Protocoles a été approuvé par le Parlement. Certains Etats, notamment le Danemark, la Finlande, la Grèce, la Norvège, les Pays-Bas et la Suède, ont entrepris d'élaborer une législation qui leur permettra de ratifier les 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. Dans ce contexte, la question de la ratification des Protocoles de 1984 a également été examinée. Toutefois, la législation adoptée par le Congrès qui est entrée en vigueur le 18 août 1990 ne contient pas de dispositions prévoyant la mise en oeuvre des Protocoles de 1984. Il est donc devenu évident que les Etats-Unis ne ratifieraient 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.

7.2 Groupe de travail intersessions

En 1990, 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 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 intersessions a tenu deux réunions, la première les 13 et 14 mars 1991 et la seconde le 17 juin 1991, sous la présidence de M. A H E Popp (Canada). Le Groupe de travail s'est fondé, dans ses délibérations, sur la vaste documentation établie par l'Administrateur. Les résultats de ces délibérations ont été examinés par l'Assemblée en octobre 1991.

7.3 Délibérations de l'Assemblée

Modifications des dispositions relatives à l'entrée en vigueur des Protocoles de 1984 et adoption de nouveaux protocoles

Au cours des délibérations de l'Assemblée, un grand nombre de délégations ont manifesté leur vif appui pour le système d'indemnisation institué par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds qui, à leur avis, fonctionnait remarquablement bien. C'est pourquoi certaines délégations ont souligné qu'il était important que les Protocoles de 1984 modifiant ces Conventions entrent en vigueur dans les meilleurs délais, de manière à garantir la viabilité du système à l'avenir; à leur avis, le meilleur moyen de faciliter l'entrée en vigueur des Protocoles de 1984 à ces Conventions était de modifier leurs conditions d'entrée en vigueur.

Sur la base du rapport du Groupe de travail, l'Assemblée a, à l'issue de ses délibérations, formulé les conclusions suivantes:

- a) Les conditions d'entrée en vigueur du Protocole de 1984 à la Convention sur la responsabilité civile devraient être modifiées de manière à ramener de six à cinq ou quatre le nombre requis d'Etats possédant chacun au moins un million d'unités de jauge brute de navires-citernes.
- b) Les dispositions relatives à l'entrée en vigueur du Protocole de 1984 à la Convention portant création du Fonds devraient être modifiées de manière à réduire la quantité de 600 millions de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui était requise pour l'entrée en vigueur du Protocole; la plupart des délégations ont préféré que cette quantité soit fixée à 400 millions de tonnes.
- c) Il ne serait pas opportun de modifier les conditions énoncées à l'article 6.4 du Protocole de 1984 à la Convention portant création du Fonds pour porter de 135 à 200 millions de DTS le montant total des indemnités payables par le FIPOL pour un sinistre donné, même si l'on réduisait la quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui était requise pour l'entrée en vigueur du Protocole.

- d) Il ne serait pas opportun de modifier l'article 31 du Protocole de 1984 à la Convention portant création du Fonds, lequel régissait la dénonciation de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds, en diminuant la quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contribution prescrite par cet article, même si l'on réduisait la quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui était requise pour l'entrée en vigueur du Protocole.
- e) Il n'y avait pas d'obstacle juridique à ce que l'on adopte de nouveaux protocoles modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds, lesquels remplaceraient, en fait, les Protocoles de 1984.

L'Assemblée a approuvé dans leur ensemble les projets de textes de nouveaux protocoles qui avaient été élaborés par l'Administrateur et prévoyaient des conditions d'entrée en vigueur qui différaient de celles des Protocoles de 1984.

Système de contributions

Sur la base d'une proposition de la délégation japonaise, l'Assemblée a examiné s'il y avait lieu d'introduire dans la Convention portant création du Fonds un système de "plafonnement" des contributions que devaient verser les réceptionnaires d'hydrocarbures dans un Etat donné. Elle a examiné un texte qui avait été établi par l'Administrateur en consultation avec la délégation japonaise et qui contenait des dispositions prévoyant un tel système de plafonnement.

La délégation japonaise a déclaré qu'il serait difficile au Gouvernement japonais de ratifier le Protocole de 1984 à la Convention portant création du Fonds s'il ne pouvait avoir la garantie que l'industrie pétrolière japonaise qui payait une grande part du montant total des contributions au FIPOL ne serait pas excessivement grevée par une lourde participation au total des contributions perçues en vertu du Protocole. De l'avis de la délégation japonaise, une solution pourrait consister à réviser le système des contributions en limitant la part des contributions exigibles à l'égard d'un Etat Membre en vertu du Protocole de 1984 et, cela, à titre de mesure transitoire jusqu'à ce que la quantité globale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui serait reçue dans tous les Etats Membres ait atteint un certain niveau. La délégation japonaise a déclaré que faute d'un tel système de plafonnement, il se pourrait que le Gouvernement japonais ne puisse pas ratifier rapidement les Protocoles de 1984.

Un certain nombre de délégations ont indiqué qu'elles s'élevaient en principe contre tout système de plafonnement des contributions payables par les réceptionnaires d'hydrocarbures dans un Etat Membre, étant donné que ces contributions n'étaient pas versées par les Etats Membres mais par des particuliers dans ces Etats. Ces délégations ont fait observer que le système actuel de contributions reposait sur le principe selon lequel chaque contribuable devait payer le même montant par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus. Elles ont estimé qu'un système de plafonnement introduirait un élément discriminatoire étant donné que les contributeurs des Etats Membres qui bénéficieraient du système de plafonnement payeraient pour chaque tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution un montant inférieur à celui

demandé aux réceptionnaires dans d'autres Etats Membres, ce qui fausserait donc la concurrence entre les industries des différents Etats Membres. Toutefois, il a été généralement reconnu qu'il s'agissait là essentiellement d'une question d'ordre politique et qu'il appartiendrait à la conférence internationale convoquée pour adopter de nouveaux instruments de se prononcer en dernier ressort à ce sujet.

Certaines délégations ont déclaré que l'introduction d'un système de plafonnement n'était pas une solution de rechange à une réduction de la quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui était requise pour l'entrée en vigueur du Protocole de 1984 à la Convention portant création du Fonds, mais constituait une question distincte.

Adoption d'une résolution

L'Assemblée a adopté une résolution dans laquelle elle demandait au Secrétaire général de l'OMI de convoquer une conférence internationale qui se tiendrait, si possible, avant la fin de l'année 1992 pour examiner des projets de protocoles modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds qui étaient joints à la résolution; la conférence devrait également s'interroger sur la question de savoir s'il conviendrait d'introduire dans la Convention portant création du Fonds un système de plafonnement des contributions payables par les réceptionnaires d'hydrocarbures dans un Etat donné pendant une période transitoire.

7.4 Mesures prises par l'OMI

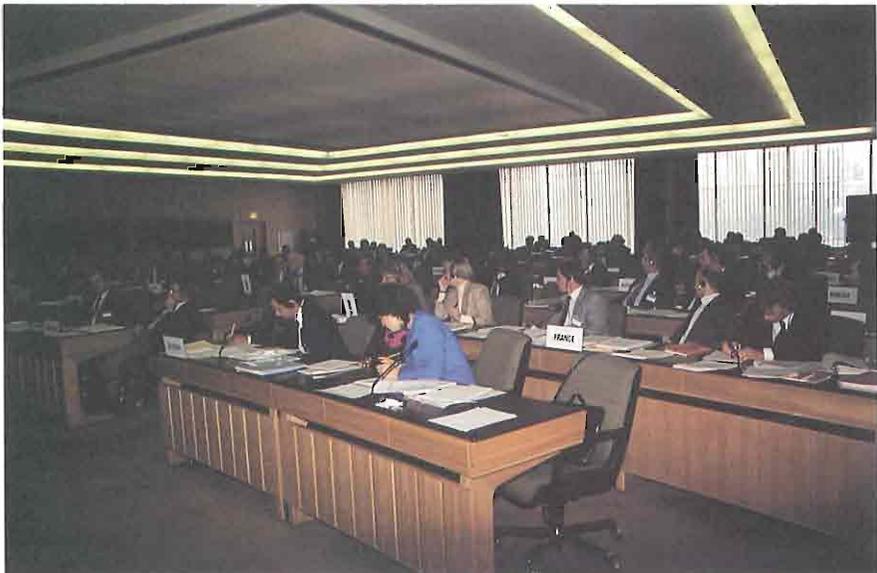
En novembre 1991, l'Assemblée de l'OMI a adopté une résolution par laquelle elle priait le Comité juridique de l'OMI d'examiner les projets de protocoles modifiant la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, ainsi que la question de l'introduction d'un système de plafonnement des contributions payables par les réceptionnaires d'hydrocarbures dans un Etat donné. L'Assemblée de l'OMI a également décidé qu'une conférence internationale d'une durée d'une semaine se tiendrait au cours de l'année 1992 pour envisager s'il était nécessaire de réviser la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. Cette conférence devrait se réunir du 23 au 27 novembre 1992.

8 SECRETARIAT

Le Secrétariat administre le FIPOL et traite, en particulier, les demandes d'indemnisation. Au début de 1991, il comptait sept fonctionnaires.

En 1991, deux nouveaux postes ont été créés, celui de Fonctionnaire des demandes d'indemnisation et celui de Commis secrétaire, en raison de l'augmentation du volume de travail due essentiellement à l'accroissement du nombre des Membres et aux deux sinistres de grande ampleur survenus en Italie en avril 1991. Mme Sally Broadley (Royaume-Uni) a été nommée au poste de Fonctionnaire des demandes d'indemnisation à compter du 11 novembre 1991.

A la fin de 1991, le Secrétariat du FIPOL comprenait donc neuf personnes: l'Administrateur, le Juriste, le Fonctionnaire des finances et du personnel, le Fonctionnaire des demandes d'indemnisation, quatre Secrétaires et un Messager.



Une séance de l'Assemblée

9 COMPTES DU FIPOL

Les comptes du FIPOL pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1990 ont été approuvés par l'Assemblée en octobre 1991. Des tableaux récapitulatifs des renseignements donnés dans les états financiers du FIPOL certifiés pour cet exercice figurent aux annexes II à VII du présent rapport.

Comme les années précédentes, les comptes ont été vérifiés par le Contrôleur et vérificateur général des comptes du Royaume-Uni. Son rapport et son opinion sur les états financiers pour 1990 sont reproduits intégralement aux annexes VIII et IX.

Des comptes distincts des recettes et des dépenses sont présentés pour le fonds général et chaque fonds des grosses demandes d'indemnisation.

En ce qui concerne le fonds général (annexe III), la majeure partie des recettes de 1990 est provenue des contributions initiales et annuelles qui se sont élevées à £1 604 482 sur un montant total de recettes de £2 246 982. Une somme considérable (£546 780) a été retirée des intérêts perçus sur les placements des avoirs du FIPOL. Les dépenses administratives se sont chiffrées à £437 305, soit un montant inférieur d'environ 10% aux crédits ouverts dans le budget. Les dépenses au titre de petites demandes d'indemnisation se sont élevées à £652 907. Un surcroît de recettes de £1 154 576 par rapport aux dépenses a été enregistré pour l'exercice financier 1990 et s'est ajouté à l'excédent accumulé lors d'années précédentes, pour le porter à £6 219 972. Ce montant comprend les avoirs du fonds de roulement qui, en 1990, était de £4 millions.

Quant au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le BRADY MARIA (annexe IV), il enregistrait un solde de £64 565 au 31 décembre 1990.

Pour ce qui est du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le KASUGA MARU N°1 (annexe V), des contributions annuelles d'un montant total de £1 499 995 ont été reçues en 1990. Après restitution d'une somme de £1 177 484 empruntée au fonds général, le fonds du KASUGA MARU N°1 enregistrait au 31 décembre 1990 un solde de £275 755.

Quant au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le THUNTANK 5 (annexe VI), des contributions annuelles d'un montant total de £1 700 747 ont été reçues en 1990. Après restitution d'une somme de £1 610 370 empruntée au fonds général, le fonds du THUNTANK 5 enregistrait au 31 décembre 1990 un solde de £79 827.

Le bilan du FIPOL au 31 décembre 1990 figure à l'annexe VII du présent rapport. Le passif exigible du FIPOL à cette date pour des événements ayant entraîné une pollution a été évalué à £17 778 871.

Les comptes du FIPOL pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1991 seront soumis au printemps de 1992 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 1992. Ces comptes seront ensuite reproduits dans le rapport sur les activités du FIPOL pour l'année civile 1992.

10 CONTRIBUTIONS

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

Il y a des contributions initiales et des contributions annuelles. Les contributions initiales sont exigibles lorsqu'un Etat devient Membre du FIPOL et leur montant est calculé sur la base d'une somme fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçus pendant l'année précédant celle au cours de laquelle la Convention portant création du Fonds est entrée en vigueur à l'égard de cet Etat. L'Assemblée a fixé ce montant à 0,04718 franc-or par tonne d'hydrocarbures (soit 0,003145 DTS, ce qui au 30 décembre 1991 correspondait à £0,0024011). Les contributions annuelles permettent au FIPOL de faire face aux versements prévus en matière d'indemnisation et de prise en charge financière ainsi qu'à ses dépenses administratives au cours de l'année à venir.

En septembre 1990, l'Assemblée a décidé de percevoir pour 1990 des contributions annuelles au fonds général d'un montant de £500 000 payables au 1er février 1991. Le montant exigible par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution était de £0,0005563, chiffre qui avait été calculé en fonction des quantités d'hydrocarbures reçues en 1989. Une faible part seulement de ces contributions n'a pas encore été réglée. L'Assemblée n'a pas demandé en 1990 de contributions annuelles pour des fonds des grosses demandes d'indemnisation.

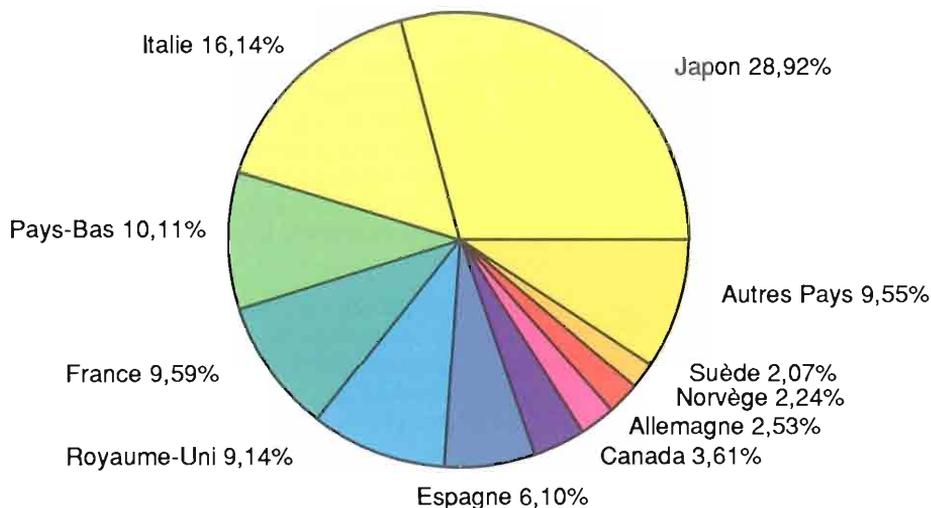
Comme cela a déjà été mentionné, l'Assemblée a décidé en octobre 1991 de percevoir pour 1991 des contributions annuelles d'un montant de £5 millions au fonds général, de £6,7 millions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le RIO ORINOCO et de £15 millions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le HAVEN, lesquelles devaient être payées au 1er février 1992. Le montant que chaque contribuable devait verser par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus était de £0,0053225 pour le fonds général (en fonction des quantités d'hydrocarbures reçues en 1990), de £0,0074113 pour le fonds du RIO ORINOCO (en fonction des quantités reçues en 1989, année qui avait précédé celle du sinistre) et de £0,0159675 pour le fonds du HAVEN (en fonction des quantités reçues en 1990, année qui avait précédé celle du sinistre). Une faible part seulement de ces contributions avait été reçue au 31 décembre 1991.

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 sommes. Au 31 décembre 1991, un montant de £23 628 seulement n'avait pas été acquitté. En octobre 1991, l'Assemblée s'est à nouveau déclarée satisfaite de l'état du règlement des contributions.

Les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues dans les Etats Membres en 1990 sont indiquées à l'annexe X du présent rapport.

Les contributions annuelles de 1991 au fonds général se répartissent entre les Etats Membres comme cela est indiqué dans le graphique ci-dessous.

Contributions de 1991 au fonds général



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-contre où sont indiquées les contributions perçues pendant la période allant de 1979 à 1991.

Si les contributions à un fonds de grosses demandes d'indemnisation ne sont pas entièrement utilisées par le FIPOL pour payer les indemnités 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 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 du TANIO résultait du recouvrement d'une somme importante à la suite d'une action récursoire.

Année	Fonds général	Fonds des grosses demandes d'indemnisation	Montant total de 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
1991	5 000 000	21 700 000	26 700 000



Sinistre du HAVEN - Bateaux-pompes secourant le navire-citerne en feu

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 dans des dépôts à terme. En vertu du Règlement financier, ces placements peuvent être effectués auprès de banques, de maisons d'escompte et de sociétés de crédit immobilier qui remplissent certaines conditions quant à leur situation financière.

En 1991, des placements ont été effectués auprès de plusieurs banques, maisons d'escompte et sociétés de crédit immobilier au Royaume-Uni. Si l'on exclut ceux qui couvraient seulement jusqu'au prochain jour ouvrable ou pour moins de trois jours fixes, les placements ont porté des intérêts dont le taux a varié entre 10,1875% et 14,125% par an, la moyenne étant de 12,5%. Les intérêts perçus en 1991 sur les placements se sont élevés à £1 240 000, sur un capital de £7 millions en moyenne.

Au 31 décembre 1991, le portefeuille des placements du FIPOL s'élevait au total à £4 487 438. Ce montant se compose des avoirs du FIPOL, du fonds de prévoyance du personnel et d'un solde créditeur de £719 000 au titre du compte des contribuables.

Comme on l'a mentionné ci-dessus, l'Assemblée a, à sa session d'octobre 1991, chargé l'Administrateur d'examiner la politique des placements du FIPOL dans le cadre de consultations avec le Commissaire aux comptes, vu l'évolution enregistrée par le marché bancaire londonien au cours de l'été de 1991, et de soumettre un rapport à l'Assemblée à sa session de 1992.

12 REGLEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

12.1 Généralités

Depuis sa création en octobre 1978 et jusqu'au 31 décembre 1991, le FIPOL est intervenu dans le règlement de demandes d'indemnisation résultant de 60 événements, dont 32 s'étaient produits au Japon tandis que 19 autres, donnant lieu dans l'ensemble à de plus grosses demandes d'indemnisation, étaient survenus dans les eaux européennes, un en Indonésie, un en Algérie, un dans les Antilles, quatre au Canada et deux dans le Golfe Persique. 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 financières s'élève à £46 millions.

En 1991, six sinistres se sont produits qui ont donné lieu à la soumission de demandes d'indemnisation au FIPOL, à savoir celui du VISTABELLA dans les Antilles, ceux du HOKUNAN MARU N°12, du KAIKO MARU N°86 et du KUMI MARU N°12 au Japon et ceux de l'AGIP ABRUZZO et du HAVEN en Italie.

Le plus grave de ces sinistres est celui du HAVEN. Ce navire-citerne chypriote qui transportait 144 000 tonnes de pétrole brut a explosé et coulé au large de Gênes (Italie) en avril 1991. Ce sinistre a entraîné une importante pollution en Italie, en France et à Monaco qui a nécessité de vastes opérations de nettoyage en mer et à terre. Plus de 1 300 demandes d'indemnisation ont été soumises, dont le montant global dépasse largement le montant total des indemnités payables en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds.

Un autre sinistre grave qui a entraîné la mort d'un grand nombre de personnes s'est également produit en Italie en avril 1991, lorsque le transbordeur MOBY PRINCE a heurté le navire-citerne AGIP ABRUZZO au large du port de Livourne. Le navire-citerne transportait quelque 80 000 tonnes de pétrole brut et l'on pense qu'environ 2 000 tonnes d'hydrocarbures de cargaison ainsi qu'une quantité non déterminée de combustible de soute se sont déversées, ce qui a nécessité des opérations de nettoyage en mer et à terre. Ce sinistre a donné lieu à d'importantes demandes d'indemnisation contre le FIPOL.

Au 31 décembre 1991, le FIPOL était saisi de sept 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, de l'AMAZZONE, du VOLGONEFT 263, du BONITO, du RIO ORINOCO et du PORTFIELD.

Depuis avril 1991, le FIPOL a eu pour tâche prioritaire de traiter des divers problèmes résultant des sinistres du HAVEN et de l'AGIP ABRUZZO. Pour ce qui est des autres sinistres, les faits les plus marquants de l'année 1991 concernent le règlement définitif de toutes les demandes d'indemnisation nées du sinistre du KAZUEI MARU N°10 (Japon, 1990), le règlement de la demande d'indemnisation du

Gouvernement français à la suite du sinistre de l'**AMAZZONE** (France, 1988) et la mise en cause du FIPOL pour les sinistres de l'**AKARI** (Emirats arabes unis, 1987), du **TOLMIROS** (Suède, 1987) 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 1985 dans le détroit de Messine. 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" donnée 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.

Des précisions sur les événements dont le FIPOL a traité en 1991 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 30 décembre 1991, 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 XI contient un résumé de tous les sinistres dont le FIPOL a eu à connaître à ce jour et pour lesquels il a déjà assuré ou pourrait être appelé à assurer une indemnisation ou une prise en charge financière. Elle énumère également d'autres sinistres dont le FIPOL a eu à connaître mais pour lesquels il n'a finalement pas dû faire de versements.

12.2 Evénements dont le FIPOL a traité en 1991

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 Sicile et de Calabre.

Le propriétaire du PATMOS et son assureur, la United Kingdom Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (le 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 (£6,2 millions).

Demandes d'indemnisation

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). La plupart de ces demandes ont rapidement fait l'objet de règlements transactionnels extra-judiciaires qui ont été approuvés par le tribunal de première instance. Certains demandeurs ont fait appel du jugement de ce tribunal. Pendant la procédure d'appel, des règlements extra-judiciaires ont été conclus avec deux demandeurs et ont été approuvés par la Cour d'appel.

Le montant global des demandes acceptées par les tribunaux au cours de la procédure en limitation et de la procédure d'appel est de Lit 9 418 318 650 (£4,4 millions). Ces demandes ont été payées par le UK Club.

Demandes d'indemnisation en suspens en procédure d'appel

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 au milieu marin. Le Gouvernement italien n'a fourni aucun document indiquant le type de dommages allégués ou la base de calcul du montant réclamé. Or l'Assemblée du FIPOL avait en 1980 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.

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

Le Gouvernement italien a fait appel de cette décision du tribunal de première instance. Dans son appel, il a 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 cette résolution.

Lors des débats consacrés à ce sinistre, 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 cette 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, en 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 soumis leur rapport en mars 1990. Dans ce rapport, ils indiquaient que, sauf en ce qui concerne la pêche, 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 calculer avec précision les dommages subis par ces activités. A leur avis, cette évaluation devrait être effectuée par la Cour. Les experts ont estimé que les dommages aux activités de pêche se chiffraient au moins à Lit 1 milliard (£465 000).

Après la publication du rapport des experts de la Cour, les parties ont échangé leurs plaidoiries finales. Le FIPOL, le propriétaire du PATMOS et le UK Club ont fait observer que la Cour avait chargé les experts d'estimer des dommages qui ne pouvaient être évalués en termes monétaires. Ils ont fait valoir que les experts de la Cour avaient outrepassé leur mandat étant donné que les dommages qu'auraient subis les pêcheurs et l'industrie touristique n'étaient pas des dommages aux ressources marines mais un préjudice économique. En tout état de cause, les experts avaient reconnu qu'il n'était pas possible de quantifier les dommages subis par le secteur touristique. Le propriétaire, le Club et le FIPOL ont mentionné le fait que, en ce qui concerne le dommage subi par l'environnement proprement dit, les experts avaient employé des qualificatifs tels que "non existant", "négligeable", "modeste", "de courte durée" et "réversible".

Outre la demande d'indemnisation du Gouvernement italien, trois demandes étaient en appel pour un montant total d'environ Lit 690 millions (£320 000).

La Cour d'appel a procédé à son audience finale le 18 juin 1991; elle devait rendre son jugement en octobre 1991. Toutefois, elle a demandé des éclaircissements aux experts. Son jugement devrait intervenir vers la fin de 1992 au plus tôt.

Pourvoi éventuel devant la Cour suprême

Si la demande d'indemnisation du Gouvernement italien devait être acceptée dans sa totalité ou pour une grande partie, il est possible que le montant global des demandes acceptées dépasse le montant de limitation applicable au PATMOS, le FIPOL étant alors appelé à verser des indemnités pour ce sinistre. En octobre 1991, le Comité exécutif a demandé à l'Administrateur de faire appel d'un jugement de la Cour d'appel qui accepterait la demande d'indemnisation du Gouvernement italien si, du fait de ce jugement, le FIPOL devait être appelé à verser des indemnités pour ce sinistre.

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. Cette 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.

Une demande d'indemnisation soumise par le Gouvernement suédois au titre des opérations effectuées par le Service suédois des garde-côtes et des opérations à terre entreprises par les municipalités touchées a été réglée pour un montant de SKr21 931 232 (£2,1 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, plus les intérêts (SKr3 978 785), moins le montant de limitation du propriétaire du navire (SKr2 741 746).

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 au fond de la mer 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 délais de prescription prévus dans la Convention sur la responsabilité civile et dans la Convention portant création du Fonds. En septembre 1990 et en août 1991, une nouvelle pollution de la côte par les hydrocarbures du THUNTANK 5 a été signalée. Elle a toutefois été très limitée. Le Gouvernement suédois a fait savoir au FIPOL qu'il ne présenterait pas de demande d'indemnisation pour la pollution intervenue en 1990 et en 1991.

Toute demande d'indemnisation résultant de ce sinistre sera frappée de prescription en décembre 1992.

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 les 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 ont été entreprises en mer et à terre.

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 (£92 800).

Négociations avec le propriétaire du navire et l'assureur P & I

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.

L'AKARI était assuré par la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association Ltd (le Shipowners' Club). 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. Il a tout au long persisté à refuser de confirmer qu'il assurerait l'AKARI pour les dommages résultant du sinistre et a fait savoir ultérieurement que l'assurance du navire ne couvrirait 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 de 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 la 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 (£85 700), 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, 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.

Demandes d'indemnisation

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 d'indemnisation ne soient pas frappées de prescription. Le FIPOL a fait savoir aux demandeurs que, dès que ces actions auraient été intentées, il négocierait avec eux afin de parvenir à un règlement transactionnel extra-judiciaire.

A la suite de ces démarches, six demandeurs ont intenté des actions en justice contre le propriétaire de l'AKARI devant le tribunal de Dubai pour un montant global correspondant à environ £320 000. Les demandeurs ont notifié ces actions au FIPOL en vertu de l'article 7.6 de la Convention portant création du Fonds.

A l'issue de négociations avec les demandeurs, des accords ont été conclus en vue de régler les demandes suivantes à raison des montants indiqués ci-dessous. Ces demandes ont été acquittées par le FIPOL entre avril et décembre 1991, à l'exception de la demande de la Municipalité de Dubai qui sera acquittée au début de 1992.

Il reste une demande de US\$176 941 (£94 800) soumise par Smit Tak International visant en partie des opérations qui, de l'avis de l'Administrateur, sont des opérations d'assistance. Des discussions sont en cours avec ce demandeur; l'Administrateur espère que cette demande pourra être réglée dans un proche avenir.

	<u>Montant réclamé</u> Dhs	<u>Montant approuvé</u> Dhs	<u>Montant payé</u> £
Service des garde-côtes des Emirats arabes unis	296 300	296 300	46 023
Municipalité de Dubai	256 006	153 589	-
Dubai Electricity Company	50 514	50 514	7 846
Dubai Aluminium Company	<u>401 455</u>	<u>363 890</u>	55 983
	1 004 275	864 293	
	US\$	US\$	
Dubai Petroleum Company	148 740	146 565	<u>83 181</u> 193 033

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. 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.

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 (£9,7 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 SKr50 millions (£4,8 millions).

Le tribunal s'est réuni en audience préliminaire le 11 septembre 1991. L'audience principale était prévue pour décembre 1991 mais a été différée à la demande du Gouvernement suédois.

Position du Gouvernement suédois

Le Gouvernement suédois a allégué que les hydrocarbures qui avaient 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 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. 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 la citerne de stockage du port s'est trouvée remplie. 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.

Le Gouvernement suédois a été d'avis que la notion d'"hydrocarbures transportés en tant que cargaison" était destinée à permettre une distinction avec les hydrocarbures transportés en tant que soute ou comme huile lubrifiante et que les hydrocarbures chargés à bord en tant que cargaison, à savoir ceux qui se trouvaient dans les citernes et dans les circuits de chargement/déchargement du navire, demeuraient une cargaison au sens des Conventions jusqu'à leur déchargement du navire.

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 n'étaient 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. Toutefois le FIPOL ne serait pas tenu de verser d'indemnités supplémentaires si la responsabilité du TOLMIROS était établie en application des dispositions de cette législation.

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 capitaine et le chef mécanicien ont été poursuivis en Grèce pour des délits de pollution mais ils ont été acquittés par le tribunal de première instance en septembre 1991. 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 FIPOL

De l'avis de l'Administrateur, les documents présentés par le Gouvernement suédois ne permettaient en aucune façon d'exclure d'autres sources que le TOLMIROS. Devant le tribunal, le FIPOL a déclaré qu'à son avis les hydrocarbures ne provenaient pas de ce navire.

En vertu de l'article 4.2b) de la Convention portant création du Fonds, le FIPOL 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 FIPOL a estimé que le TOLMIROS ne transportait pas effectivement d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et que, par voie de conséquences, les Conventions pertinentes ne s'appliqueraient pas même si l'on apportait la preuve que les hydrocarbures qui avaient pollué le littoral provenaient du TOLMIROS. Le FIPOL a donc rejeté toute obligation en ce qui concerne le versement éventuel d'indemnités.

Le FIPOL a pris un avocat anglais possédant une grande expérience des questions maritimes pour tenter de déterminer si le TOLMIROS devait être considéré comme ayant "effectivement transporté des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison". Dans l'avis extrêmement détaillé qu'il a fourni, l'avocat est parvenu à la conclusion que les résidus d'hydrocarbures qui n'étaient pas destinés à être déchargés pour être remis au propriétaire/destinataire n'étaient ni "une cargaison" ni "transportés en tant que cargaison" au sens ordinaire de ces mots ou au sens que devraient avoir ces mots dans les Conventions.

Désistement de l'action en justice

En décembre 1991, le Gouvernement suédois s'est désisté de l'action qu'il avait intentée contre le propriétaire du navire et son assureur P & I. A titre d'explication, le Gouvernement suédois a déclaré que de plus amples investigations sur les vents et les courants dominants au moment du déversement avaient montré qu'il n'était pas possible de prouver que les hydrocarbures qui avaient pollué la côte provenaient effectivement du TOLMIROS. En conséquence, le FIPOLE ne sera pas appelé à verser d'indemnités pour ce sinistre.

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, étant 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-d'Armor, la Manche et le Calvados) ainsi que les îles Anglo-Normandes (Jersey et Guernesey).

Il a été impossible de lutter en mer contre ces 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-d'Armor 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. A Jersey, 15 kilomètres de côte environ ont été pollués par des algues mélangées à des hydrocarbures.

Constitution du fonds de limitation

Le montant de limitation du propriétaire du navire a été fixé par le tribunal de Brest à FF13 860 369 (£1,4 million).

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 FIPOL a élevé des objections à l'encontre de cette procédure et, à l'issue d'entretiens avec l'assureur du navire (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".

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. Ce montant a été ultérieurement ramené à FF20 960 056 (£2,2 millions).

La demande d'indemnisation du Gouvernement a soulevé plusieurs questions de principe, concernant le caractère raisonnable ou non de certaines opérations, les tarifs appliqués pour certains bâtiments appartenant aux autorités publiques qui avaient été utilisés pour les opérations de lutte contre la pollution ainsi que les taux de rémunération du personnel des organismes publics employé à ces opérations. A l'issue de négociations, le Gouvernement français d'une part et le FIPOL, le Standard Club et le propriétaire du navire d'autre part sont parvenus à un accord en mai 1991 en vue d'un règlement de la demande du Gouvernement à raison d'un montant de FF17 150 000 (£1,8 million) auquel s'ajouteraient les intérêts calculés à compter du 1er janvier 1991. En novembre 1991, le Standard Club a versé FF18 755 325 (£1,9 million) au Gouvernement français pour le principal et les intérêts.

Une demande d'indemnisation présentée par le département des Côtes-d'Armor pour un montant de FF141 326 (£14 180) plus les intérêts, a été acceptée dans sa totalité. En outre, des demandes soumises par 25 communes des Côtes-d'Armor ont été réglées à raison d'un montant global de FF814 964 (£81 780) plus les intérêts. Les demandes d'indemnisation du département et des communes ont été acquittées par le FIPOL.

Le département du Calvados a demandé des indemnités de FF74 250 (£7 700) pour les opérations de nettoyage. Quinze communes du Calvados ont présenté des demandes d'indemnisation pour les frais de nettoyage qui représentaient au total FF146 138 (£15 000). La plupart de ces demandes avaient été réglées en décembre 1991, tandis que les autres devaient l'être au début de 1992.

Les autorités de Jersey et de Guernesey ont présenté des demandes d'indemnisation pour les opérations de nettoyage se chiffrant respectivement à £11 380 et £13 396. Le FIPOL a accepté ces demandes pour les montants réclamés et les a acquittées en 1990.

Les demandes d'indemnisation présentées par cinq pêcheurs français pour un montant total de FF249 102 (£25 700) ont été réglées à raison de FF145 850 (£15 000). Une demande d'un montant de FF50 949 (£5 300) qui avait été soumise par un organisme privé au titre du nettoyage des oiseaux marins mazoutés a été acceptée pour le montant réclamé. Ces demandes ont été acquittées par le Standard Club.

Action en justice contre le propriétaire du navire, l'armateur et l'assureur P & I

Comme cela est mentionné ci-dessus, l'AMAZZONE était muni d'ouvertures de pont destinées à permettre le nettoyage des citernes à cargaison par eau sous pression (système dit "Butterworth"). Un grand nombre de pétroliers étaient équipés de ce système avant que ce dernier ne soit progressivement remplacé à partir des années 1980 par des installations de nettoyage intégrées dans les citernes elles-mêmes et utilisant la cargaison comme fluide nettoyant (système de lavage au pétrole brut). Au cours de la tempête des 30 et 31 janvier, vraisemblablement dans la soirée du 31 janvier, les couvercles Butterworth de plusieurs citernes se sont désintégrés, probablement sous l'effet des chocs causés par des câbles électriques rompus, et sont tombés à la mer. Les paquets de mer qui balayaient le pont ont alors pénétré dans les citernes par les orifices Butterworth ouverts et ont chassé le pétrole.

Des enquêtes sur la cause du sinistre ont été menées au nom du tribunal de commerce d'Anvers et d'un juge d'instruction à Paris. Le Gouvernement français et le FIPOL ont engagé aux mêmes fins leurs propres experts. Après avoir examiné les résultats des diverses enquêtes, le Gouvernement français et l'Administrateur sont parvenus aux conclusions suivantes. L'AMAZZONE n'était pas en bon état de navigabilité au moment du sinistre par suite de l'entretien défectueux du système Butterworth. Le propriétaire du navire et l'armateur n'avaient pas pris de mesures pour examiner l'état des ouvertures Butterworth ni au moment de l'acquisition du navire en 1987 ni par la suite, ne serait-ce qu'en procédant à des vérifications par sondage de l'épaisseur des tôles. Immédiatement après l'événement, l'armateur avait fait découper les bords de certaines des ouvertures Butterworth pendant la nuit, dans le port d'Anvers, au mépris des règles de sécurité les plus élémentaires. Il avait ensuite remplacé les dispositifs de serrage des couvercles de pont qui avaient disparu pendant la tempête par un mécanisme conventionnel de fixation à écrous. D'après les experts, il s'agissait là d'un geste maladroite pour tenter d'éliminer les traces de corrosion les plus flagrantes. Les mesures prises par l'armateur démontraient qu'il devait être conscient du mauvais état du navire à cet égard. En outre, le propriétaire et l'armateur n'avaient pas pris le soin de donner au personnel la formation nécessaire et les instructions voulues pour assurer la bonne tenue des ouvertures de pont Butterworth par mauvais temps. Le propriétaire du navire était responsable du bon entretien du navire et de la formation de l'équipage et il ne pouvait se décharger de sa responsabilité en confiant l'exploitation du navire à un tiers par le biais d'une charte-partie.

Compte tenu de ces considérations, l'Administrateur au nom du FIPOL et le Gouvernement français ont décidé d'intenter une action en justice devant le tribunal de Cherbourg (France) contre le propriétaire de l'AMAZZONE et l'armateur du navire, ainsi que contre le Standard Club en sa capacité d'assureur au tiers de l'armateur. En mars 1991, le Comité exécutif a appuyé la décision de l'Administrateur.

Pour ce qui est de l'action intentée contre le propriétaire du navire, le Gouvernement français et le FIPOL ont invoqué la responsabilité objective établie dans la Convention sur la responsabilité civile et ils ont soutenu que le propriétaire n'était pas en droit de limiter sa responsabilité, étant donné que le sinistre résultait de sa faute personnelle. L'action intentée contre l'armateur se basait, quant à elle, sur

sa faute due au défaut d'entretien du système Butterworth et il a été soutenu que son manque de diligence le priverait du droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.

Etant donné que la demande d'indemnisation du Gouvernement français contre le propriétaire du navire et le FIPOL n'avait pas été réglée lorsque l'action a été engagée, le Gouvernement français a réclamé aux trois défendeurs des indemnités d'un montant total de FF20 960 056 (£2,2 millions), plus les intérêts, au titre des dommages par pollution. Le FIPOL a demandé à être indemnisé au titre des montants qu'il avait déjà versés ou qu'il devait verser aux demandeurs du fait du sinistre. La demande d'indemnisation du Gouvernement français ayant été acquittée en novembre 1991, ce dernier se désistera de son action.

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 Can\$1,8 million (£830 000), 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.

En 1990, le Comité exécutif a examiné la question de l'interprétation des Conventions sur ce point. Il 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 la prise de position du Comité exécutif. N'ayant pas reçu de réponse, le FIPOL a demandé à un avocat au Canada de le représenter lors de la procédure en justice. En juillet 1991, les demandeurs ont pris

l'engagement de ne pas donner suite à leurs demandes d'indemnisation contre le FIPOL.

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 ce secteur.

Toutes les demandes d'indemnisation présentées à ce jour ont été réglées à raison d'un montant total de ¥442 380 207 (£1,9 million). Elles ont été acquittées entre octobre et décembre 1989. Le FIPOL a payé ¥425 365 167 (£1 887 819), ce qui représentait le montant global des demandes d'indemnisation approuvées moins le montant de la responsabilité du propriétaire du navire qui était de ¥17 015 040. Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire, soit ¥4 253 760 (£16 813), a été versé par le FIPOL en mars 1991.

Il n'a pas été possible d'évaluer avec certitude les quantités d'hydrocarbures qui se trouvent encore dans le navire coulé. Dans les accords de règlement conclus avec les demandeurs, ces derniers se sont réservé le droit de réclamer des indemnités additionnelles au titre des dommages par pollution qui seraient causés par de nouvelles fuites d'hydrocarbures survenues après la date des accords respectifs. C'est pourquoi même s'il n'est guère probable que d'autres demandes d'indemnisation soient présentées contre le FIPOL, on ne peut en exclure la possibilité.

NESTUCCA

(Canada, 23 décembre 1988)

Alors qu'il manoeuvrait pour raccorder une ligne coupée, un remorqueur 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 éparpillées d'hydrocarbures ont été signalées 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 Can\$10 475 (£4 800) 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. Ces demandes d'indemnisation n'ont pas eu de suite.

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. A la suite de cette erreur, sept tonnes environ d'hydrocarbures ont contaminé quelque 140 tonnes de poisson qui se trouvaient dans la soute à cargaison. 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 FIPOL avait versé des indemnités pour des dommages causés par un débordement d'hydrocarbures qui s'était produit lors de leur transbordement d'un navire-citerne à un autre navire; mais 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 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 (£142 000) 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 à raison d'un montant de ¥22 131 425 (£94 300). En mai 1990, le FIPOL a versé ¥19 159 905 (£74 134), soit le montant des demandes acceptées diminué du montant de la limitation du propriétaire qui s'élevait à ¥2 971 520. Le montant de la prise en charge financière du propriétaire, soit ¥742 880 (£3 121), a été versé par le FIPOL en mai 1991.

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 devaient être considérés comme relevant de la définition du "dommage par pollution" énoncée dans la Convention sur la responsabilité civile. Vu la position adoptée pour 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 (£31 700). Le FIPOL a approuvé les demandes d'indemnisation pour un montant total de ¥6 360 290 (£27 000), dont ¥5 255 028 au titre du manque à gagner subi par le propriétaire du navire de pêche et ¥1 105 262 à titre de réparation des dommages subis par ce navire. En juin 1990, le FIPOL a versé ¥2 120 610 (£8 123), ce qui représentait le montant total de la demande acceptée moins le montant de limitation du propriétaire de ¥4 199 680 (£15 790). Le montant de la prise en charge financière du propriétaire, qui s'élevait à ¥1 049 920 (£4 625), a été versé par le FIPOL en juillet 1991.

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, le SUMRYU MARU. 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 (£261 000) 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 (£2 950) portant sur la contamination des filets de pêche et un manque à gagner. Ces demandes d'indemnisation ont été approuvées à raison d'un montant total de ¥52 919 786 (£225 000).

En février 1991, le FIPOL a versé ¥49 443 626 (£191 724), ce qui représentait le montant total des demandes approuvées moins le montant de la responsabilité du propriétaire du navire qui était de ¥3 476 160 (£13 470). Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire, soit ¥869 040 (£3 730), a été versé en septembre 1991.

De l'avis de l'avocat du FIPOL au Japon, le sinistre était entièrement dû à une négligence dans la conduite du SUMRYU MARU. Le FIPOL a fait le nécessaire pour tenter une action en recours contre le propriétaire de ce navire. Le SUMRYU MARU sera en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. Le montant de limitation applicable au navire est de l'ordre de ¥61 200 000 (£261 000). Le FIPOL entrera en concurrence avec d'autres demandeurs, essentiellement les assureurs sur corps lors de la distribution de ce montant.

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 KAIEI 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 (£28 000) ont été soumises au titre des frais de nettoyage par des entreprises privées. Ces demandes ont été réglées en décembre 1990 à raison d'un montant de ¥5 448 431 (£23 200).

L'assureur P & I du propriétaire du navire a demandé que, dans ce cas, le FIPOL lève l'obligation de constituer un fonds de limitation, étant donné que les frais juridiques qu'entraînerait cette constitution seraient excessivement élevés (étant d'environ ¥1 850 000) par rapport au montant total de ¥1 434 431 que le propriétaire du navire recevrait du FIPOL à titre de réparation et de prise en charge financière.

En mars 1991, le Comité exécutif a noté que, bien que le montant de limitation du FUJI MARU N°3 ne soit pas particulièrement faible, les frais juridiques qu'il faudrait engager pour constituer un fonds de limitation dans cette affaire seraient relativement élevés par rapport aux sommes dues par le FIPOL à titre de réparation et de prise en charge financière; en fait, ces frais dépasseraient ce montant. Pour cette raison, et compte tenu des décisions qu'il avait prises à l'égard de demandes similaires, le Comité exécutif a décidé que le FIPOL pouvait lever l'obligation de constituer le fonds de limitation dans l'affaire du FUJI MARU N°3 afin de permettre au FIPOL, à titre exceptionnel, de faire des versements à titre de réparation et de prise en charge financière sans qu'un fonds de limitation ait été constitué.

En mars 1991, le FIPOL a versé ¥96 431 (£393), ce qui représentait le montant total des demandes approuvées moins le montant de la responsabilité du propriétaire du navire (¥5 352 000), ainsi que ¥1 338 000 (£5 450) pour la prise en charge financière du propriétaire.

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 ont donc recouvré auprès du propriétaire du KAIEI MARU N°3 une somme de ¥1 634 529 dont le FIPOL a reçu ¥430 329 (£1 753).

VOLGONEFT 263

(Suède, 14 mai 1990)

Le navire-citerne soviétique VOLGONEFT 263 (3 566 tjb) est entré en collision par un épais brouillard avec le BETTY (499 tjb), navire pour cargaisons diverses immatriculé en République fédérale d'Allemagne; l'accident s'est produit 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 de bras de mer où les eaux sont très peu profondes. Les activités de pêche y 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 embarcations 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'étant dissipée, les opérations ont progressivement ralenti 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.

Un pêcheur de la région a subi des dommages considérables: 400 de ses filets à saumon ont été souillés et le pont de son bateau a été endommagé par les hydrocarbures. La demande d'indemnisation du pêcheur qui s'élevait à SKr530 239 (£49 157) a été acceptée dans sa totalité et a fait l'objet de versements échelonnés entre juin et septembre 1990. Le FIPOL a également approuvé et acquitté une demande d'indemnisation de SKr6 250 (£573) pour le nettoyage d'une jetée polluée dans un port de pêche de la région.

En octobre 1991, le Gouvernement suédois a soumis une demande d'indemnisation d'un montant de SKr17 668 153 (£1,7 million). Cette demande qui comprend le coût de la participation des navires de lutte contre la pollution venus de pays voisins est actuellement examinée par le Secrétariat du FIPOL.

Le VOLGONEFT 263 appartenait à une société soviétique. Il 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 (£301 000). A ce jour le propriétaire n'a pas encore constitué ce fonds. L'introduction de 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.

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 cargaison sèche 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 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 a également été considéré comme relevant de cette définition.

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 à titre exceptionnel de lever l'obligation de constituer un fonds de limitation pour ce sinistre.

Une demande d'indemnisation de ¥1 890 900 (£8 100) a été soumise par le propriétaire du navire de charge au titre des dommages subis par la cargaison. Le FIPOL a accepté cette demande dans sa totalité. En mars 1991, le FIPOL a versé ¥1 087 700 (£4 299) ce qui représentait le montant de la demande approuvée moins le montant de la responsabilité du propriétaire du navire (¥803 200), ainsi que ¥200 800 (£794) pour la prise en charge financière du propriétaire.

BONITO

(Royaume-Uni, 12 octobre 1990)

Le navire-citerne BONITO (2 866 tjb), immatriculé en Suède, qui était l'ancien THUNTANK 5, 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.

Des demandes d'indemnisation s'élevant au total à environ £260 000 ont été soumises au propriétaire du navire. Toutefois, de l'avis du FIPOL, une proportion considérable de ce montant a trait à des opérations qui ne relèvent pas de la définition du "dommage par pollution" donnée dans la Convention sur la responsabilité civile. Certaines demandes relatives à des bateaux souillés ont été réglées à raison de 1969. D'autres demandes pourraient être soumises.

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 dépassait £181 000 environ. Il n'est guère probable 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 mais on ne peut exclure cette possibilité.

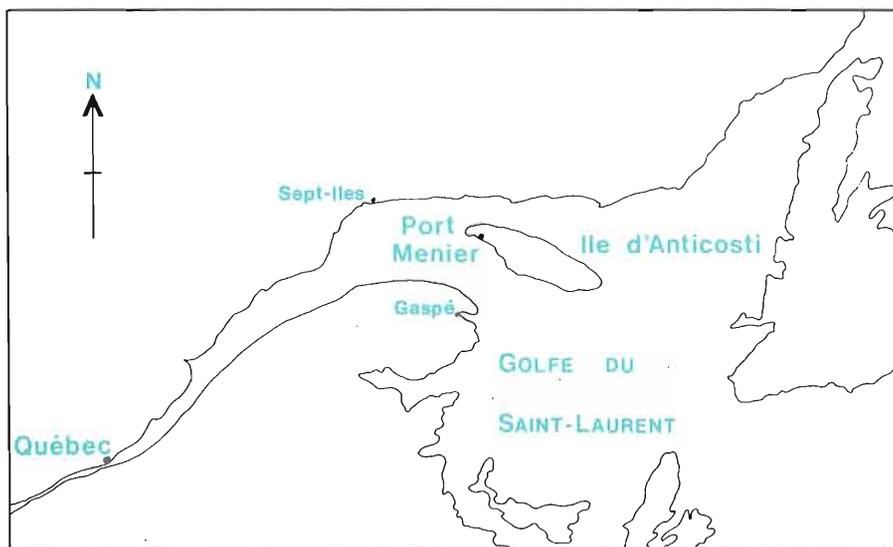
RIO ORINOCO

(Canada, 16 octobre 1990)

Le sinistre

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 quelque 9 000 tonnes d'asphalte chauffé et environ 300 tonnes de fuel-oil intermédiaire 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 sud de l'île d'Anticosti le 16 octobre 1990. Une quantité de fuel-oil intermédiaire évaluée à 185 tonnes s'est déversée et a atteint le rivage à l'est du lieu de l'échouement. La côte a été extrêmement polluée sur une dizaine de kilomètres et souillée par endroits tout au long de trente autres kilomètres. La cargaison d'asphalte ne s'est pas déversée et, au cours des semaines qui ont suivi, elle s'est refroidie et s'est en grande partie solidifiée.

Une équipe d'assistance est arrivée sur le lieu du sinistre le 16 octobre. Des remorqueurs et du matériel ont été mobilisés et un contrat type d'assistance (Lloyds Open Form 90) fondé sur le principe "no cure, no pay" subordonnant le paiement au résultat 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. L'assistant a annulé le contrat d'assistance le 22 octobre. Le propriétaire du navire a fait effectuer sans succès trois tentatives de dégagement entre le 1er et le 5 novembre. D'autres essais de renflouement tentés par la Garde côtière canadienne en décembre 1990 ont également échoué. Après des préparatifs considérables, le navire a été finalement renfloué le 7 août 1991 et emmené dans un abri sûr à Sept-Iles.

Le RIO ORINOCO avait souscrit auprès du Sveriges Ångfartygs Assurans Förening (le Swedish Club) une assurance sur corps ainsi qu'une assurance P & I.

Le RIO ORINOCO a été déclaré perte réputée totale par l'assureur sur corps le 18 novembre 1990. La Garde côtière canadienne a alors assumé le contrôle du navire. Le 23 novembre, le propriétaire du navire a fait savoir à la Garde côtière qu'il était dans l'incapacité financière d'enlever le navire et sa cargaison.

Le montant de limitation applicable au RIO ORINOCO a été fixé par le tribunal canadien à Can\$1 182 617 (£546 000). Le fonds de limitation a été constitué par l'assureur P & I au moyen d'une lettre de garantie.

Opérations de nettoyage

La Garde côtière canadienne a essayé de récupérer les hydrocarbures au large mais sans guère de succès vu l'état de la mer.

L'île d'Anticosti est une réserve naturelle qui abrite un grand nombre de cervidés et d'oiseaux marins. Ses rivages sont également des lieux de chasse et de pêche.

Des opérations de nettoyage à terre ont été effectuées dans l'île jusqu'au 10 novembre 1990 par des entrepreneurs pour le compte du propriétaire du navire. 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.

Des agents des autorités canadiennes compétentes et des experts représentant le Swedish Club et le FIPOL ont procédé en juin 1991 à une inspection conjointe de la côte touchée. Cette inspection a montré qu'à la suite d'un processus d'altération naturelle pendant l'hiver, il y avait eu des améliorations considérables dans toutes les zones précédemment souillées et qu'aucune autre zone n'avait été nouvellement polluée. Bien que les derniers résidus d'hydrocarbures ne menacent pas ou guère la faune sauvage, les agglomérats plus épais se ramollissaient sous l'effet de la hausse de la température et la fréquentation de cette côte par des chasseurs, pêcheurs, randonneurs et résidents justifiaient encore quelques opérations de nettoyage. Celles-ci ont été effectuées en juillet 1991.

Élimination des déchets

Au cours des opérations de nettoyage effectuées à l'automne de 1990, environ 300 tonnes de déchets mazoutés ont été récupérés. Diverses formules ont été envisagées pour le traitement de ces déchets. Il s'est avéré impossible d'obtenir des autorités locales la permission de les évacuer dans la Province de Québec. A la suite d'une mise en adjudication, les déchets ont été exportés en octobre 1991 aux États-Unis pour y être éliminés.

Les déchets récupérés au cours des opérations de nettoyage menées en juillet 1991 ont été transportés par hélicoptère jusqu'à Port Menier où ils ont été éliminés lors d'essais d'un système de brûlage mis au point par la Garde côtière.

Enlèvement du RIO ORINOCO, de ses soutes et de sa cargaison

En vertu du droit canadien, le Gouvernement peut prendre les mesures nécessaires pour atténuer ou prévenir la pollution causée par un navire, y compris en l'enlevant et en le détruisant. La Garde côtière a soutenu que le navire, sa cargaison d'asphalte et le reste du combustible de soute 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 pourrait se désagréger en fragments 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.

Le FIPOL a engagé un expert indépendant pour suivre de près les opérations effectuées afin de dégager le RIO ORINOCO et d'enlever sa cargaison. Cet expert a été présent sur le lieu de l'échouement pendant une grande partie des opérations et il a pris part à de nombreux entretiens avec les autorités canadiennes concernant les diverses options possibles. L'Administrateur et le Gouvernement canadien ont également eu des entretiens à ce sujet.

La Garde côtière a décidé d'enlever, dans toute la mesure du possible, le combustible de soute restant à bord (soit environ 115 tonnes). La majeure partie de ce combustible a été enlevée en décembre 1990 par des entrepreneurs agissant pour le compte du propriétaire du navire; il ne reste plus à bord que des résidus non pompables.

Après l'échec des tentatives faites par le propriétaire pour dégager son navire en novembre 1990, la Garde côtière, le Swedish Club et le FIPOL ont discuté des diverses formules possibles pour l'enlever. Le RIO ORINOCO avait subi des avaries telles qu'il n'avait pas une flottabilité résiduelle suffisante pour pouvoir être renfloué. Il n'était pas possible d'enlever la cargaison par pompage car elle s'était solidifiée. La Garde côtière a décidé d'essayer de renflouer le navire en utilisant deux barges amenées sur chaque bord du navire pour lui donner une plus grande sustentation. Les préparatifs de l'opération étaient terminés au début du mois de décembre; toutefois, en raison d'un mauvais temps exceptionnel, il a été décidé le 21 décembre 1990 d'abandonner toute tentative de dégagement du navire jusqu'au printemps suivant. La Garde côtière a alors engagé un entrepreneur qui devait préserver le navire pendant l'hiver.

En concertation avec le FIPOL, la Garde côtière a étudié plus avant diverses formules pour l'enlèvement du navire et de sa cargaison. Après avoir procédé à un appel d'offre, le Gouvernement canadien a conclu un contrat avec un entrepreneur canadien (le Groupe Desgagnés). Aux termes de ce contrat, cette société devait recevoir une somme forfaitaire pour enlever le RIO ORINOCO de son lieu d'échouement afin de l'emmener en lieu sûr à Gaspé ou à Sept-Iles. A cette fin, elle enlèverait une partie de la cargaison d'asphalte pour faciliter le renflouement du navire. Le contrat était fondé sur le principe "no cure, no pay".

Des préparatifs ont été entrepris en juillet 1991. La cargaison d'asphalte a dû être reliquéfiée avant de pouvoir être pompée. Des serpentins de réchauffage ont été graduellement abaissés dans la cargaison. Entre le 23 juillet et le 5 août, quelque 2 300 tonnes d'asphalte ont été enlevées. Le navire a ensuite été remorqué jusqu'à Sept-Iles sans autres complications. Il n'y a eu aucun déversement de combustible ou d'asphalte pendant le renflouement, ni pendant le remorquage.

Les autorités canadiennes ont fait procéder à la vente judiciaire du RIO ORINOCO. Le navire et sa cargaison ont été acquis pour un montant de Can\$100 000 (£46 200) par le Groupe Desgagnés, seule société à avoir fait une offre. Il a ensuite été remorqué jusqu'au port de Québec où le reste de la cargaison d'asphalte (soit environ 6 000 tonnes) a été enlevé.

Demandes d'indemnisation du Swedish Club

Le Swedish Club a présenté, en subrogation, une demande d'indemnisation d'un montant de Can\$1 383 571 (£639 000) pour les opérations de nettoyage à terre qui avaient été effectuées jusqu'au 10 novembre 1990. Le Club a également soumis une demande de Can\$257 462 (£119 000) pour les opérations d'enlèvement du reste du combustible.

En mars 1991, le Comité exécutif s'est demandé si les opérations entreprises pour enlever le reste du combustible de soute devaient être considérées comme relevant de la définition des "mesures de sauvegarde" donnée dans la Convention sur la responsabilité civile. Le Comité a été d'avis que ces opérations relevaient de cette définition en raison du risque considérable de fuite de combustible de soute et d'une nouvelle pollution de la côte autour du lieu de l'échouement. Le Comité a donc considéré que les dépenses encourues pour le compte du propriétaire du navire étaient recevables en vertu de l'article V.8 de la Convention sur la responsabilité civile et de l'article 4.1 de la Convention portant création du Fonds.

Les demandes d'indemnisation susmentionnées du Swedish Club ont été réglées par l'Administrateur en juin 1991 à raison d'un montant global de Can\$1 641 034 (£758 000), conformément à l'autorisation que ce dernier avait reçue du Comité exécutif. En septembre 1991, le FIPOL a payé au Swedish Club une somme de Can\$458 417 (£232 817), qui représentait le montant total de ces demandes, diminué du montant de limitation du propriétaire du navire.

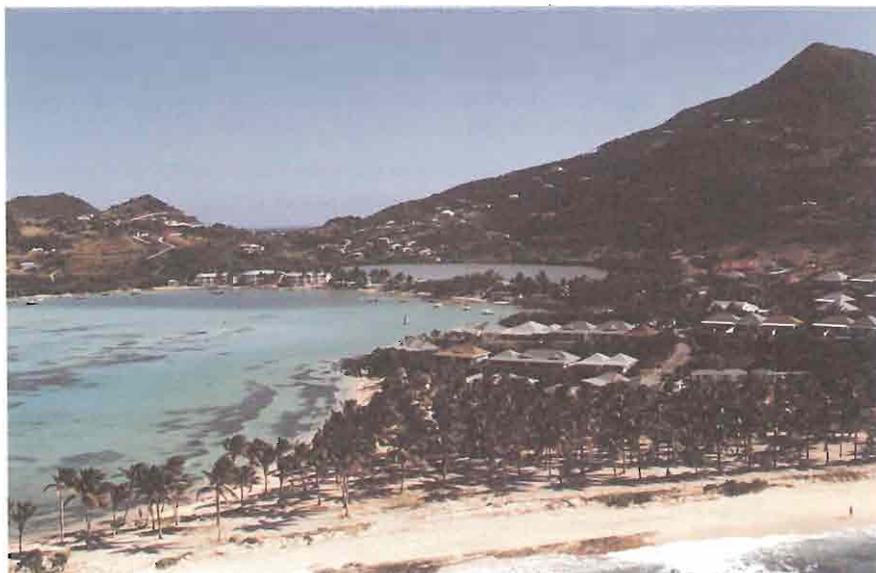
En septembre 1991, le Swedish Club a soumis en subrogation une demande d'indemnisation de Can\$470 404 (£217 000) pour les opérations de nettoyage effectuées pendant l'été de 1991 et pour l'évacuation des déchets collectés au cours de ces opérations. Le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à régler cette demande; ce règlement devrait intervenir au début de 1992.

Demandes d'indemnisation du Gouvernement canadien

En août 1991, le Gouvernement canadien a soumis une demande d'indemnisation d'un montant total de Can\$7 261 546 (£3,4 millions) au titre des opérations effectuées par la Garde côtière canadienne ou en son nom jusqu'au 31 janvier 1991 pour tenter de dégager le navire de son lieu d'échouement. Cette demande avait trait aux activités que diverses sociétés privées avaient exercées sous



Sinistre du RIO ORINOCO - Le navire-citerne pris dans les glaces



Sinistre du VISTABELLA - La côte polluée

contrat pour la Garde côtière, telles que: inspection du navire par des plongeurs, inspection et réparation des chaudières du navire, services d'un architecte naval et d'un capitaine de l'équipe d'assistance, location de deux barges, services rendus lors des tentatives de dégagement du navire, gardiennage du navire pendant l'hiver et coût de la surveillance de ces opérations par la Garde côtière. Cette demande a soulevé d'importantes questions concernant notamment le caractère raisonnable ou non de certaines opérations, le rapport entre les mesures d'assistance et les mesures de sauvegarde, les tarifs demandés pour certains navires et aéronefs des services publics qui avaient été utilisés au cours des opérations et la rémunération réclamée pour les fonctionnaires.

En mars 1991, le Comité exécutif a décidé que les tentatives faites en novembre et décembre 1990 pour dégager le RIO ORINOCO et enlever sa cargaison devraient être en principe considérées comme relevant des définitions du "dommage par pollution" et des "mesures de sauvegarde" données à l'article 1.6 et 1.7 de la Convention sur la responsabilité civile, étant donné que leurs objectifs essentiels avaient été de prévenir la pollution. Lorsqu'il a examiné la demande d'indemnisation pour ces opérations, l'Administrateur a constaté que, pendant certaines périodes, elles avaient eu un double objectif: celui de prévenir et de limiter la pollution et celui d'assister le navire et de sauver sa cargaison. Il était donc nécessaire de voir comment on devrait répartir le coût des opérations entre l'assistance et la prévention de la pollution. Le Gouvernement canadien avait déjà ventilé les coûts dans la demande d'indemnisation qu'il avait présentée. Les bases de cette ventilation ont été débattues entre les experts du FIPOL et le Gouvernement canadien. A la suite de ces entretiens, l'Administrateur a accepté la ventilation du Gouvernement.

A l'issue de négociations, le Gouvernement canadien et l'Administrateur se sont mis d'accord pour que la demande d'indemnisation au titre des opérations effectuées par la Garde côtière ou en son nom jusqu'au 31 janvier 1991 soit réglée à raison d'un montant global de Can\$6 950 000 (£3,2 millions).

En septembre 1991, le Gouvernement canadien a présenté une demande d'indemnisation au titre des opérations effectuées par le Groupe Desgagnés pour dégager le RIO ORINOCO de son lieu d'échouement et l'emmener dans un abri sûr. Cette demande s'élevait à Can\$3 497 667 (£1,6 million). L'Administrateur a été d'avis que ces opérations avaient eu pour objectif essentiel de prévenir et de limiter la pollution et qu'elles relevaient de la définition des "mesures de sauvegarde". Il s'est donc accordé avec le Gouvernement canadien pour régler cette demande à raison de Can\$3 268 848 (£1,5 million).

En octobre 1991, le Comité exécutif a approuvé les deux demandes d'indemnisation présentées par le Gouvernement canadien pour un montant global de Can\$10 218 848 (£4,7 millions) comme l'avait proposé l'Administrateur.

Le FIPOL a versé Can\$6 millions (£2 962 232) au Gouvernement canadien le 20 novembre 1991, le solde de Can\$4 218 848 devant être payé le 10 février 1992. Il a été nécessaire d'échelonner le paiement en deux versements car le fonds de roulement du FIPOL ne suffisait pas à couvrir l'importante somme due pour ce sinistre

dont il n'avait pas été tenu compte lors du calcul des contributions annuelles de 1990. Le deuxième versement n'interviendra donc que lorsque les contributions annuelles de 1991 auront été reçues.

Autres demandes

Une autre demande d'indemnisation sera présentée par le Gouvernement canadien au titre des opérations effectuées par la Garde côtière après le 31 janvier 1991 et de certaines opérations faites par le Ministère de l'environnement et le Ministère des pêches et des océans. Le montant total de cette demande est évalué à Can\$2,5 à 3,0 millions (£1,2 à 1,4 million).

Le Swedish Club soumettra une demande pour l'évacuation des déchets d'hydrocarbures recueillis sur les plages pendant l'automne de 1990. Cette demande est évaluée à Can\$400 000 (£185 000).

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'écrémurs 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. Une fois vidées les citernes à cargaison, le navire a été renfloué le 11 novembre 1990 et les principales opérations de nettoyage se sont achevées peu de temps après.

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 les hydrocarbures mais, heureusement, il n'y avait pas de poissons en période d'élevage à ce moment-là.

Le propriétaire du navire a soumis une demande d'indemnisation se chiffrant au total à £99 160 au titre des opérations de nettoyage et d'assistance et des mesures de sauvegarde. Cette demande d'indemnisation a soulevé la question de savoir si certaines opérations d'assistance au navire relevaient de la définition du "dommage par pollution", telle qu'énoncée dans la Convention sur la responsabilité civile, c'est-à-dire si elles pouvaient être considérées comme des "mesures de sauvegarde", telles que définies dans cette Convention.

Le propriétaire du navire a maintenu que l'objectif principal des opérations était de prévenir la pollution par les hydrocarbures. Si les opérations avaient été entreprises aux fins d'assistance, elles auraient été, à son avis, achevées en quelques heures et le coût en aurait été beaucoup plus faible. A l'issue de discussions, le FIPOL a reconnu que les opérations d'assistance avaient été effectuées en partie pour

sauver le navire et en partie pour prévenir la pollution par les hydrocarbures et que le risque de pollution avait obligé le propriétaire du navire à entreprendre des opérations plus coûteuses que cela n'aurait été nécessaire pour sauver le navire. Il a été convenu de répartir le coût de ces opérations comme suit: 2/3 pour les mesures de sauvegarde et 1/3 pour l'assistance. La demande d'indemnisation du propriétaire du navire pour les mesures de sauvegarde a été réglée à raison de £63 000, cette somme étant acquittée par le FIPOL en juillet 1991.

La Milford Haven Standing Conference on Anti Oil Pollution a réclamé une indemnisation de £242 317 essentiellement pour le déploiement de barrages flottants, d'écrèmeurs et d'autres engins. Cette demande a été réglée à raison d'un montant de £123 000.

Une demande d'indemnisation de £68 000 soumise par Gulf Oil Refining Ltd pour le remplacement de barrages flottants endommagés a été réglée pour un montant de £13 804. Une autre demande de même nature qui s'élevait à £5 992 a fait l'objet d'un règlement de £1 500.

Une demande de £16 479 soumise par Texaco Ltd pour les opérations de nettoyage a été réglée à raison de £13 630. Trois conseils municipaux ont réclamé des indemnités au titre d'opérations de nettoyage représentant un montant total de £10 088; ces demandes ont fait l'objet d'un règlement de £9 192.

Une demande soumise par le Ministère des transports (Service de la lutte contre la pollution des mers) qui s'élevait à £22 727 essentiellement pour l'utilisation de dispersants a été acceptée dans sa totalité.

Quelque 70 demandes d'indemnisation pour la pollution subie par de petites embarcations et des appareils de pêche, qui représentaient au total £57 492, ont été réglées et acquittées en 1991 à raison d'un montant global de £56 584.

Une demande de £19 063 soumise par le Ministère de la défense au titre des frais encourus à la suite de ce sinistre est actuellement examinée avec le demandeur. Une demande de £188 268 présentée par le propriétaire de l'installation piscicole susmentionnée est également en cours d'examen.

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

VISTABELLA

(Caraïbes, 7 mars 1991)

La barge de mer VISTABELLA (1 090 tjb) immatriculée à la Trinité-et-Tobago, transportant environ 2 000 tonnes de fuel-oil lourd, était en cours de remorquage entre une installation d'entreposage dans les Antilles néerlandaises et Antigua. Le câble de remorque a lâché et la barge a coulé à une profondeur de plus de 600 mètres à 15 milles au sud-est de Nevis. On ne connaît ni la quantité d'hydrocarbures déversés par suite de cet événement ni la quantité demeurant dans la barge.

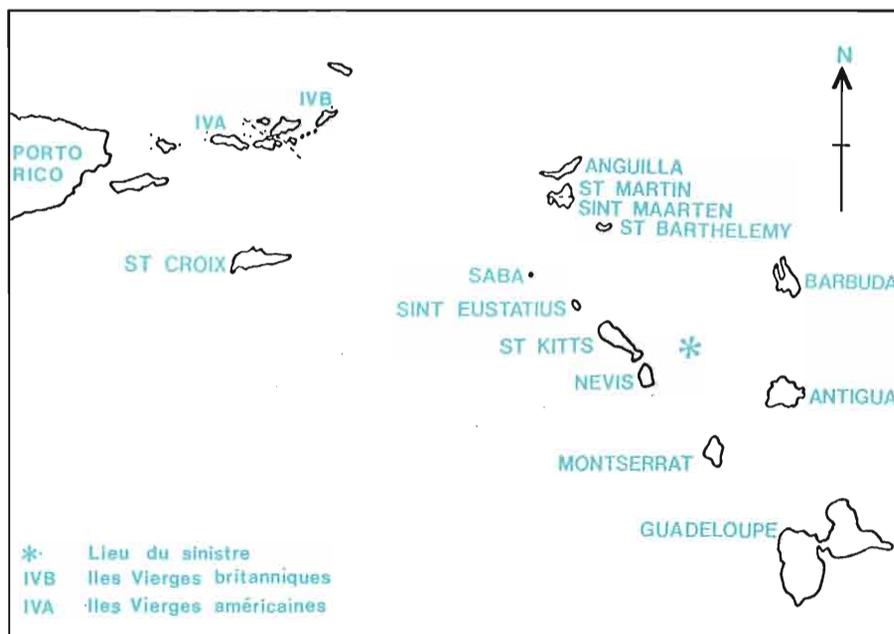
Sous l'effet des courants, les hydrocarbures déversés ont dérivé vers le nord, une partie se déposant sur la côte de Saint-Barthélemy (département de la Guadeloupe, France); un certain nombre de navires de plaisance et de pêche ont été pollués. Des

opérations de nettoyage au large ont été effectuées par la Marine française qui a utilisé des dispersants dans la zone maritime située entre le lieu du naufrage et Saint-Barthélemy. Ces opérations ont été achevées au bout de quelques jours quand il a été confirmé que l'utilisation de dispersants n'avait guère eu d'effet en raison de la viscosité élevée des hydrocarbures déversés. L'Armée française a également procédé à des opérations de nettoyage manuel de la côte souillée à Saint-Barthélemy.

Des hydrocarbures ont continué à s'échapper de l'épave et, sous l'effet de vents d'est, les côtes au vent de Saint-Kitts, Nevis, Saba et Sint-Maarten ont également été polluées. Les deux premières îles constituent l'Etat indépendant de Saint-Kitts-et-Nevis, alors que Saba et Sint-Maarten font partie des Antilles néerlandaises.

Le 22 mars, des hydrocarbures ont atteint les côtes des Iles Vierges britanniques et des Iles Vierges américaines. Moins d'une semaine plus tard, des hydrocarbures ont également été signalés à Porto Rico (Etats-Unis). L'analyse des échantillons d'hydrocarbures et l'étude des vents et courants dominants ont indiqué que les hydrocarbures qui avaient pollué les Iles Vierges britanniques provenaient de la barge VISTABELLA. Les autorités ont fait procéder à quelques opérations limitées de nettoyage des plages à la main.

Aux termes d'une initiative conjointe du Service des garde-côtes des Etats-Unis et du Service des garde-côtes de Saint-Kitts-et-Nevis, un entrepreneur des Etats-Unis a essayé au début d'avril de recueillir les hydrocarbures à l'endroit où ils remontaient à la surface au large de Nevis. Cette opération qui s'est avérée infructueuse, surtout en raison d'une grosse mer, a dû être abandonnée au bout d'une dizaine de jours.



L'expert maritime engagé par le FIPOL a estimé que cette initiative n'avait profité en rien au département de la Guadeloupe ou aux Iles Vierges britanniques ni avant, ni après l'opération.

Au total, cinq juridictions ont été touchées. Toutefois, seuls les dommages de pollution survenus dans le département français de la Guadeloupe et dans les Iles Vierges britanniques peuvent être indemnisés par le FIPOL. Ni l'Etat indépendant de Saint-Kitts-et-Nevis, ni Porto Rico, ni les Iles Vierges américaines, ne sont couverts par la Convention portant création du Fonds. Par ailleurs, cette Convention ne vise pas les dommages survenus aux Antilles néerlandaises car le Royaume des Pays-Bas n'a pas étendu l'application de la Convention à cette zone.

La barge VISTABELLA n'était couverte par aucun Club P & I. Elle avait, semble-t-il, une assurance au tiers dont le FIPOL n'a pas encore été en mesure de déterminer l'étendue. On ne connaît pas le montant de limitation qui lui était applicable. Le FIPOL a tenté de se mettre en rapport avec le propriétaire du navire et son assureur afin de solliciter leur coopération dans le cadre de la procédure de règlement. Jusqu'à présent, ces démarches n'ont donné aucun résultat. La situation financière du propriétaire du navire fait actuellement l'objet d'une enquête. De l'avis de l'Administrateur, il est peu probable que le propriétaire soit en mesure de satisfaire à ses obligations au titre de la Convention sur la responsabilité civile, à moins qu'il ne soit assuré de manière appropriée.

Le Gouvernement français a intenté une action en justice contre le propriétaire de la barge VISTABELLA devant le tribunal de Basse-Terre (Guadeloupe), afin de se faire indemniser pour les opérations de nettoyage effectuées par la Marine française à raison d'un montant provisoirement fixé à FF7 millions (£722 000).

Des demandes d'indemnisation se chiffrant au total à FF189 202 (£19 500) ont été soumises par environ 30 propriétaires de navires de plaisance et de navires de pêche de Saint-Barthélemy. En juillet et en août 1991, le FIPOL a réglé ces demandes et a payé à cette fin un montant total de FF110 010 (£11 040).

Il est prévu que les opérations de nettoyage dans les Iles Vierges britanniques donneront lieu à des demandes d'indemnisation d'un montant relativement faible.

HOKUNAN MARU N°12

(Japon, 5 avril 1991)

Le navire-citerne japonais HOKUNAN MARU N°12 (209 tjb), qui était chargé de 230 tonnes de fuel-oil lourd s'est échoué près de l'île d'Okushiri dans la préfecture d'Hokkaido (Japon). A la suite de ce sinistre, une petite quantité de cargaison s'est échappée dans la mer. Le navire-citerne a été renfloué avec succès le même jour. Des opérations de nettoyage ont été immédiatement entreprises pour se terminer le 6 avril.

La zone située autour du lieu d'échouement revêt une grande importance pour la culture des algues, des ormeaux et des oursins.

Des demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage et du manque à gagner des pêcheurs ont été soumises à raison de ¥2 932 899 (£12 500) et de ¥33 117 397 (£141 000), respectivement. Ces demandes sont actuellement examinées par les experts du FIPOL.

Le montant de limitation applicable au HOKUNAN MARU N°12 est de l'ordre de ¥3 523 520 (£15 000).

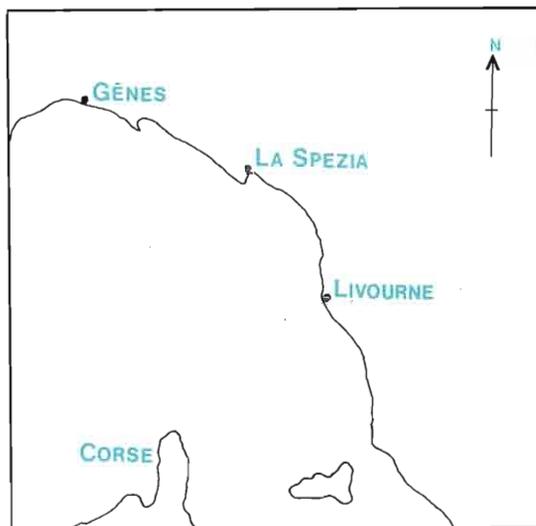
AGIP ABRUZZO

(Italie, 10 avril 1991)

Le sinistre

Alors qu'il était au mouillage à deux milles au large du port de Livourne (Italie) le 10 avril 1991, le navire-citerne italien AGIP ABRUZZO (98 544 tjb) a été heurté de nuit par le transbordeur roulier italien MOBY PRINCE. Les deux navires ont pris feu. Tous les passagers du transbordeur et tous les membres de son équipage sauf un (soit en tout 143 personnes) ont trouvé la mort; le transbordeur a été lui-même complètement détruit. Il n'y a pas eu de mort à bord du navire-citerne, bien que certains membres de l'équipage aient subi des blessures. A la suite du sinistre, un état d'urgence local a été déclaré le 10 avril; il a été levé le 18 mai 1991.

L'AGIP ABRUZZO transportait environ 80 000 tonnes de pétrole brut léger iranien. A la suite de l'abordage, la citerne à cargaison arrière à tribord a été endommagée et quelque 2 000 tonnes d'hydrocarbures de cargaison se sont échappées, dont une partie a été consumée par le feu. L'incendie qui s'est déclaré à bord a duré sept jours et a détruit les locaux d'habitation et la chambre des machines. Des explosions dans la citerne de soute à tribord trois jours après le sinistre ont considérablement endommagé la structure du navire et entraîné ensuite la fuite d'une quantité non déterminée de combustible de soute.



Les autorités italiennes procèdent à des enquêtes sur la cause du sinistre. Le FIPOL les suit de manière à pouvoir établir si le FIPOL devrait tenter une action en recours contre le propriétaire du MOBY PRINCE ou engager toute autre action en justice.

Opérations de nettoyage et d'assistance

On a tout d'abord envisagé de pomper l'eau de la chambre des machines et des autres espaces de l'AGIP ABRUZZO qui avaient été envahis de façon à réduire suffisamment son tirant d'eau pour pouvoir l'amener jusqu'au port de Livourne où le reste de sa cargaison serait déchargé. Toutefois, en raison des difficultés que l'on a eu à empêcher un nouvel envahissement de la chambre des machines, on a décidé de procéder à un transbordement de la cargaison de navire à navire au mouillage. Ce transbordement a été effectué du 12 au 17 mai, avec plusieurs interruptions dues au mauvais temps et à des difficultés techniques. L'AGIP ABRUZZO est resté au mouillage jusqu'au 23 octobre 1991, date à laquelle il a été pris en remorque, ayant été vendu à la démolition.

Par suite du mauvais temps et des opérations effectuées à bord, de petites quantités d'hydrocarbures ont continué de s'échapper pendant une quinzaine de jours après le sinistre. Le Gouvernement italien a alors insisté pour que le nombre d'embarcations disponibles pour circonscrire les hydrocarbures en mer et récupérer ceux qui flottaient soit accru et que ces embarcations demeurent en place pendant les opérations de transbordement de la cargaison.

Les tentatives déployées pour récupérer les hydrocarbures en mer ont été en partie couronnées de succès mais elles se sont heurtées à des difficultés du fait de la viscosité élevée des résidus calcinés et de la vaste étendue sur laquelle s'était répandu le combustible déversé. Les hydrocarbures ont éventuellement touché quelque 130 kilomètres de côtes, surtout au nord de Livourne, bien que cette pollution ait été intermittente et qu'elle ait consisté, dans la plupart des cas, en un léger éparpillement de boules de goudron.

Le nettoyage de la côte dans la région de Livourne a été effectué par les entrepreneurs locaux. La plupart des opérations étaient terminées au début du mois de juin, avant l'ouverture de la haute saison touristique mais, dans deux zones, il a fallu poursuivre les travaux de nettoyage pendant tout l'été. En outre, il y a eu de nouveaux cas de pollution localisée, apparemment à la suite de journées de gros temps en juin, puis en août.

Procédure en limitation

Le propriétaire de l'AGIP ABRUZZO (la SNAM, société du Groupe ENI qui appartient à l'Etat) n'a pas encore entamé la procédure en limitation. On pense que le montant de limitation applicable à l'AGIP ABRUZZO en vertu de la Convention sur la responsabilité civile est d'environ Lit 16,6 milliards (£7,7 millions).

Demandes d'indemnisation

Demande soumise par Labromare

Un entrepreneur italien, Labromare, a présenté une demande d'indemnisation de Lit 6 825 861 365 (£3,2 millions), essentiellement pour le nettoyage de la côte,



Sinistre de l'AGIP ABRUZZO - Opérations de nettoyage à la main



Sinistre de l'AGIP ABRUZZO - Le navire-citerne accidenté

ainsi que le stockage et le traitement des déchets recueillis. Cet entrepreneur avait également fourni de petites embarcations qui avaient servi à la récupération des hydrocarbures et il avait effectué des travaux à bord de l'AGIP ABRUZZO afin d'empêcher que des hydrocarbures ne fuient de la partie endommagée du navire.

Le FIPOLE a soutenu que certains tarifs appliqués par le demandeur pour le matériel et le personnel employés n'étaient pas raisonnables. En outre, l'Administrateur a estimé que certaines opérations n'avaient pas pour objet principal la prévention de la pollution et ne devraient donc pas donner lieu à une indemnisation en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds.

En novembre 1991, il a été convenu que les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde devaient faire l'objet d'un règlement s'élevant à un montant global de Lit 4 799 millions (£2,2 millions), intérêts compris, et que le propriétaire du navire devrait verser des indemnités de Lit 351 millions (£163 000), intérêts compris, pour les opérations ne tombant pas dans le champ d'application de la Convention sur la responsabilité civile. Le règlement a été approuvé par le Comité exécutif en décembre 1991.

Demande soumise par Neri

Un autre entrepreneur, Fratelli Neri, a fourni des remorqueurs et d'autres embarcations qui ont rendu divers services à l'AGIP ABRUZZO, en participant notamment à la lutte contre l'incendie, à la prévention de la pollution, au pompage de l'eau de la chambre des machines et à l'évacuation des déchets solides et liquides. La demande émanant de Neri s'élevait à un total de Lit 13 446 833 500 (£6,2 millions) qui était réparti comme suit: Lit 5 160 171 500 (£2,4 millions) pour les opérations de prévention de la pollution; Lit 3 286 662 000 (£1,5 million) pour les services rendus au propriétaire du navire et Lit 5 milliards (£2,3 millions) pour les opérations d'assistance et la rémunération d'assistance. Les services rendus au propriétaire avaient consisté à fournir des remorqueurs de réserve, du matériel pour pomper l'eau de la chambre des machines et des barges pour le transport du personnel et du matériel à destination du navire. Certains de ces services comportaient des éléments qui étaient liés aux activités de prévention de la pollution.

Cette demande a soulevé la question du rapport existant entre les "mesures de sauvegarde" et les opérations d'assistance, y compris d'autres activités qui n'étaient pas liées à la prévention de la pollution. Ce rapport avait été examiné au sein du FIPOLE dans le contexte de plusieurs événements antérieurs. Le Comité exécutif a estimé que seules les opérations qui avaient pour objet principal de prévenir ou de limiter la pollution relevaient des définitions du "dommage par pollution" et des "mesures de sauvegarde" énoncées dans la Convention sur la responsabilité civile; si les opérations visaient essentiellement un autre but, par exemple celui de sauver le navire et la cargaison, elles ne relevaient pas de ces définitions mêmes si elles avaient eu pour résultat de prévenir la pollution.

Lorsqu'il a examiné cette demande, l'Administrateur a constaté que certaines des opérations qu'elle visait avaient un double objectif et qu'il n'était pas possible de déterminer avec certitude leur but principal. Il s'est donc avéré nécessaire de voir comment l'on devrait répartir le coût de ces opérations entre la prévention de la

pollution et d'autres activités. Ce faisant, l'Administrateur a noté que le navire était mouillé au large sans moyen de propulsion et qu'il ne pouvait entrer dans le port de Livourne parce que l'envahissement de la chambre des machines lui avait donné un tirant d'eau excessif. Il a également tenu compte du fait que la structure du navire était gravement affaiblie, que plusieurs fissures s'étaient produites dans le bordé et que le coqueron avant avait du être lesté de façon à relever la partie endommagée afin de réduire l'écoulement du combustible de soute qui s'échappait du navire. En raison de ces divers facteurs, l'Administrateur a été d'avis que les opérations entreprises par Neri comportaient un élément important de prévention de la pollution et qu'une certaine portion du coût de ces opérations devrait être considérée comme relevant de la définition des "mesures de sauvegarde".

En novembre 1991, un accord de règlement est intervenu pour fixer à un montant de Lit 2,5 milliards (£1,2 million), intérêts compris, la demande concernant les activités considérées comme relevant des définitions du "dommage par pollution" et des "mesures de sauvegarde". Cet accord a été approuvé par le Comité exécutif en décembre 1991. Le Comité a pensé, comme l'Administrateur, que le coût d'opérations ayant un "double objectif" devrait être réparti entre la prévention de la pollution et d'autres activités compte tenu des circonstances particulières du sinistre.

Un règlement a été conclu entre Neri, la SNAM et l'assureur sur corps et sur facultés à propos des coûts des opérations d'assistance et d'autres activités qui n'étaient pas liées à la prévention de la pollution ainsi qu'au sujet du calcul de la rémunération d'assistance. Les montants convenus s'élevaient à Lit 2,5 milliards (£1,2 million) et Lit 3,1 milliards (£1,4 million), respectivement.

Autres demandes d'indemnisation

Castalia, un entrepreneur italien, a effectué des opérations de nettoyage en mer et fourni des navires ravitailleurs, des barrages flottants et des écrémeurs comme l'avait requis le capitaine du port de Livourne. La demande de Castalia s'élève au total à Lit 11 352 883 984 (£5,3 millions). Une réunion a été convoquée pour l'examiner en novembre 1991. Toutefois, il n'a pas été soumis suffisamment de documents à l'appui de cette demande pour permettre aux experts du FIPOL d'en terminer l'examen. Une nouvelle réunion aura lieu au début de 1992.

À la réunion susmentionnée, Castalia a déclaré qu'un retard dans le règlement de la demande poserait de graves difficultés financières à la société et elle a sollicité un important versement anticipé. C'est pourquoi le propriétaire de l'AGIP ABRUZZO a accepté, après consultation de l'Administrateur, d'effectuer un paiement anticipé de Lit 2,5 milliards (£1,2 million) à Castalia.

Le propriétaire de l'AGIP ABRUZZO a présenté une demande d'indemnisation pour les services rendus lors du sinistre, qui s'élève à Lit 3 757 727 086 (£1,7 million). Ces services avaient été assurés en partie par le propriétaire et en partie par un certain nombre de sous-traitants. Le FIPOL n'a pas encore reçu suffisamment de documents à l'appui de cette demande.

La commune de Livourne a soumis une demande d'indemnisation pour les opérations de nettoyage qui s'élève à Lit 230 359 720 (£107 000).

Le Gouvernement italien a informé le FIPOL qu'il soumettrait une demande pour les opérations entreprises par les divers organismes publics qui étaient intervenus lors du sinistre. Ces frais devraient être de l'ordre de Lit 2 milliards (£930 000). Le Fonds n'a pas encore pu établir si le Gouvernement italien soumettrait une demande pour les dommages causés au milieu marin à la suite du sinistre de l'AGIP ABRUZZO.

Labromare présentera une demande supplémentaire pour le coût de l'élimination des déchets d'hydrocarbures recueillis. Ce coût est estimé à Lit 257 500 000 (£120 000).

En décembre 1991, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à régler les demandes soumises par Castalia, le propriétaire de l'AGIP ABRUZZO et la commune de Livourne, ainsi que la demande additionnelle qui serait présentée par Labromare.

A ce jour, aucune demande n'a été soumise par des particuliers ou de petites entreprises.

Notification du Gouvernement espagnol

En juin 1991, le Gouvernement espagnol a fait savoir au FIPOL que de petites quantités de boules de goudron et des plaques d'hydrocarbures avaient été récemment découvertes en Espagne sur les côtes des îles Baléares et de la Catalogne. Le Gouvernement a déclaré que ces substances provenaient peut-être du HAVEN ou de l'AGIP ABRUZZO et que l'on ne pouvait exclure qu'il en arrive des quantités considérables sur les côtes espagnoles. Les autorités espagnoles ont prélevé des échantillons de ces boules de goudron pour les analyser mais l'on ne connaît pas encore le résultat de ces analyses. Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à ce jour au titre de dommages par pollution en Espagne.

HAVEN

(Italie, 11 avril 1991)

Le sinistre

Après avoir déchargé une partie de sa cargaison de pétrole brut lourd iranien à Gênes (Italie), le navire-citerne chypriote HAVEN (109 977 tjb) a pris feu et subi une série d'explosions le 11 avril 1991 alors qu'il était au mouillage à sept milles au large de Gênes. Ce navire qui avait encore à bord quelque 144 000 tonnes de pétrole brut s'est brisé en trois parties. Une vaste section du pont s'est détachée de la structure principale à la suite d'une explosion et a coulé à une profondeur d'environ 80 mètres. Le navire a commencé à dériver en direction du sud-ouest. A environ sept milles au sud d'Arenzano, la section avant du navire s'est détachée et a coulé à une profondeur de quelque 500 mètres. La partie du navire encore à flot a été remorquée vers des eaux moins profondes où, après une nouvelle série d'explosions, elle a coulé le 14 avril à une profondeur de 90 mètres à environ 1,5 mille au large d'Arenzano.

A la suite de ce sinistre, le Gouvernement italien a, le 14 avril, déclaré un état d'urgence national qui est toujours en vigueur.

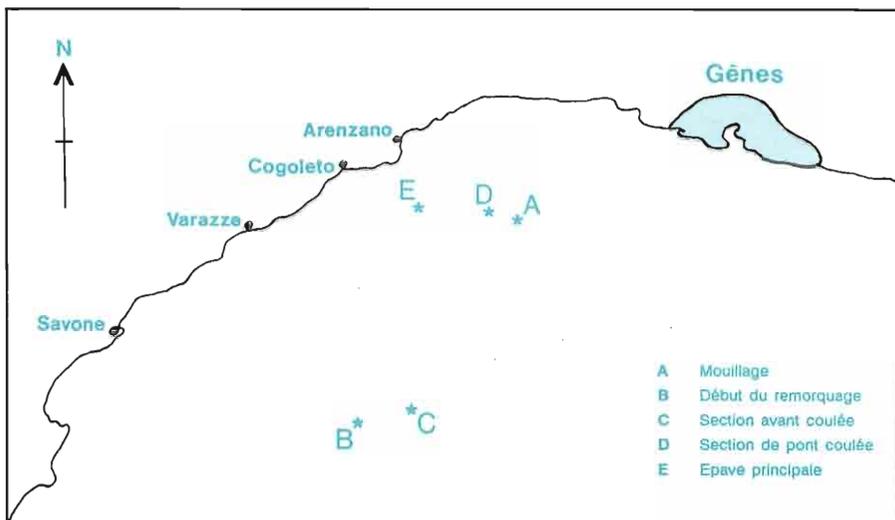
Opérations de nettoyage et questions connexes

Opérations en Italie

On connaît pas la quantité d'hydrocarbures qui a brûlé lors de l'incendie mais on estime que plus de 10 000 tonnes d'hydrocarbures intacts et partiellement consommés se sont déversés dans la mer avant que la navire ne coule. Des hydrocarbures ont continué de s'échapper lentement de l'épave coulée et ont apparu en petites quantités à la surface. Des plongeurs ont pu réduire et finalement arrêter la fuite principale une dizaine de jours après le naufrage. Depuis, il y a eu de légers suintements de l'épave.

Des inspections sous-marines détaillées de la section principale de l'épave ont été menées à l'aide d'un engin téléguidé, y compris une inspection de l'intérieur des citernes qui étaient aisément accessibles. Ces inspections ont montré que l'épave était gravement endommagée et qu'il y avait sur le pont beaucoup de résidus calcinés. Les citernes à cargaison qui avaient contenu des hydrocarbures étaient pratiquement vides de leurs cargaisons liquides. Il ne restait plus que de petites quantités d'hydrocarbures brûlés, collant à la structure. Le pont a été débarrassé des résidus calcinés au moyen d'une remontée par aspiration. Les résidus ont été amenés à la surface et placés dans des barges en vue de leur évacuation.

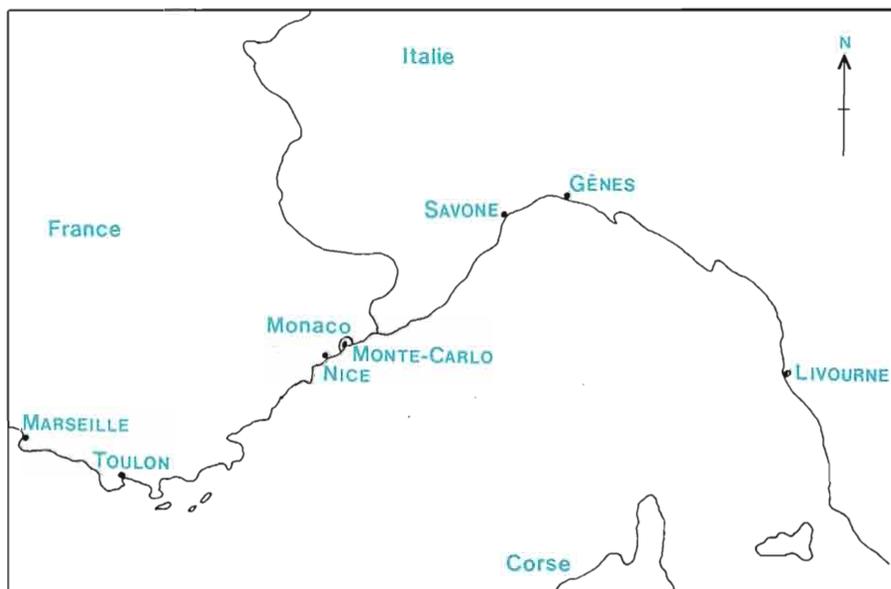
Etant donné que la plupart des hydrocarbures initialement déversés consistaient surtout en résidus brûlés qui étaient extrêmement visqueux à la température ambiante, il s'est avéré très difficile de les récupérer en mer. L'action des autorités s'est donc concentrée sur le déploiement de barrages flottants pour protéger les zones vulnérables le long de la côte et surtout les plages d'agrément. Ces mesures ont donné de bons résultats tant que les conditions météorologiques étaient favorables mais des coups de vent ont bientôt rabattu les hydrocarbures et les barrages flottants vers le rivage.



Le 17 avril, une quantité notable d'hydrocarbures à la dérive a touché la côte entre Gênes et Savone et des hydrocarbures émulsionnés se sont déposés sur les plages d'Arenzano, de Cogoleto et de Varazze, surtout autour des nombreuses pointes artificielles. A l'ouest de Varazze, la pollution a été mineure, consistant surtout en boules de goudron et plaques de résidus brûlés. Les opérations de nettoyage du rivage ont été tout d'abord menées par les autorités municipales qui ont fait appel à l'armée ainsi qu'à des volontaires locaux dans certaines zones. Ces travaux ont surtout consisté à enlever à la main et par des moyens mécaniques les hydrocarbures échoués et les sédiments contaminés des plages.

Quelque 40 tonnes d'hydrocarbures ont pénétré dans le port de plaisance d'Arenzano, souillant les postes de mouillage, les digues et environ 130 bateaux de plaisance et de pêche. De moindres quantités sont entrées dans le port de plaisance de Varazze, où 200 bateaux environ ont été souillés. Les bateaux de plaisance et de pêche salis dans les ports d'Arenzano et de Varazze ont été nettoyés.

Le 24 mai 1991, un contrat de nettoyage et de surveillance de la pollution a été signé entre le Gouvernement italien et un consortium d'entrepreneurs désigné par le sigle ATI. Les activités de nettoyage de la plage telles qu'elles étaient décrites dans le contrat ont été terminées à la fin d'août. Toutefois, la hausse de la température de l'eau et l'action des vagues ont fait remonter à la surface des gouttelettes provenant des hydrocarbures coulés ce qui a entraîné une nouvelle pollution limitée mais continue de certaines plages. Des plongeurs ont tenté de mesurer l'étendue du problème et de récupérer les hydrocarbures reposant sur un haut-fond au large de la côte entre Arenzano et Varazze, au moyen d'une remontée hydraulique. On a procédé



à une inspection du fond de la mer le long de l'itinéraire présumé du navire-citerne au cours des trois jours qui avaient précédé le naufrage et on a identifié et cartographié certaines zones polluées. On a aussi tenté de déceler des hydrocarbures déposés sur le fond de la mer en utilisant des chaluts.

Environ 25 000 m³ de débris mazoutés ont été rassemblés et attendent d'être évacués. En outre, 20 000 mètres de barrage flottants contaminés ont été rassemblés et attendent d'être nettoyés ou évacués.

Les autorités italiennes continuent de surveiller la surface de la mer et la colonne d'eau. Elles procèdent également à des enquêtes sur les dommages qu'aurait subis le milieu.

Depuis la date du sinistre, l'Administrateur et les experts engagés par le FIPOL, le propriétaire du navire et son assureur P & I ont continuellement eu des entretiens avec les autorités italiennes responsables des opérations. L'Administrateur a participé à des réunions à Rome avec le comité interministériel qui avait la responsabilité générale des opérations. Les experts techniques engagés par le FIPOL, le propriétaire du navire et son assureur P & I ont étroitement collaboré avec l'autorité du port de Gênes qui suivait et dirigeait les activités de nettoyage.

Opérations en France

Des hydrocarbures ont dérivé vers l'ouest jusqu'à Hyères, près de Toulon (France), touchant également la côte de Monaco. Le Gouvernement français a décidé, le 15 avril, de déclencher le plan national d'urgence contre la pollution en mer (le PLAN POLMAR-MER). L'application de ce plan a été suspendue le 29 avril. Le plan relatif aux opérations à terre (PLAN POLMAR-TERRE) n'a pas été déclenché étant donné que la pollution des côtes françaises était relativement limitée.

Quatre départements français ont été touchés; parmi eux les Bouches-du-Rhône et la Corse ne l'ont été que légèrement. Dans les Alpes-Maritimes, seize communes ont été atteintes tandis que 21 l'étaient dans le Var. Les opérations de nettoyage ont consisté à recueillir à la main et par des moyens mécaniques les boules de goudron déposées sur les plages d'agrément. La plupart de ces opérations étaient terminées à la fin du mois de juin. Toutefois, de petites quantités de boules de goudron ont continué d'arriver sur les plages, ce qui a nécessité quelques travaux de nettoyage au cours des mois d'été.

Le 27 septembre 1991, le FIPOL a été informé par le Gouvernement français que les eaux territoriales françaises et le littoral français avaient été pollués par des hydrocarbures qui semblaient provenir du HAVEN. Le PLAN POLMAR-MER a été réactivé le 26 septembre et suspendu le 3 octobre. Des hydrocarbures ont été signalés dans certaines communes du département du Var, à l'ouest de Nice.

Opérations à Monaco

Les autorités monégasques ont mené des opérations pour recueillir des hydrocarbures en mer et nettoyer certaines plages qui avaient été polluées. Ces opérations ont été d'une ampleur limitée.

Procédure en justice

Une action en justice ayant été introduite contre le propriétaire du navire, le tribunal de première instance de Gênes a ouvert la procédure en limitation en mai 1991 et fixé le montant du fonds de limitation à Lit 23 950 220 000 (£11,1 millions), ce qui correspond à 14 millions de DTS, soit le montant maximal prévu en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Le fonds de limitation a été constitué par l'assureur P & I, à savoir la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd (le UK Club), aux moyens d'une lettre de garantie. Le FIPOL est intervenu dans la procédure en limitation conformément à l'article 7.4 de la Convention portant création du Fonds.

Le FIPOL a fait opposition à la décision du tribunal d'ouvrir la procédure en limitation, en se réservant le droit de contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité. Le Gouvernement italien et quelques autres demandeurs ont également fait opposition.

Le FIPOL suit l'enquête menée par les autorités italiennes sur la cause du sinistre et a désigné des experts techniques à cette fin.

En outre, le FIPOL a fait opposition à la décision prise par le tribunal d'accepter une garantie bancaire pour la constitution du fonds de limitation. En effet, une garantie bancaire ne produisait pas d'intérêts, alors que si le montant de limitation avait été versé en espèces, il aurait pu être placé par le tribunal et aurait rapporté des intérêts au profit des tiers et du FIPOL. C'est pourquoi le FIPOL a demandé au tribunal soit de déclarer que la garantie était insuffisante et qu'un fonds de limitation n'avait pas été validement établi, soit d'ordonner que la garantie soit portée à Lit 42 003 500 000 afin de couvrir les intérêts pendant au moins cinq ans, puisqu'on ne pouvait pas s'attendre à un jugement définitif avant l'expiration d'un tel délai.

En septembre 1991, le tribunal de première instance de Gênes a tenu ses premières audiences pour examiner les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre. Il s'est réuni de manière régulière et continuera de le faire jusqu'à ce qu'il ait étudié toutes les demandes. Le tribunal ne sera probablement pas en mesure d'établir la liste des demandes d'indemnisation acceptées ("stato passivo") avant l'été de 1992.

Demandes d'indemnisation

Quelque 1300 demandeurs italiens ont soumis leurs demandes au tribunal dans les délais prescrits. Toutefois, de nombreuses demandes ne sont pas chiffrées et certaines autres comportent des montants donnés comme provisoires. Le montant total des demandes qui comportent des chiffres s'élève à Lit 1 541 488 793 305 (£717 millions). Certaines demandes se chevauchent avec d'autres.

La demande la plus importante est celle du Gouvernement italien qui s'élève au total à Lit 242 899 669 151 (£113 millions). Cette demande porte sur les dépenses initiales de nettoyage engagées par les entrepreneurs sur les instructions de plusieurs autorités publiques, le remboursement de la valeur des barrages flottants perdus ou détruits, les frais de divers ministères et organismes publics et les frais liés à l'exécution du contrat de nettoyage et de surveillance de l'ATI.

La demande du Gouvernement italien comprend également un montant de Lit 100 milliards (£47 millions) au titre des dommages qu'aurait subis le milieu marin. Les documents présentant la demande n'indiquent pas le type de "dommage à l'environnement" qui aurait été subi ni ne donnent d'indication sur la méthode utilisée pour calculer le montant réclamé. Le Gouvernement italien a informé l'Administrateur qu'il ne pouvait pas fournir une description du dommage à l'environnement parce que l'étude des effets du sinistre sur le milieu marin n'était pas encore terminée. On devrait en connaître les résultats à l'automne de 1992. Le Gouvernement a également déclaré que le chiffre figurant dans la demande avait seulement un caractère provisoire.

La région de la Ligurie a demandé que le chiffre de la réclamation du Gouvernement italien pour dommages au milieu marin qui s'élevait à Lit 100 milliards soit porté à Lit 200 milliards (£93 millions). Cette région a soutenu que les montants devraient être répartis entre les diverses entités territoriales qui avaient directement subi ou subissaient un dommage écologique. Deux provinces et quatorze communes ont inclus des postes relatifs aux dommages à l'environnement dans leurs demandes respectives. Aucune de ces demandes ne contenait de description des dommages allégués et celles qui comportaient des chiffres ne donnaient pas d'explication quant à leur mode de calcul.

Les propriétaires de 33 bateaux de plaisance et de 150 navires de pêche ont demandé des indemnités pour le nettoyage de leurs bateaux qui s'élevaient à Lit 168 143 771 (£78 200) et Lit 1 264 303 328 (£588 000) respectivement. Des demandes pour manque à gagner ont été soumises par quelque 700 hôteliers qui réclamaient Lit 80 284 601 128 (£37,3 millions) et par 150 pêcheurs qui réclamaient Lit 3 549 496 500 (£1,7 million).

Le Gouvernement français a intenté une action en justice devant le tribunal de Gênes pour réclamer l'indemnisation du coût des opérations de nettoyage menées en mer et à terre en France, à raison d'un montant total de FF16 284 592 (£1,7 million). Le Gouvernement français s'est réservé le droit de demander réparation au titre du coût de la remise en état du milieu marin, en se référant à la résolution adoptée par l'Assemblée du FIPOL en 1980 concernant les dommages au milieu.

Des demandes d'indemnisation d'un montant total de FF12 millions (£1,2 million) ont également été soumises au tribunal de Gênes par 22 communes françaises et deux autres organismes publics. Ces demandes concernent presque exclusivement les activités de nettoyage de la côte. Les demandeurs se sont réservé le droit de soumettre des preuves concernant des dépenses additionnelles. Un des organismes publics (le Parc national de Port-Cros) a demandé réparation au titre des dommages au milieu marin.

Le FIPOL a été avisé de certaines demandes de particuliers en France portant sur de modestes montants.

Aucune demande n'a été présentée à ce jour par le Gouvernement monégasque. Les frais encourus dans la Principauté seraient de FF324 000 (£33 400).

Le propriétaire du HAVEN, le UK Club et le FIPOL mettent sur pied un système de données informatisées pour faciliter l'examen des demandes d'indemnisation. Leurs experts ont commencé à examiner les documents soumis par les demandeurs.

Notification du Gouvernement espagnol

La notification que le FIPOL a reçue du Gouvernement espagnol concernant la pollution par les hydrocarbures découverte en Espagne, laquelle est mentionnée ci-dessus dans le contexte du sinistre de l'AGIP ABRUZZO, concernait également le sinistre du HAVEN. A ce jour, aucune demande d'indemnisation n'a été soumise au titre de dommages par pollution en Espagne.

Méthode de conversion des francs-or

Les montants spécifiés dans la Convention sur la responsabilité civile, de même que ceux qui sont mentionnés dans la Convention portant création du Fonds, sont exprimés en francs-or (francs Poincaré). Aux termes de la Convention portant création du Fonds, le montant maximal des indemnités à verser en application de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds est de 450 millions de francs-or. L'Assemblée du FIPOL a augmenté, à plusieurs reprises, ce montant qui est maintenant de 900 millions de francs-or. Lors de la première audience du tribunal, la question a été posée de savoir quelle méthode de conversion devrait être appliquée pour exprimer en liras italiennes le montant maximal des indemnités à verser en vertu de la Convention portant création du Fonds.

Les dispositions pertinentes sont l'article V.9 de la Convention sur la responsabilité civile et l'article 1.4 de la Convention portant création du Fonds, qui disposent ce qui suit:

Article V.9 de la Convention sur la responsabilité civile:

Le franc mentionné dans cet article est une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Le montant mentionné au paragraphe 1 du présent article sera converti dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel le fonds doit être constitué; la conversion s'effectuera suivant la valeur officielle de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus à la date de constitution du fonds.

Article 1.4 de la Convention portant création du Fonds:

Par "franc", on entend l'unité visée à l'article V, paragraphe 9, de la Convention sur la responsabilité.

En 1976, des Protocoles ont été adoptés en vue de modifier ces Conventions. Dans le cadre de ces Protocoles, le franc-or a été remplacé, en tant qu'unité monétaire, par le Droit de tirage spécial (DTS) du Fonds monétaire international. Le DTS avait alors été considéré comme égal à 15 francs-or. La valeur en DTS doit être convertie en monnaie nationale au cours du marché. Le Protocole de 1976 à la Convention sur la responsabilité civile est entré en vigueur en 1981, tandis que le Protocole de 1976 à la Convention portant création du Fonds n'est pas encore entré en vigueur.

En 1978, l'Assemblée du FIPOL a adopté une interprétation des dispositions de la Convention portant création du Fonds concernant le franc-or, selon laquelle le montant exprimé en francs doit être converti en DTS, étant entendu qu'un montant de 15 francs est égal à un DTS. Le nombre de DTS ainsi obtenu doit être converti en monnaie nationale conformément à la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international (résolution N°1 du FIPOL).

Lors de la première audience du tribunal de Gênes, certains demandeurs ont soutenu que cette conversion devrait se faire sur la base du prix du marché libre de l'or, étant donné que le Protocole de 1976 à la Convention portant création du Fonds n'était pas en vigueur.

En octobre 1991, le Comité exécutif a examiné la méthode de conversion. Il a estimé que la conversion devrait se faire selon la méthode décrite dans la résolution susmentionnée et il s'est opposé à l'emploi du cours de l'or sur le marché libre. Les raisons invoquées à l'appui de cette prise de position peuvent être résumées comme suit:

Le FIPOL a deux objectifs connexes: le premier est de verser des indemnités aux victimes de dommages par pollution qui ne peuvent être pleinement indemnisées en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, tandis que le second est de prendre financièrement en charge le propriétaire du navire au titre d'une certaine partie de la responsabilité que cette Convention lui impose envers les victimes. Pour réaliser ces objectifs, il est nécessaire d'utiliser la même unité de compte et la même méthode de conversion de l'unité en monnaie nationale lors de la mise en application de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds.

L'unité de compte retenue à l'origine dans la Convention sur la responsabilité civile (le franc-or) qui avait également été adoptée dans la Convention portant création du Fonds, devait être convertie en monnaie nationale sur la base de la "valeur officielle" de l'or par référence à la monnaie nationale considérée. Depuis l'adoption de cette unité, la valeur officielle de l'or a disparu du système monétaire international et il n'est donc plus possible de convertir le franc-or sur la base prévue dans le texte de la Convention sur la responsabilité civile.

C'est délibérément que la conférence diplomatique qui a adopté la Convention de 1969 sur la responsabilité civile s'est référée dans ce texte à la valeur "officielle" de l'or afin de garantir la stabilité du système et d'exclure manifestement, grâce à ce qualificatif, l'utilisation du cours de l'or sur le marché libre.

Le "prix du marché" de l'or est particulièrement inadapté à la conversion des limites du FIPOL en monnaie nationale. En premier lieu, il est très volatil et varie continuellement. Une unité aussi changeante ne peut procurer l'uniformité qui était l'un des principaux objectifs recherchés lors de l'adoption d'une unité de compte commune à utiliser dans tous les Etats contractants. En second lieu, l'utilisation du prix du marché

entraînerait des résultats absurdes dans la pratique. Elle signifierait, par exemple, que le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire par le FIPOL serait calculé selon une méthode différente de celle qui servirait au calcul de la responsabilité du propriétaire envers les victimes en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. La somme que le FIPOL verse au propriétaire du navire à titre de prise en charge financière représente une partie du montant de la responsabilité du propriétaire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. L'emploi d'unités et de méthodes de conversion différentes pour les deux Conventions entraînerait des complications qui pourraient avoir pour résultat que le propriétaire du navire reçoive une somme supérieure ou inférieure à ce que prévoit la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Il ressort clairement des observations qui précèdent que la seule méthode appropriée de conversion de l'unité de compte de la Convention de 1971 consiste à se servir du DTS comme cela est prévu dans le Protocole de 1976 à la Convention portant création du Fonds et dans la résolution N°1 du FIPOL.

L'Etat italien, en tant que Membre du FIPOL, est lié par les décisions prises par l'Assemblée du FIPOL selon lesquelles il convient d'employer le DTS pour convertir les limites des engagements du FIPOL, en attendant l'entrée en vigueur du Protocole de 1976 à la Convention portant création du Fonds. En outre, l'Italie a ratifié le Protocole à la Convention portant création du Fonds qui prévoit l'emploi de cette unité. Bien que ce Protocole ne soit pas encore entré en vigueur, l'Italie en tant qu'Etat contractant au Protocole est tenue de s'abstenir d'actes qui priveraient le Protocole de son objet et de son but, lesquels sont de prescrire l'emploi du DTS pour déterminer les limites des engagements du FIPOL (article 18.1 de la Convention de Vienne sur le droit des traités).

Dans sa plaidorie devant le tribunal, le Gouvernement français a appuyé la position du FIPOL. Le Gouvernement italien n'a pas encore pris position sur la méthode de conversion.

Dommmages au milieu marin

En octobre et décembre 1991, le Comité exécutif s'est penché sur la recevabilité des demandes pour dommages au milieu marin. Il a, en particulier, étudié une question qui avait été soulevée lors de la première audience du tribunal de Gênes en ce qui concerne les demandes relatives aux dommages au milieu marin qui, de l'avis du FIPOL, n'étaient pas recevables en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. Il s'agissait de savoir si ces demandes pouvaient faire l'objet d'une action contre le propriétaire du navire en dehors du cadre de ces Conventions, sur la base de la législation nationale.



Sinistre du HAVEN - Le navire-citerne en feu



Sinistre du HAVEN - Dépôts d'hydrocarbures émulsifiés à Arenzano

A la demande du Comité exécutif, l'Administrateur a présenté une étude sur cette question, dont les résultats peuvent être résumés comme suit.

La Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds ont été mises en application dans la législation italienne par la loi N°506 du 27 mai 1978 et font donc ainsi partie du droit italien. En cas de conflit entre les Conventions et toute autre loi italienne, les premières l'emportent, étant donné qu'elles sont des "lois spéciales". La législation italienne sur la protection du milieu marin est essentiellement couchée dans la loi N°979 du 31 décembre 1982 qui contient des dispositions sur la protection de la mer (la "loi de 1982") et dans la loi N°349 du 8 juillet 1986 qui porte création du Ministère de l'environnement (la "loi de 1986").

Certains éléments des dommages au milieu marin ne sont pas quantifiables. Le FIPOL n'a cessé d'affirmer que les demandes liées à des éléments non quantifiables des dommages à l'environnement n'étaient pas recevables. Dans son interprétation de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, l'Assemblée du FIPOL a exclu les évaluations des dommages au milieu marin qui se fondaient sur une quantification abstraite des dommages calculés conformément à des modèles théoriques (résolution N°3 adoptée par l'Assemblée en 1980). Le Groupe de travail intersessions créé par l'Assemblée en 1980 pour examiner si et, dans l'affirmative, dans quelle mesure les demandes d'indemnisation pour dommage à l'environnement étaient recevables en vertu des Conventions s'est servi de termes similaires lorsqu'il a conclu que des indemnités ne pouvaient être versées que si le demandeur avait subi un préjudice économique quantifiable. Les conclusions du Groupe de travail ont été appuyées par l'Assemblée.

La Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds sont des Conventions de droit civil qui ont été adoptées dans le but d'indemniser les victimes de dommages par pollution. C'est pourquoi les demandes qui ne visent pas à fournir une réparation ne relèvent pas des Conventions comme c'est le cas, par exemple, des sommes allouées en vertu de la loi de 1986 au titre d'éléments non quantifiables de dommages à l'environnement, qui sont de caractère punitif. Etant donné que les réclamations de ce type ne visent pas l'obtention d'une réparation, elles peuvent faire l'objet d'une action en justice en dehors du cadre des Conventions, sur la base de la législation nationale. Les rédacteurs de la Convention portant création du Fonds n'avaient certainement pas pour intention de prévoir le versement par le FIPOL de sommes de caractère punitif, calculées en fonction de la gravité de la faute commise ou du bénéfice obtenu par la partie fautive. Si de tels versements devaient relever des conventions, les résultats seraient inacceptables.

Au cours des débats du Comité exécutif, la délégation italienne a déclaré qu'elle n'acceptait pas les bases sur lesquelles l'Administrateur avait fondé son analyse du problème, ni ses conclusions. Elle a mentionné que l'Italie avait ratifié la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds et que ces Conventions faisaient partie du régime juridique italien en tant que lois spéciales. Toutefois, les Conventions ne contenaient pas de dispositions excluant ou limitant le droit à indemnisation pour dommage à l'environnement. En effet, le dommage par pollution était défini dans la Convention sur la responsabilité civile comme "toute perte ou tout dommage causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures". Comme l'Administrateur, la délégation italienne pensait que les Conventions n'excluaient pas la recevabilité de demandes pour dommages au milieu marin mais elle ne pouvait se rallier à l'interprétation de l'Administrateur selon laquelle seuls les éléments quantifiables de ces dommages étaient recevables. De l'avis de la délégation italienne, l'indemnisation était principalement régie par la loi de 1982 qui envisageait la possibilité d'une indemnisation des dommages au milieu marin tant au titre de leurs éléments quantifiables qu'au titre de leurs éléments non quantifiables; cette loi mentionnait expressément l'indemnisation des dommages aux ressources marines, laquelle devait être quantifiée indépendamment de la gravité de la faute commise. La délégation italienne n'était pas d'accord pour penser que l'indemnisation en vertu de la loi de 1986 devait être considérée comme une sanction.

L'International Group of P & I Clubs a estimé qu'il ne pouvait pas être correct que certaines demandes pour dommages à l'environnement soient exclues du champ d'application des Conventions ou de la définition du "dommage par pollution". A son avis, la question de la recevabilité des demandes devait être rattachée à la question des indemnités payables en vertu des Conventions et à la question de la quantification des dommages au milieu marin. L'International Group a déclaré que certaines méthodes d'évaluation des indemnités n'étaient pas acceptables, telles qu'une quantification abstraite des dommages fondée sur des méthodes théoriques. Il pensait, comme l'Administrateur, qu'il serait tout aussi inacceptable d'évaluer les indemnités en se fondant sur une quantification "équitable" des dommages ou en tenant compte de la gravité de la faute commise. L'International Group a accepté que des Etats puissent imposer des sanctions ou des amendes aux propriétaires de navires en fonction de la gravité de leur faute et de l'ampleur du dommages, mais ils s'agissait là d'une question sans rapport avec la notion d'indemnisation. L'International Group a insisté sur les graves répercussions dont souffriraient les propriétaires de navires si les demandes d'indemnisation pour dommages à l'environnement n'étaient pas recevables en vertu de la Convention sur la responsabilité civile parce que la méthode de quantification incluait la notion de sanction, alors que ces mêmes demandes pourraient faire l'objet d'une action contre ce propriétaire en vertu de la législation nationale simplement parce que cette législation incluait la notion de sanction dans la quantification des dommages.

Le Comité exécutif a, d'une façon générale, entériné l'analyse que l'Administrateur avait faite du problème et il l'a chargé de soumettre, au nom du FIPOL, des plaidoiries au tribunal de Gênes, conformément aux grandes lignes esquissées dans l'étude susmentionnée. Le Comité a noté que, étant donné que les demandeurs

n'avaient pas encore donné de détails sur le fondement de leurs demandes, la teneur des plaidoiries du FIPOL ne pourrait être arrêtée que lorsque ces demandeurs auraient présenté leurs arguments.

KAIKO MARU N°86

(Japon, 12 avril 1991)

Le navire-citerne japonais KAIKO MARU N°86 (499 tjb) qui était chargé de 1 000 tonnes de fuel-oil lourd est entré en collision par un épais brouillard avec deux barges côtières au large de Nomazaki dans la préfecture d'Aichi (Japon). A la suite de cet abordage, quelque 25 tonnes d'hydrocarbures de cargaison se sont échappées dans la mer.

Des opérations de nettoyage ont été immédiatement entreprises. Les opérations en mer se sont terminées le 14 avril. En raison du grand vent, une partie des hydrocarbures a atteint certains îlots. Les opérations de nettoyage à terre se sont terminées le 19 avril. La zone revêt une grande importance pour la pêche et la culture des algues.

Les demandes d'indemnisation suivantes ont été soumises au titre des opérations de nettoyage et des dommages aux pêcheries; elles sont actuellement examinées par les experts du FIPOL:

	<u>Montant réclamé</u>
	¥
Agence de la sécurité maritime	25 066 624
Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes	34 159 205
Groupe de sociétés pétrolières	18 702 164
Associations coopératives de pêche	62 680 286
Total	<u>140 608 279</u> (£599 000)

Le montant de limitation applicable au KAIKO MARU N°86 est de ¥14 660 480 (£62 500).

KUMI MARU N°12

(Japon, 27 décembre 1991)

Le navire-citerne japonais KUMI MARU N°12 (113 tjb) est entré en collision avec un navire porte-conteneurs dans la baie de Tokyo (Japon). A la suite de l'abordage, le KUMI MARU N°12 a subi une brèche dans le bordé de muraille tribord et la citerne N°4, et il a laissé échapper cinq tonnes de pétrole lourd dans la mer. Une enquête tente actuellement de déterminer la cause de ce sinistre.

Les opérations de nettoyage mises en oeuvre immédiatement par le Centre de prévention des catastrophes maritimes se sont terminées le jour suivant. Les frais de nettoyage seraient de l'ordre de ¥5 millions (£21 300). Les pêcheries locales n'auraient pas été touchées par le sinistre.

On ne connaît pas encore le montant de limitation applicable au KUMI MARU N°12.



Sinistre du KAIKO MARU N°86 - Le navire-citerne accidenté



Sinistre du KAIKO MARU N°86 - Opérations de nettoyage

13 CONCLUSIONS

Deux événements majeurs de pollution par les hydrocarbures se sont malheureusement produits dans des Etats Membres du FIPOL au cours de l'année 1991, à savoir ceux de l'AGIP ABRUZZO et du HAVEN. En outre, plusieurs sinistres graves ont eu lieu dans des Etats non Membres, comme par exemple le naufrage en mai 1991, au large de la côte de l'Angola, de l'ABT SUMMER avec une cargaison de 260 000 tonnes de pétroles brut et celui du KIRKI au large de la côte occidentale de l'Australie en juillet 1991, qui a entraîné un déversement de 19 000 tonnes de pétrole brut.

Le débat public que le sinistre de l'EXXON VALDEZ, survenu en Alaska en mars 1989, a suscité dans le monde au sujet des problèmes liés à la pollution par les hydrocarbures provenant des navires s'est poursuivi. 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, il a aussi porté sur les questions de responsabilité et d'indemnisation. Il a contribué à faire prendre davantage conscience dans tous les Etats, y compris les Etats non Membres du FIPOL, de l'importance d'un régime efficace d'indemnisation des victimes d'une pollution par les hydrocarbures.

Au cours des cinq dernières années, le nombre des Etats Membres du FIPOL est passé de 36 à 47 et il y a tout lieu de croire que d'autres Etats viendront se joindre à eux 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 permet d'indemniser rapidement les victimes d'une pollution par les hydrocarbures.

Ainsi qu'on l'a mentionné plus haut, l'entrée en vigueur des Protocoles de 1984 modifiant les Conventions n'interviendra pas à une date rapprochée comme on l'avait supposé. En conséquence et bien que le régime d'indemnisation instauré par les Conventions fonctionne de manière satisfaisante, le FIPOL s'est interrogé en 1991 sur son avenir. Au cours des délibérations intervenues au sein de l'Assemblée, de nombreux Etats Membres ont fermement appuyé ce système. Certains ont souligné combien il importait que les Protocoles de 1984 aux deux Conventions entrent en vigueur dès que possible. A leur avis, le meilleur moyen de faciliter l'entrée en vigueur des Protocoles de 1984 serait de modifier leurs conditions d'entrée en vigueur. A la suite des travaux accomplis à cet égard au sein du FIPOL, une conférence diplomatique se tiendra en novembre 1992 pour examiner des projets de protocoles modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds. Les nouveaux Protocoles auront pour objet de garantir la viabilité du système à l'avenir.

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

26ème - 28ème session

29ème - 30ème session

Président:	M. W W Sturms (Pays-Bas)
Vice-Président	M. B Diarra (Côte d'Ivoire)

Président:	M. R Renger (Allemagne)
Vice-Président	M. E H Benabouba (Algérie)

Canada	Indonésie
Chypre	Italie
Côte d'Ivoire	Pays-Bas
Espagne	Pologne
Fidji	Royaume-Uni
Finlande	Sri Lanka
France	Tunisie
Grèce	

Algérie	Japon
Allemagne	Koweït
France	Libéria
Ghana	Norvège
Grèce	Royaume-Uni
Inde	Sri Lanka
Indonésie	Union des Républiques socialistes soviétiques
Italie	

SECRETARIAT DU FIPOL

Fonctionnaires

M. M Jacobsson	Administrateur
M. R Sonoda	Juriste
M. S O Nte	Fonctionnaire des Finances/du Personnel
Mme. S Broadley	Fonctionnaire des demandes d'indemnisation

COMMISSAIRE AUX COMPTES

Le contrôleur et vérificateur général des comptes
du Royaume-Uni

ANNEXE II

Note sur les états financiers publiés

Les tableaux récapitulatifs reproduits aux annexes III à VII résument les renseignements donnés dans les états financiers certifiés du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'année close le 31 décembre 1990, tels qu'approuvés par l'Assemblée à sa 14^{ème} session.

DECLARATION DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

Les tableaux récapitulatifs qui sont reproduits aux annexes III à VII sont conformes aux états financiers certifiés du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'année close le 31 décembre 1990.

Bureau national de vérification des comptes
pour le Contrôleur et vérificateur général du Royaume-Uni

Janvier 1992

ANNEXE III

Fonds général

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DECEMBRE 1990

RECETTES	1990		1989	
	£	£	£	£
Contributions				
Contributions initiales		5 983		78 683
Contributions annuelles		1 594 491		2 912 783
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes		<u>4 208</u>		<u>723</u>
		1 604 682		2 992 189
Divers				
Virement provenant du FGDI <1> du Tanio	-		68 692	
Virement provenant du FGDI du Jan	-		7 830	
Recettes accessoires	43 962		3 735	
Intérêts sur un prêt au FGDI du Kasuga Maru N°1	13 821		23 102	
Intérêts sur un prêt au FGDI du Thuntank 5	20 912		36 891	
Intérêts sur les arriérés de contributions	16 825		4 901	
Intérêts sur les placements	<u>546 780</u>		<u>754 648</u>	
	642 300	<u>642 300</u>	<u>899 799</u>	<u>899 799</u>
		2 246 982		3 891 988
DEPENSES				
Dépenses du Secrétariat				
Engagements de dépenses	437 305		361 066	
Demandes d'indemnisation				
Demandes d'indemnisation générales	<u>652 907</u>		<u>1 911 324</u>	
	1 090 212	<u>1 090 212</u>	<u>2 272 390</u>	<u>2 272 390</u>
		1 156 770		1 619 598
Ajustement du taux de change		<u>2 194</u>		<u>4 366</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		1 154 576		1 623 964

<1> FGDI: fonds des grosses demandes d'indemnisation

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 1990

RECETTES	1990		1989	
	£	£	£	£
Intérêts sur les arriérés de contributions	295		376	
Intérêts sur les placements	<u>5 347</u>		<u>6 865</u>	
	5 642	5 642	7 241	7 241
DEPENSES				
Honoraires		-		<u>2 358</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		5 642		4 883
Solde reporté: 1er Janvier		<u>58 923</u>		<u>54 040</u>
Solde au 31 décembre		64 565		58 923

ANNEXE V

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le Kasuga Maru N°1

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1990

	1990	
RECETTES	£	£
Contributions		
Contributions annuelles		1 499 995
Divers		
Intérêts sur les arriérés de contributions	4 609	
Intérêts sur les placements	<u>21 500</u>	
	26 109	<u>26 109</u>
		1 526 104
DEPENSES		
Honoraires	59 030	
Intérêts sur des emprunts	13 821	
Divers	<u>14</u>	
	72 865	<u>72 865</u>
		1 453 239
Moins montant dû au fonds général		<u>1 177 484</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		275 755

ANNEXE VI

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le Thuntank 5

COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1990

	1990	
	£	£
RECETTES		
Contributions		
Contributions annuelles		1 700 747
Divers		
Intérêts sur les arriérés de contributions	5 009	
Intérêts sur les placements	<u>5 389</u>	
	10 398	<u>10 398</u>
		1 711 145
DEPENSES		
Intérêts sur des emprunts	20 912	
Divers	<u>36</u>	
	20 948	<u>20 948</u>
		1 690 197
Moins montant dû au fonds général		<u>1 610 370</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		79 827

ANNEXE VII

Bilan du FIPOL au 31 décembre 1990

	1990		1989	
	£	£	£	£
ACTIF				
Disponibilités en banque et en caisse		7 702 410		3 743 463
Contributions non acquittées		122 218		67 373
Sommes dues du FGDI du Kasuga Maru N°1		-		1 177 484
Sommes dues du FGDI du Thuntank 5		-		1 610 370
Montant remboursable de la TVA		5 288		8 749
Sommes diverses à recevoir		8 172		8 148
Intérêts sur les arriérés de contributions		3 440		1 137
		7 841 528		6 616 724
 MOINS				
PASSIF				
Fonds de prévoyance du personnel	239 259		197 958	
Sommes à verser	6 618		11 004	
Engagements non réglés	19 225		35 615	
Contributions payées d'avance	59 052		51 447	
Compte des contribuables	877 255		1 196 381	
Sommes dues au FGDI du Brady Maria	64 565		58 923	
Sommes dues au FGDI du Kasuga Maru N°1	275 755		-	
Sommes dues au FGDI du Thuntank 5	79 827		-	
	1 621 556	1 621 556	1 551 328	1 551 328
AVOIRS NETS		6 219 972		5 065 396
 REPRESENTES PAR				
Excédent cumulatif		2 219 972		1 065 396
Fonds de roulement		4 000 000		4 000 000
		6 219 972		5 065 396

Note a) Un passif exigible évalué à £17 778 871 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 b) 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 1990 représentent, au prix coûtant, un montant de £70 380 (net de la TVA).

ANNEXE VIII

RAPPORT DU COMMISSAIRE AUX COMPTES SUR LES ETATS FINANCIERS DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DECEMBRE 1990

GENERALITES

Portée de la vérification

1 J'ai vérifié les états financiers du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (le "Fonds") pour le douzième exercice financier clos le 31 décembre 1990. Je les ai examinés en tenant dûment compte des dispositions de la Convention portant création du Fonds, ainsi que de l'article 10 du Règlement financier du Fonds. La portée de l'examen des demandes d'indemnisation et des contributions auquel j'ai procédé a été limitée pour les raisons données aux paragraphes 3 et 4 ci-dessous.

2 Dans le cadre de ma vérification, je me suis livré à un examen général des méthodes comptables ainsi qu'à une étude des écritures comptables et des pièces justificatives qui ont suffi pour que je me fasse une opinion sur les états financiers.

Demandses d'indemnisation

3 Des versements ont été effectués en 1990 au titre de demandes d'indemnisation pour dommages subis et de frais connexes résultant d'événements de pollution ayant mis en cause différents navires. En ce qui concerne les demandes d'indemnisation pour dommages, le Fonds et les assureurs des propriétaires des navires-citernes ont ensemble chargé des experts maritimes d'enquêter sur les événements, d'examiner le bien-fondé des demandes d'indemnisation et de rendre compte à cet égard. Leurs rapports ont été examinés par le personnel du Fonds et des règlements ont été négociés. De même que les années précédentes, je me suis borné, dans mon examen de ces règlements, à constater que les procédures suivies par le Fonds étaient satisfaisantes et que les comptes présentés pour chaque sinistre avaient été correctement établis.

Contributions

4 Les contributions au fonds général et aux fonds des grosses demandes d'indemnisation ont été calculées sur la base des rapports présentés par les Etats contractants au sujet des quantités d'hydrocarbures reçues sur leurs territoires. Comme les années précédentes, j'ai accepté ces rapports aux fins de la vérification et je n'ai pas cherché à avoir accès aux registres locaux, ni à obtenir confirmation des chiffres auprès des services nationaux de vérification des comptes des pays intéressés, ce que le Commissaire aux comptes est habilité à faire en vertu de l'article 10.7 du Règlement financier du Fonds. En conséquence je me suis borné, dans mon examen, à établir que le Fonds avait procédé à des contrôles appropriés pour vérifier tous les rapports qu'il avait reçus sur les quantités d'hydrocarbures, et à m'assurer que les états financiers du Fonds reflétaient fidèlement les contributions reçues.

Etablissement du rapport

5 Au cours de la vérification, mes collaborateurs ont cherché à obtenir auprès du Secrétariat du Fonds les explications qui leur semblaient nécessaires, compte tenu des circonstances, sur des questions qu'ils s'étaient posées lors de l'examen des contrôles internes, des écritures comptables et des états financiers. Il a été répondu de manière satisfaisante à toutes les questions soulevées.

QUESTIONS COMPTABLES

Présentation des états financiers

6 La présentation des états financiers pour l'année close le 31 décembre 1990 a été modifiée à la suite d'une décision prise par l'Administrateur en consultation avec mes collaborateurs. Cette modification vise à améliorer la divulgation de certains renseignements importants, ce qui aidera les Etats Membres dans leur interprétation des états financiers. La nouvelle présentation reflète également les meilleures pratiques suivies actuellement pour présenter les renseignements financiers. J'appuie entièrement les modifications faites par le Fonds.

Passif exigible

7 Des détails de tous les éléments du passif exigible sont donnés dans le tableau III des états financiers. Au 31 décembre 1990, le montant total du passif exigible était évalué à £17 778 871 pour 15 sinistres (contre £4 076 025 en 1989). Les éléments du passif qui viendront à échéance seront, en vertu de la Convention portant création du Fonds, honorés grâce aux contributions mises en recouvrement par l'Assemblée.

AUTRES QUESTIONS

Inventaire des fournitures et du matériel

8 Mes collaborateurs ont procédé à un examen, par sondage, de l'inventaire des machines de bureau, du matériel et des stocks de bibliothèque. Cet examen m'a convaincu que l'inventaire au 31 décembre 1990 reflétait correctement les avoirs détenus par le Fonds. Le Fonds n'a signalé aucun manquant dans l'inventaire pendant l'année.

Montants passés par pertes et profits et fraude

9 Le Fonds m'a déclaré qu'il n'y avait pas eu de montants passés par pertes et profits ni de cas de fraude ou de fraude présumée pendant l'exercice financier.

REMERCIEMENTS

10 Je souhaite faire part de mes remerciements à l'Administrateur et à ses collaborateurs pour la coopération et l'assistance qu'ils ont bien voulu m'apporter au cours de la vérification.

Le contrôleur et vérificateur
général du Royaume-Uni
Commissaire aux comptes
SIR JOHN BOURN KCB

ANNEXE IX

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

OPINION DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

A l'intention de l'Assemblée du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

J'ai examiné les états financiers ci-joints, comprenant les états I à VII, les tableaux I à III et les notes, du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'année close le 31 décembre 1990, conformément aux normes communes de vérification du Groupe de vérificateurs extérieurs des comptes de l'Organisation des Nations Unies, des institutions spécialisées et de l'Agence internationale de l'énergie atomique. J'ai, notamment, effectué un examen général des procédures comptables et procédé aux vérifications par sondage des écritures comptables et autres pièces justificatives que j'ai jugées nécessaires en l'occurrence.

Sous réserve des limitations mentionnées aux paragraphes 3 et 4 de mon rapport, mon opinion à la suite de cet examen est que les états financiers représentent bien la situation financière au 31 décembre 1990 et les résultats des opérations effectuées pendant l'année close à cette date, que ceux-ci ont été établis conformément aux principes comptables spécifiés par le Fonds qui ont été appliqués de la même manière que pour l'année précédente et que les opérations étaient conformes au Règlement financier et aux autorisations des organes délibérants.

Le contrôleur et vérificateur
général du Royaume-Uni
Commissaire aux comptes
SIR JOHN BOURN KCB

ANNEXE X

Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des Etats Membres pendant l'année civile 1990

Telles que notifiées au 31 décembre 1991

Etat Membre	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
Japon	258 092 934	28,92
Italie	144 098 821	16,14
Pays-Bas	90 202 605	10,11
France	85 595 016	9,59
Royaume-Uni	81 611 860	9,14
Espagne	54 425 927	6,10
Canada	32 240 629	3,61
Allemagne	22 568 703	2,53
Norvège	20 018 986	2,24
Suède	18 460 909	2,07
Portugal	15 027 918	1,68
Finlande	11 713 226	1,31
Bahamas	9 995 941	1,12
Indonésie	9 713 606	1,09
Union des Républiques socialistes soviétiques	9 168 500	1,03
Yougoslavie	9 025 469	1,01
Danemark	7 267 654	0,82
Côte d'Ivoire	3 312 218	0,37
Tunisie	2 956 613	0,33
Pologne	2 258 000	0,25
Sri Lanka	1 791 287	0,20
Chypre	1 184 020	0,13
Cameroun	1 049 375	0,12
Ghana	818 813	0,09
Bénin	0	0,00
Djibouti	0	0,00
Fidji	0	0,00
Islande	0	0,00
Koweït	0	0,00
Libéria	0	0,00
Monaco	0	0,00
Oman	0	0,00
Papouasie-Nouvelle-Guinée	0	0,00
Qatar	0	0,00
Seychelles	0	0,00
	892 599 030	100,00

<Note> Pas de rapport de l'Algérie, des Emirats arabes unis, du Gabon, de la Grèce, de l'Inde, des Maldives, de Malte, du Nigéria, de la République arabe syrienne, de Tuvalu ni de Vanuatu

ANNEXE XI Résumé des sinistres

(31 décembre 1991)

Navire (Etat du pavillon)	Jauge brute (Responsabilité du propriétaire)	Date et lieu du sinistre	Cause du sinistre et quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Demandes d'indemnisation et de prises en charge financières		Observations
ANTONIO GRAMSCI (URSS)	27 694 tjb RbIs2 431 584	27.2.79 au large de 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, Japon	Naufrage (10)	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 le FIPOL
TANIO (Madagascar)	18 048 tjb FF11 833 718	7.3.80 au large de la côte bretonne, France	Rupture (13 500)	Gouvernement français Autorités locales françaises Demandeurs privés Port Autonome du Havre United Kingdom P & I Club 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 recouverts par voie de recours; versement total égal à la limite de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention portant création du Fonds
FURENAS (Suède)	999 tjb SKr612 443	3.6.80 Oresund, Suède	Abordage (200)	Frais de nettoyage: - Autorités suédoises - Demandeurs suédois privés Total partiel	SKr2 911 637 versé 276 050 versé SKr3 187 687	SKr449 961 recouverts par voie de recours
				Frais de nettoyage: - Autorités danoises - Demandeurs danois privés 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 de Miyagi, Japon	Abordage (270)	Frais de nettoyage Dommages causés aux pêcheries Prise en charge financière Total	¥163 051 598 versé 50 271 267 versé 8 941 480 versé ¥222 264 345	¥18 221 905 recouverts 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 4 demandeurs privés 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	21.6.83	Déversement (3,5)	Frais de nettoyage	¥1 005 160 versé	
	¥1 880 940	Ichikawa, Japon		Prise en charge financière	470 235 versé	
				Total	¥1 475 395	
EIKO MARU N°1 (Japon)	999 tjb	13.8.83	Abordage (357)	Frais de nettoyage	¥23 193 525 versé	¥14 843 746 recouvrés par voie de recours
	¥39 445 920	Karakuwazaki, Japon		Dommages causés aux pêcheries	1 541 584 versé	
				Prise en charge financière	9 861 480 versé	
			Total	¥34 596 589		
KOEI MARU N°3 (Japon)	82 tjb	22.12.83	Abordage (49)	Frais de nettoyage	¥18 010 269 versé	¥8 994 083 recouvrés par voie de recours
	¥3 091 660	Nagoya, Japon		Dommages causés aux pêcheries	8 971 979 versé	
				Prise en charge financière	772 915 versé	
			Total	¥27 755 163		
TSUNEHISA MARU N°8 (Japon)	38 tjb	26.8.84	Naufrage (30)	Frais de nettoyage	¥16 610 200 versé	
	¥964 800	Osaka, Japon		Prise en charge financière	241 200 versé	
				Total	¥16 851 400	
KOHO MARU N°3 (Japon)	199 tjb	5.11.84	Echouement (20)	Frais de nettoyage	¥68 609 674 versé	
	¥5 385 920	Hiroshima, Japon		Dommages causés aux pêcheries	25 502 144 versé	
				Prise en charge financière	1 346 480 versé	
			Total	¥95 458 298		
KOSHUN MARU N°1 (Japon)	68 tjb	5.3.85	Abordage (80)	Frais de nettoyage	¥26 124 589 versé	¥8 866 222 recouvrés par voie de recours
	¥1 896 320	Baie de Tokyo, Japon		Prise en charge financière	474 080 versé	
				Total	¥26 598 669	
PATMOS (Grèce)	51 627 tjb	21.3.85	Abordage (700)	Mesures de sauvegarde et}		La plupart des demandes ont été réglées; Lit9 418 318 650 demandé Lit9 418 318 650 versés par l'assureur P & I; procédure judiciaire en cours contre le FIPOL.
	Lit13 263 703 650	Détroit de Messine, Italie		frais de nettoyage}	Lit9 418 318 650 agréé	
				(assistance incluse)}	735 268 884 demandé	
			Dommage au milieu marin	5 000 000 000 demandé		
			Total	Lit15 153 587 534		

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 219 425 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 £92 800 (évaluation)	25.8.87 Dubai, Emirats arabes Unis	Incendie (1 000)	Frais de nettoyage Frais de nettoyage Total partiel Frais de nettoyage Frais de nettoyage Total partiel	Dhs710 704 versé 153 589 agréé Dhs864 293 US\$146 565 versé 176 941 demandé US\$323 506	US\$160 000 seront remboursés par l'assureur P & I
TOLMIROS (Grèce)	48 914 tjb SKr50 000 000 (évaluation)	11.9.87 La côte ouest de la Suède	Cause inconnue (200)	Gouvernement suédois	SKr100 639 999 demandé	L'action en justice contre le propriétaire et le FIPOL a été retirée. Le FIPOL ne sera pas appelé à verser des indemnités.
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 Autorités des îles Anglo-Normandes	FF18 755 325 versé 1 227 718 versé 161 431 demandé 196 799 versé FF20 341 273 £24 776 versé	FF18 755 325 et FF196 799 versés par l'assureur P & I au Gouvernement français et aux demandeurs privés. Le FIPOL a intenté une action en justice contre le propriétaire et l'affrètement.

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 demandé	La Convention portant création du Fonds ne s'applique pas car le sinistre s'est produit avant son entrée en vigueur pour le Canada; la demande est restée sans suite.
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 Prise en charge financière Total	¥371 865 167 versé 53 500 000 versé 4 253 760 versé ¥429 618 927	D'autres demandes pourraient être présentées
NESTUCCA (Etats-Unis d'Amérique)	1 612 tjb (chiffre non connu)	23.12.88 Ile de Vancouver, Canada	Abordage (chiffre non connu)	Demandeurs privés	\$Can10 475 demandé	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 Total	¥19 159 905 versé 742 880 versé ¥19 902 785	

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 Prise en charge financière 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 Prise en charge financière Total	¥8 285 960 versé 431 760 versé ¥8 717 720	
NANCY ORR GAUCHER (Libéria)	2 829 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)	174 tjb ¥4 199 680	28.10.89 Yaizu, Japon	Erreur de manipula- tion de la cargaison (0,2)	Manque à gagner Frais de nettoyage Prise en charge financière Total	¥1 792 100 versé 368 510 versé 1 049 920 versé ¥3 210 530	
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 Prise en charge financière Total	¥5 490 570 versé 623 840 versé ¥6 114 410	
KAZUEI MARU N°10 (Japon)	121 tjb ¥3 476 160	11.4.90 Osaka, Japon	Abordage (30)	Frais de nettoyage Dommages causés aux pêcheries Prise en charge financière Total	¥48 883 038 versé 560 588 versé 869 040 versé ¥50 312 666	Action de recours prise contre le navire impliqué dans la collision
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 Prise en charge financière Total	¥96 431 versé 1 338 000 versé ¥1 434 431	¥430 329 recouverts par voie de recours

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)	Gouvernement suédois Dommages causés aux pêcheries Dommages par pollution Total	SKr17 668 153 demandé 530 239 versé 6 250 versé SKr18 204 642	
				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 causés à la cargaison Prise en charge financière Total	¥1 087 700 versé 200 800 versé ¥1 288 500	
BONITO (Suède)	2 866 tjb £241 000 (évaluation)	12.10.90 Tamise, Royaume-Uni	Erreur de manipula- tion de la cargaison (20)	Frais de nettoyage Frais de nettoyage Total	£1 969 versé 259 011 demandé £260 980	£1 969 versé par l'assureur P & I; il est improbable que la limite de responsabilité du propriétaire sera dépassée
RIO ORINOCO (Iles Caïmanes)	5 999 tjb \$Can1 182 167	16.10.90 Ile d'Anticosti, Canada	Echouement (185)	Club P & I Gouvernement Canadien Gouvernement Canadien Club P & I Total	\$Can458 417 versé 6 000 000 versé 4 218 848 agréé 470 404 demandé \$Can11 147 669	D'autres demandes seront présentées
PORTFIELD (Royaume-Uni)	481 tjb £39 970 (évaluation)	5.11.90 Pembroke Dock, Pays de Galles Royaume-Uni	Naufrage (110)	Frais de nettoyage Frais de nettoyage Dommages causés aux pêcheries Total	£303 437 versé 19 063 demandé 188 268 demandé £510 768	£39 472 versé par l'assureur P & I
				Prise en charge financière	£9 993 pas encore versé	
VISTABELLA (Trinité-et-Tobago)	1 090 tjb US\$100 000 (évaluation)	7.3.91 Caraïbes	Naufrage (chiffre non connu)	Demandeurs privés Gouvernement français Total	FF110 010 versé 7 000 000 demandé FF7 110 010	D'autres demandes seront présentées

HOKUNAN MARU N°12 (Japon)	209 tjb ¥3 523 520	5.4.91 Ile d'Okushiri, Japon	Echouement (petite quantité)	Frais de nettoyage Dommages causés aux pêcheries Total	¥2 932 899 demandé 33 117 397 demandé ¥36 050 296	
				Prise en charge financière	¥813 880 pas encore versé	
AGIP ABRUZZO (Italie)	98 544 tjb Lit16 600 millions (évaluation)	10.4.91 Livourne, Italie	Abordage (2 000)	Frais de nettoyage Frais de nettoyage Autorité locale italienne Total	Lit7 299 000 000 agréé 15 110 611 070 demandé 230 359 720 demandé Lit22 639 970 790	D'autres demandes seront présentées
HAVEN (Chypre)	109 977 tjb Lit23 950 220 000	11.4.91 Gênes, Italie	Incendie et explosion (chiffre non connu)	Gouvernement italien Autorités locales italiennes et demandeurs privés Total partiel Gouvernement français Autorités locales françaises Total partiel	Lit242 899 669 151 demandé 1 298 589 124 154 demandé Lit1 541 488 793 305 FF16 284 592 demandé 12 000 000 demandé FF28 284 592	Montants pas encore indiqués pour quelques demandes; d'autres demandes pourraient être présentées
KAIKO MARU N°86 (Japon)	499 tjb ¥14 660 480	12.4.91 Nomazaki, Japon	Abordage (25)	Frais de nettoyage Dommages causés aux pêcheries Total	¥77 927 993 demandé 62 680 286 demandé ¥140 608 279	
KUMI MARU N°12 (Japon)	113 tjb (chiffre non connu)	27.12.91 Baie de Tokyo, Japon	Abordage (5)	Frais de nettoyage	¥5 000 000 évaluation	

Notes

1 Les montants indiqués sont donnés en monnaie nationale; les taux de change appropriés étaient les suivants au 30 décembre 1991:

£ = Din	39,512	£ = DKr	11,0525	£ = FM	7,735	£ = ¥	234,75
DM	2,8375	Dh	6,8731	FF	9,6900	SKr	10,3700
\$Can	2,1645	US\$	1,8670	Lit	2149,75	Rbls	1,0290

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).

