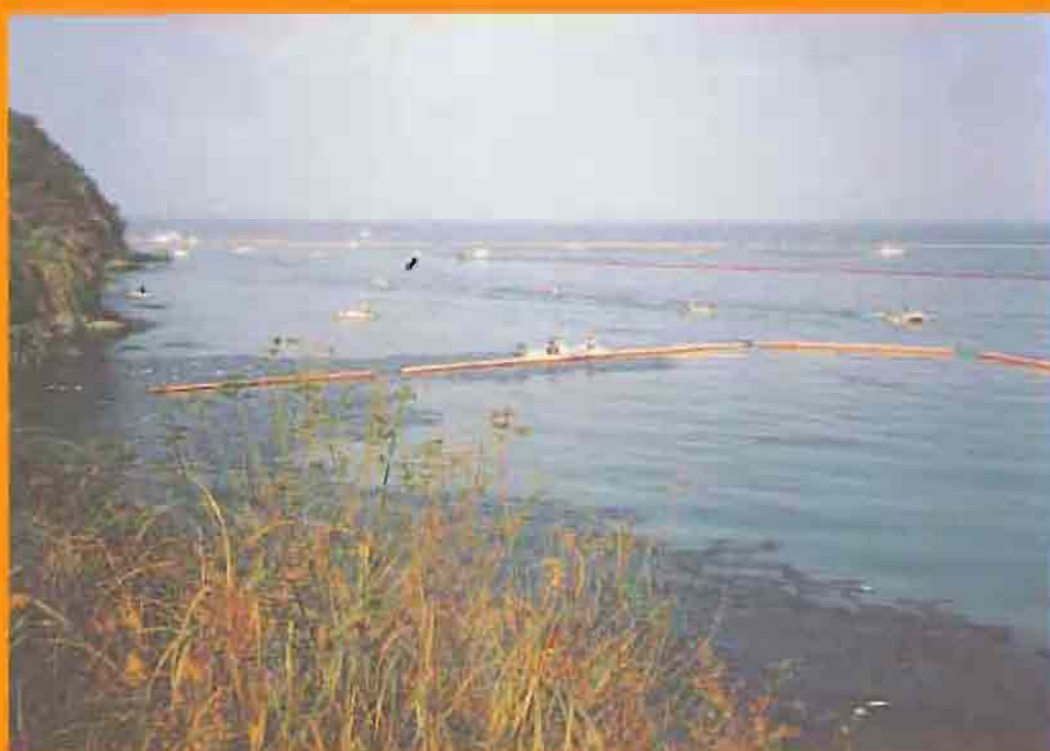


**FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION POUR LES
DOMMAGES DUS A LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES**



**RAPPORT ANNUEL DE
1994**

**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 1994**



Photographie en couverture:
Sinistre du *Toyotaka Maru* - Japon

Imprimé en Grande-Bretagne par:
Repro Workshop Ltd, Caker Stream Road, Alton, Hampshire.
Téléphone: (01420) 89449

AVANT-PROPOS

L'Administrateur du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) présente ci-joint le rapport sur les activités de l'Organisation en 1994, qui est sa seizième année d'existence. Le rapport vise à donner des renseignements généraux sur les aspects les plus importants de ces activités aux diverses parties prenantes au transport d'hydrocarbures par mer et autres intéressés, tels que les gouvernements et différents organismes publics, les intérêts maritimes, l'industrie pétrolière et les personnes soucieuses de l'environnement.

Le FIPOL s'est félicité de l'accroissement sensible du nombre de ses Membres en 1994. Au 31 décembre 1994, il comptait en effet 64 Etats Membres et il s'attend à ce qu'un certain nombre d'autres Etats se joignent à eux dans un proche avenir.



Le FIPOL a, en 1994, traité des demandes d'indemnisation découlant d'un certain nombre d'événements majeurs de pollution par les hydrocarbures et versé d'importantes sommes à titre d'indemnités aux victimes. Il a procédé à un examen des critères généraux de recevabilité des demandes d'indemnisation et pris également d'importantes décisions de principe au sujet de la recevabilité des demandes d'indemnisation, contribuant ainsi au développement du droit international dans ce domaine.

L'année 1994 a également été caractérisée par des progrès considérables sur la voie de l'entrée en vigueur des Protocoles de 1992 à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds, lesquels prévoient des limites d'indemnisation plus élevées et un champ d'application plus large que ne le faisaient les Conventions initiales. Les conditions d'entrée en vigueur de ces protocoles devraient se trouver remplies au cours du premier semestre de 1995, et ils devraient donc prendre effet pendant la première moitié de 1996, ce qui garantira la viabilité future du régime d'indemnisation instauré par les Conventions.

Le FIPOL espère que les renseignements donnés dans le rapport intéresseront la communauté internationale et contribueront à une meilleure compréhension des questions complexes liées à la responsabilité et à l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.


L'Administrateur
Måns Jacobsson

TABLE DES MATIERES

Avant-propos de l'Administrateur	Page 3
Table des matières	5
Préface du Président de l'Assemblée	7
1 Introduction	9
2 Membres du FIPOL et relations extérieures	10
2.1 Etats Membres du FIPOL	10
2.2 Relations avec les Etats non Membres	11
2.3 Relations avec les organisations internationales et les milieux intéressés	12
3 Assemblée et Comité exécutif	14
3.1 Assemblée: 17ème session	14
3.2 Comité exécutif: 38ème à 41ème sessions	16
4 Administration du FIPOL	17
4.1 Secrétariat	17
4.2 Comptes du FIPOL	17
4.3 Placement des fonds	18
5 Contributions	20
5.1 Le système de contributions	20
5.2 Contributions annuelles de 1993	20
5.3 Contributions annuelles de 1994	21
5.4 Variation des contributions annuelles d'une année sur l'autre	22
5.5 Hydrocarbures donnant lieu à contribution: interprétation du mot "reçu"	22
6 Critères de recevabilité des demandes d'indemnisation	24
6.1 Création du Groupe de travail	24
6.2 Conclusions du Groupe de travail	24
6.3 Position adoptée par l'Assemblée	29
7 Les Protocoles de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds	30
7.1 Historique	30
7.2 Principaux amendements	30
7.3 Perspectives d'entrée en vigueur	32
7.4 Préparatifs pour l'entrée en vigueur	32
8 Règlement des demandes d'indemnisation	33
8.1 Aperçu général	33
8.2 Sinistres dont le FIPOL a traité en 1994	36
<i>Palmos</i>	36
<i>Kasuga Maru N°1</i>	39

8.2	Sinistres dont le FIPOL a traité en 1994 [suite/	
	<i>Rio Orinoco</i>	Page 40
	<i>Portfield</i>	43
	<i>Vistabella</i>	44
	<i>Agip Abruzzo</i>	46
	<i>Haven</i>	48
	<i>Kumi Maru N°12</i>	57
	<i>Aegean Sea</i>	57
	<i>Braer</i>	65
	<i>Sambo N°11</i>	73
	<i>Taiko Maru</i>	74
	<i>Ryoyo Maru</i>	77
	<i>Keumdong N°5</i>	77
	<i>Iliad</i>	80
	<i>Seki</i>	81
	<i>Daito Maru N°5</i>	83
	<i>Toyotaka Maru</i>	84
	<i>Hoyu Maru N°53</i>	85
	<i>Sung Il N°1</i>	86
9	L'avenir	87
Annexes		
I	Structure du FIPOL	89
II	Note sur les états financiers publiés	90
III	Compte des recettes et des dépenses - Fonds général	91
IV	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Brady Maria/Thuntank 5</i>	92
V	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Kasuga Maru</i>	93
VI	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Rio Orinoco</i>	94
VII	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Haven</i>	95
VIII	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Volgoneft 263</i>	96
IX	Bilan du FIPOL	97
X	Rapport du Commissaire aux Comptes	98
XI	Opinion du Commissaire aux Comptes	104
XII	Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des Etats Membres pendant l'année civile 1993	105
XIII	Résumé des sinistres	106

PREFACE

Après avoir ouvert la session d'octobre 1994 de l'Assemblée du FIPOL, j'ai annoncé que je ne solliciterai pas ma réélection à la présidence pour la session suivante de 1995. Cette année étant donc la dernière à me voir dans mes fonctions de Président, je suis heureux d'avoir cette occasion de faire quelques remarques sur les activités du FIPOL en 1994.

Lorsque j'ai été élu Président de l'Assemblée à la première session en 1978, nul ne savait ce qu'il adviendrait du FIPOL. Ainsi qu'il ressort du Rapport annuel, le Fonds joue maintenant un rôle très important dans le domaine de la responsabilité et de l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, non seulement pour ce qui est des montants versés aux victimes, mais aussi s'agissant du développement du droit international, comme en témoigne l'intérêt que les gouvernements et l'industrie ont manifesté pour l'examen des critères de recevabilité des demandes d'indemnisation auquel le FIPOL a procédé en 1994.



Le respect que le FIPOL a gagné au fil des ans est largement imputable à l'efficacité et au dévouement de son Secrétariat, dirigé pendant les six premières années par Reinhard Ganten et, depuis une décennie, par Måns Jacobsson. Je souhaite faire part ici de ma gratitude pour le concours et l'appui que le personnel du FIPOL m'a accordés tout au long de ma présidence.

Les Protocoles de 1992 à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds revêtent une importance capitale pour l'avenir du FIPOL. Ce dernier va donc entreprendre en 1995 des préparatifs pour l'entrée en vigueur de ces protocoles qui devrait intervenir en 1996.

C'est avec honneur et plaisir que j'ai servi la communauté internationale dans mes fonctions de Président de l'Assemblée du FIPOL. Je suis reconnaissant d'avoir eu le privilège d'être, à ce titre, associé à son oeuvre pendant seize ans.

A stylized, handwritten signature in dark ink, consisting of several fluid, connected strokes.

Le Président de l'Assemblée
Jørgen Bredholt

1 INTRODUCTION

Le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) a été créé en octobre 1978. Cette organisation intergouvernementale mondiale fournit une indemnisation pour les dommages dus à une pollution résultant du déversement d'hydrocarbures persistants par des navires-citernes en charge. Le FIPOL oeuvre dans le cadre de deux conventions internationales, 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. Elle pose le principe de leur responsabilité objective 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 complète la Convention sur la responsabilité civile, en établissant un régime d'indemnisation additionnelle. Ayant institué le FIPOL, elle lui confie le soin d'administrer ce régime.

Le FIPOL est une organisation à trois niveaux. Il est régi par une Assemblée composée de représentants des gouvernements de tous les Etats Membres. Celle-ci élit le Comité exécutif qui réunit 15 Etats Membres et dont la principale fonction est d'approuver le règlement des demandes d'indemnisation, pour autant que l'Administrateur du FIPOL ne soit pas habilité à y procéder. L'Administrateur dirige le Secrétariat dont le siège est à Londres.

Le FIPOL a pour principale fonction d'offrir une indemnisation supplémentaire aux victimes d'une pollution par les hydrocarbures dans les Etats Membres lorsque celles-ci ne peuvent être pleinement indemnisées aux termes de la Convention sur la responsabilité civile parce que le montant total des dommages avérés dépasse la limite de responsabilité du propriétaire du navire. 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 £56 millions ou US\$87 millions), y compris le montant effectivement versé par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

2 MEMBRES DU FIPOL ET RELATIONS EXTERIEURES

2.1 Etats Membres du FIPOL

Lors de son entrée en vigueur en octobre 1978, la Convention portant création du Fonds comptait 14 Etats Parties, devenus de ce fait Membres du FIPOL. Depuis, leur nombre n'a cessé d'augmenter. Ils étaient 57 à la fin de 1993.

En 1994, sept Etats ont adhéré à la Convention portant création du Fonds. Celle-ci est en effet entrée en vigueur pour l'Albanie le 5 juillet, pour la Barbade le 4 août, pour le Mexique le 11 août et pour Saint-Kitts-et-Nevis le 13 décembre. Elle entrera en outre en vigueur pour l'Australie le 8 janvier 1995, pour les Iles Marshall le 28 février 1995 et pour la Belgique le 1er mars 1995, ce qui portera à 64 le nombre des Etats Membres, comme suit:

Albanie	France	Oman
Algérie	Gabon	Papouasie-Nouvelle-
Allemagne	Gambie	Guinée
Australie	Ghana	Pays-Bas
Bahamas	Grèce	Pologne
Barbade	Iles Marshall	Portugal
Belgique	Inde	Qatar
Bénin	Indonésie	République arabe
Brunéi Darussalam	Irlande	syrienne
Cameroun	Islande	République de Corée
Canada	Italie	Royaume-Uni
Chypre	Japon	Saint-Kitts-et-Nevis
Côte d'Ivoire	Kenya	Seychelles
Croatie	Koweït	Sierra Leone
Danemark	Libéria	Slovénie
Djibouti	Maldives	Sri Lanka
Emirats arabes unis	Malte	Suède
Espagne	Maroc	Tunisie
Estonie	Mexique	Tuvalu
Fédération de Russie	Monaco	Vanuatu
Fidji	Nigéria	Venezuela
Finlande	Norvège	Yougoslavie

Si le système d'indemnisation instauré par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds fonctionne aussi bien, c'est essentiellement parce que le FIPOL et son Secrétariat ont, au fil des années, bénéficié du ferme appui des gouvernements des Etats Membres. Pour établir et maintenir des contacts personnels entre le Secrétariat du FIPOL et les fonctionnaires chargés des questions touchant le FIPOL au sein des administrations nationales, l'Administrateur se rend, chaque année, dans certains Etats Membres. En 1994, il est allé dans cinq d'entre eux pour y avoir des entretiens avec des responsables gouvernementaux au sujet de la Convention portant création du Fonds et du fonctionnement du FIPOL.



2.2 Relations avec les Etats non Membres

Plusieurs Etats deviendront vraisemblablement Membres du FIPOL dans un avenir proche. Une législation visant à mettre en oeuvre la Convention portant création du Fonds se trouve à un stade avancé d'élaboration en Arabie saoudite, au Chili, en Colombie, en Equateur, en Malaisie, à Maurice, au Mozambique, en Nouvelle-Zélande, en République islamique d'Iran, à Singapour et en Suisse. 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 1994, les Etats ci-après bénéficiaient du statut d'observateur:

Arabie saoudite
Argentine
Australie
Belgique
Brésil
Chili
Chine
Colombie
Egypte
Equateur

Etats-Unis
Iran (République islamique d')
Jamaïque
Lettonie
Panama
Philippines
République populaire
démocratique de Corée
Suisse

Le Secrétariat du FIPOL a poursuivi ses efforts pour accroître le nombre des Etats Membres. A cet effet, l'Administrateur s'est rendu en Australie, à Bahreïn, en Belgique, en Israël, en Malaisie, à Singapour et en Uruguay en vue d'y avoir des entretiens concernant les Conventions et les activités du FIPOL avec des représentants des pouvoirs publics et des milieux intéressés. Il a pris part à une réunion du réseau de coopération des autorités maritimes de l'Amérique du Sud, du Mexique, du Panama et de Cuba (ROCRAM) tenue à Montevideo (Uruguay). L'Administrateur et d'autres fonctionnaires ont participé à des séminaires, des conférences et des ateliers sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et sur le fonctionnement du FIPOL.

Le Secrétariat du FIPOL a, sur leur demande, aidé plusieurs 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.

2.3 Relations avec les organisations internationales et les milieux intéressés

Comme les années précédentes, le FIPOL a bénéficié d'une étroite collaboration avec de nombreuses organisations intergouvernementales et internationales non gouvernementales, ainsi qu'avec des organismes créés par des intérêts privés intervenant dans le transport maritime des hydrocarbures.

Les organisations intergouvernementales ci-après sont dotées du statut d'observateur auprès du FIPOL:

- Organisation des Nations Unies
- Organisation maritime internationale (OMI)
- Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE)
- Commission de la protection de l'environnement de la mer Baltique (Commission d'Helsinki)
- Communauté européenne
- Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT)
- Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)

Le FIPOL collabore de manière particulièrement étroite avec l'Organisation maritime internationale (OMI) auprès de laquelle il jouit du statut d'observateur. En 1994, le Secrétariat a représenté le FIPOL aux réunions du Conseil et de divers comités de l'OMI.

Le FIPOL a été représenté en novembre 1994 à la première session de l'Assemblée de l'Autorité internationale des fonds marins, laquelle avait été convoquée à la suite de l'entrée en vigueur de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer.

Les organisations internationales non gouvernementales ci-après sont dotées 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)
Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
Réseau International des Amis de la Terre (FOEI)
Union internationale pour la conservation de la nature et de
ses ressources (UICN)

Dans la majorité des affaires dont le FIPOL a eu à connaître, il a suivi les opérations de nettoyage et évalué les demandes d'indemnisation en étroite coopération avec le Club P & I concerné. Lorsqu'il a besoin d'une assistance technique pour des cas de pollution par les hydrocarbures, le FIPOL a en général recours à l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF). Le FIPOL entretient également une collaboration étroite avec l'Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) et Cristal Ltd, qui représentent 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).



Sung Il N°1 - préparatifs pour les opérations d'allégement

3 ASSEMBLEE ET COMITE EXECUTIF

3.1 Assemblée

17ème session

L'Assemblée, qui se compose de représentants de tous les Etats Membres, a tenu sa 17ème session du 17 au 21 octobre 1994.

M. Jørgen Bredholt (Danemark) a été réélu Président de l'Assemblée. Il a annoncé qu'il ne solliciterait pas sa réélection à la prochaine session. L'Assemblée a rendu hommage au professionnalisme, à l'efficacité et à la bonne humeur extraordinaires dont il avait fait preuve dans ses fonctions depuis son élection à la 1ère session, en novembre 1978.

L'Assemblée a pris les grandes décisions suivantes lors de la 17ème session.

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	Inde	Norvège
Cameroun	Italie	République de Corée
Emirats arabes unis	Japon	Royaume-Uni
France	Libéria	Sri Lanka
Grèce	Mexique	Suède

M. Måns Jacobsson (Suède) a été nommé au poste d'Administrateur du FIPOI pour un troisième mandat de cinq ans courant à partir du 1er janvier 1995.

L'Assemblée a pris note du rapport du Commissaire aux comptes et de son opinion sur les états financiers du FIPOI et a approuvé les comptes pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1993 (voir section 4.2).

Le Contrôleur et vérificateur général du Royaume-Uni a été reconduit dans ses fonctions de Commissaire aux comptes du FIPOI pour un mandat de quatre ans à partir du 1er janvier 1995.

Le budget de 1995 qui prévoit des dépenses administratives s'élevant au total à £1 212 880 a été adopté.

L'Assemblée a décidé de porter le capital de roulement du FIPOI de £11 millions à £15 millions.

L'Assemblée a décidé de percevoir pour 1994 des contributions annuelles d'un montant total de £40 millions, lesquelles devaient être payées au 1er février 1995 (voir section 5.3).

Un Organe consultatif sur les placements a été créé pour donner à l'Administrateur des conseils de caractère général sur les placements (voir section 4.3).

L'Assemblée a appuyé le rapport du 7ème Groupe de travail intersessions qu'elle avait créé à sa session de 1993 en le chargeant d'étudier les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation (voir section 6).

- ◆ L'Administrateur a été prié de déployer tous les efforts possibles pour encourager les Etats à devenir Parties au Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds. Elle a donné à l'Administrateur des instructions concernant les préparatifs nécessaires pour l'entrée en vigueur de ce protocole, en particulier s'agissant de l'administration de l'organisation (appelée le "Fonds de 1992") qui serait créée en vertu du Protocole (voir section 7).
- ◆ La République islamique d'Iran et la République de Lettonie se sont vu accorder le statut d'observateur auprès du FIPOOL.
- ◆ L'Assemblée a décidé d'inclure, dans la liste des instruments figurant à l'article 5.3a) de la Convention portant création du Fonds, avec effet à compter du 1er mai 1995, les amendements à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74) adoptés en décembre 1992 par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI.
- ◆ L'Assemblée a noté avec satisfaction que le Protocole de 1976 à la Convention portant création du Fonds entrerait en vigueur le 22 novembre 1994. En vertu de ce protocole, le "franc" qui était l'unité de compte prévue dans la Convention de 1971 portant création du Fonds est remplacé par l'unité de compte prévue dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, telle que modifiée par le Protocole de 1976 y relatif, soit le droit de tirage spécial (DTS) tel que défini par le Fonds monétaire international.



L'Assemblée présidée par M. J. Bredholt (Danemark)

3.2 Comité exécutif

Le Comité exécutif a tenu quatre sessions en 1994, sous la présidence de M. Charles Coppolani (France), à savoir la 38ème session du 9 au 11 février 1994, la 39ème session les 5 et 6 mai 1994, la 40ème session les 17 et 18 octobre 1994 et la 41ème session le 21 octobre 1994.

Il est rendu compte des principales décisions prises par le Comité exécutif lors de ces quatre sessions de 1994 dans la section 8.2 qui traite des divers sinistres.

38ème session

Les débats de la 38ème session du Comité exécutif se sont axés sur certaines questions relatives au sinistre du *Patmos* (Italie, 1985), au sinistre du *Rio Orinoco* (Canada, 1990), au sinistre de l'*Aegean Sea* (Espagne, 1992), au sinistre du *Braer* (Shetland, Royaume-Uni, 1993) et au sinistre du *Keumdong N°5* (République de Corée, 1993). Le Comité exécutif a pris d'importantes décisions de principe, en particulier pour ce qui est de la recevabilité des demandes d'indemnisation pour préjudices économiques purs.

39ème session

A sa 39ème session, le Comité exécutif a poursuivi l'examen des demandes d'indemnisation nées des sinistres de l'*Aegean Sea*, du *Braer* et du *Keumdong N°5*. La question du préjudice économique pur est demeurée au centre de ses débats.

40ème session

La Comité exécutif s'est penché, à sa 40ème session, sur la question de savoir si la majorité des demandes nées du sinistre du *Haven* (Italie, 1991) étaient frappées de prescription. Il a, en outre, examiné un certain nombre de demandes résultant des sinistres de l'*Aegean Sea* et du *Braer*. Il a débattu des faits nouveaux survenus dans les affaires du *Rio Orinoco*, de l'*Agip Abruzzo* et du *Keumdong N°5*. Il a également été informé de l'état des demandes découlant d'autres sinistres qui mettaient en cause le FIPOL et il a pris note des règlements auxquels l'Administrateur avait procédé.

41ème session

A sa 41ème session, le Comité exécutif a réélu M. Charles Coppolani (France) à la présidence. Il a examiné certaines demandes relatives au sinistre de l'*Aegean Sea*. Il a pris note de la situation concernant le sinistre du *Toyotaka Maru* qui s'était produit au Japon pendant la semaine où il siégeait.

4 ADMINISTRATION DU FIPOL

4.1 Secrétariat

Le Secrétariat administre le FIPOL et traite, en particulier, les demandes d'indemnisation.

A la fin de 1994, le Secrétariat comptait douze fonctionnaires: l'Administrateur, le Juriste, le Fonctionnaire des finances/du personnel, le Fonctionnaire des demandes d'indemnisation, le Fonctionnaire d'administration, la Secrétaire de l'Administrateur, quatre Secrétaires, un Commis/Messenger et une Téléphoniste/Secrétaire.

Vu l'effectif restreint de son Secrétariat, le FIPOL a recours à des consultants auxquels il demande de lui fournir des conseils d'ordre juridique ou technique ou d'effectuer des études. Dans deux affaires (celles de l'*Aegean Sea* et du *Braer*), le FIPOL et les assureurs P & I en cause ont, ensemble, ouvert des bureaux locaux des demandes d'indemnisation. Ces bureaux ont permis de traiter plus efficacement le grand nombre des demandes soumises.

4.2 Comptes du FIPOL

Les comptes du FIPOL pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1993 ont été approuvés par l'Assemblée en octobre 1994. Des tableaux récapitulant les renseignements donnés dans les états financiers du FIPOL certifiés pour cet exercice figurent aux annexes II à IX 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 1993 sont reproduits intégralement aux annexes X et XI. Des comptes distincts des recettes et des dépenses sont présentés pour le fonds général et chaque fonds des grosses demandes d'indemnisation. Un fonds des grosses demandes d'indemnisation est constitué pour chaque sinistre au titre duquel le montant total payable par le FIPOL dépasse un million de droits de tirage spéciaux (DTS), ce qui représente actuellement environ £912 000.

Le fonds général (annexe III) a enregistré en 1993 des recettes d'un montant total de £1 133 536, dont une grande partie (£599 078) provenait des intérêts perçus sur les placements des avoirs du FIPOL (voir section 4.3). Des contributions initiales d'un montant total de £327 300 ont été versées par les contributeurs de trois Etats Membres. Aucune contribution annuelle n'était due en 1993, puisque l'Assemblée avait décidé de ne pas percevoir de contributions au fonds général pour 1992. Les dépenses administratives se sont élevées à £807 554 en 1993, tandis que les dépenses au titre des petites demandes d'indemnisation se chiffraient, au total, à £3 323 763. Un déficit de £3 003 579 s'est dégagé pour l'exercice financier 1993.

Aucune opération notable n'a été faite en 1993 sur le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Brady Maria/Thurmtank 5*, sur le fonds du *Kasuga Maru N°1* ni sur le fonds du *Rio Orinoco* (annexes IV, V et VI). Au 31 décembre 1993, ces fonds enregistraient des soldes de £205 865, £349 557 et £1 268 753, respectivement.

Le fonds du *Haven* (annexe VII) a encaissé, en 1993, des contributions d'un montant total de £10 478 252. Il a obtenu un rendement de £1 897 121 sur le placement de ses avoirs. Les paiements au titre d'honoraires et d'autres frais se sont élevés au total à £765 254. Le solde enregistré au 31 décembre 1993 se chiffrait à £27 071 670.

Au total, les contributions de 1993 au fonds du *Volgoneft 263* (annexe VIII) ont été de £938 637. Un montant de £3 126 a été perçu sur le placement des avoirs de ce fonds des grosses demandes d'indemnisation. Au 31 décembre 1993, le solde s'élevait à £60 115.

Le bilan du FIPOL au 31 décembre 1993 qui figure à l'annexe IX indique des avoirs nets de £5 740 157. Un état détaillé du passif éventuel du FIPOL figure dans un tableau joint aux états financiers. Au 31 décembre 1993, le passif éventuel était évalué à £200 686 171 au titre de demandes d'indemnisation nées de 13 sinistres.

En ce qui concerne le sinistre du *Haven* (Italie, avril 1991), des demandes d'indemnisation d'un montant total d'environ £480 millions avaient été soumises au 31 décembre 1993. On évaluait le passif éventuel à £36 982 800 en partant de l'hypothèse que le montant maximal de 900 millions de francs-or payable par le FIPOL en vertu de l'article 4.4 de la Convention portant création du Fonds (y compris tout montant versé par le propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile) serait converti en monnaie nationale à raison de 15 francs-or pour un droit de tirage spécial (DTS). Un juge du tribunal de première instance de Gênes qui était chargé de la procédure en limitation a décidé, en mars 1992, qu'il fallait calculer le montant maximal payable par le FIPOL en appliquant le cours de l'or sur le marché libre, ce qui donnait un montant de Lit 771 397 947 400 (£304 millions), au lieu de Lit 102 864 000 000 (£41 millions) comme le soutenait le FIPOL sur la base de ses calculs fondés sur le DTS. Le FIPOL a fait opposition à cette décision, mais celle-ci a été confirmée par le tribunal de première instance. Le FIPOL a fait appel de la décision rendue par le tribunal de première instance. La Cour d'appel devrait se prononcer en 1995. On trouvera de plus amples détails à cet égard à la section 8.2.

Les comptes du FIPOL pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1994 seront soumis au printemps de 1995 au Commissaire aux comptes pour qu'il formule son opinion, puis ils seront présentés à l'Assemblée pour approbation à sa session d'octobre 1995. Ces comptes seront ensuite reproduits dans le rapport sur les activités du FIPOL pour l'année civile 1995.

4.3 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. Lorsqu'il effectue de tels placements, il prend, selon les termes du Règlement intérieur, toutes les mesures nécessaires afin de conserver suffisamment d'avoirs liquides pour les opérations du Fonds, d'éviter les risques inutiles de fluctuations monétaires et, d'une façon générale, d'obtenir un rendement raisonnable sur les placements du Fonds. 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 1994, des placements ont été effectués auprès de plusieurs banques, maisons d'escompte et sociétés de crédit immobilier du Royaume-Uni. Au 31 décembre 1994, le

portefeuille des placements du FIPOL s'élevait au total à £64 126 000. Ce montant se compose des avoirs du FIPOL, du fonds de prévoyance du personnel et d'un solde créditeur de £139 000 au titre du compte des contribuables.

Du fait de la baisse générale des taux d'intérêt en 1992 et 1993, le rendement des placements du FIPOL a diminué au cours de ces dernières années. Si l'on exclut les dépôts placés jusqu'à sept jours fixes, les placements ont en 1994 porté des intérêts dont le taux annuel a varié entre 5% et $7\frac{25}{32}\%$ pendant l'année, la moyenne étant de 5,5%. Les intérêts perçus en 1994 sur les placements se sont élevés à £3 184 000, sur un capital de £68 millions en moyenne.

En octobre 1994, l'Assemblée a décidé de créer un organe consultatif sur les placements qui serait composé d'experts extérieurs ayant des connaissances spécialisées en matière de placement et qui donnerait à l'Administrateur des conseils de caractère général sur les placements. L'Assemblée a nommé trois experts à cet organe pour une année et décidé qu'ils pourraient être réélus pour des mandats consécutifs. Elle a pensé comme l'Administrateur que l'Organe devrait avoir un rôle consultatif et que l'Administrateur demeurerait seul responsable de la prise des décisions nécessaires concernant les placements individuels. Il a été bien précisé que le FIPOL n'était pas une banque d'affaires et qu'il devrait continuer d'appliquer une politique de placement prudente et circonspecte.

L'Assemblée a également décidé en octobre 1994 de porter de £4 millions à £8 millions le montant maximal des placements que le FIPOL pouvait normalement faire dans une institution quelconque.



Seki - nettoyage du rivage

5 CONTRIBUTIONS

5.1 Le système de contributions

Assiette des contributions

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

A sa session d'octobre 1994, l'Assemblée a noté les inquiétudes exprimées par l'Administrateur et le Commissaire aux comptes devant le fait que certains Etats Membres continuaient de ne pas soumettre leurs rapports sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution qu'ils avaient reçus. Elle a partagé l'avis de l'Administrateur selon lequel la non-soumission de ces rapports posait un grave problème. Elle a appelé l'attention des Etats Membres sur la résolution N°7, adoptée en 1988, par laquelle les Etats Membres étaient instamment priés de prendre les mesures nécessaires pour veiller à ce que les rapports sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus sur leur territoire soient soumis à temps et de la manière prescrite dans le Règlement intérieur du FIPOL.

Contributions initiales et contributions annuelles

Le Fonds perçoit des contributions initiales et des contributions annuelles.

Les contributions initiales sont exigibles lorsqu'un Etat devient Membre du FIPOL. La somme demandée aux contributeurs est calculée sur la base d'un montant 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 l'Etat considéré. L'Assemblée a fixé ce montant à 0,04718 franc-or par tonne d'hydrocarbures (soit 0,003145 DTS) ce qui, au 29 décembre 1994, correspondait à £0,0029468.

Les contributions annuelles permettent au FIPOL de faire face aux versements pour indemnisation et prise en charge financière et aux frais administratifs prévus pour l'année à venir.

5.2 Contributions annuelles de 1993

En octobre 1993, l'Assemblée a décidé de percevoir pour 1993 des contributions annuelles au fonds général et à quatre fonds des grosses demandes d'indemnisation qui s'élevaient à un montant total de £78 millions comme cela est indiqué ci-après:

Fonds	Date du sinistre	Hydrocarbures reçus: année pertinente	Total à percevoir £	Montant dû par tonne £
Fonds général	–	1992	8 millions	0,0075811
Fonds de l' <i>Aegean Sea</i>	03.12.92	1991	20 millions	0,0212284
Fonds du <i>Braer</i>	05.01.93	1992	35 millions	0,0357631
Fonds du <i>Taiko Maru</i>	31.05.93	1992	10 millions	0,0093114
Fonds du <i>Keumdong N°5</i>	27.09.93	1992	5 millions	0,0046557

Au 31 décembre 1994, 99,56% des contributions annuelles de 1993, qui étaient dues le 1er février 1994, avaient été versés.

5.3 Contributions annuelles de 1994

En octobre 1994, l'Assemblée a décidé de percevoir pour 1994 des contributions annuelles au fonds général et à trois fonds des grosses demandes d'indemnisation qui s'élevaient à un montant total de £40 millions et étaient payables au 1er février 1995.

Les contributions annuelles demandées pour 1994 et le montant payable par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution sont indiqués dans le tableau ci-après:

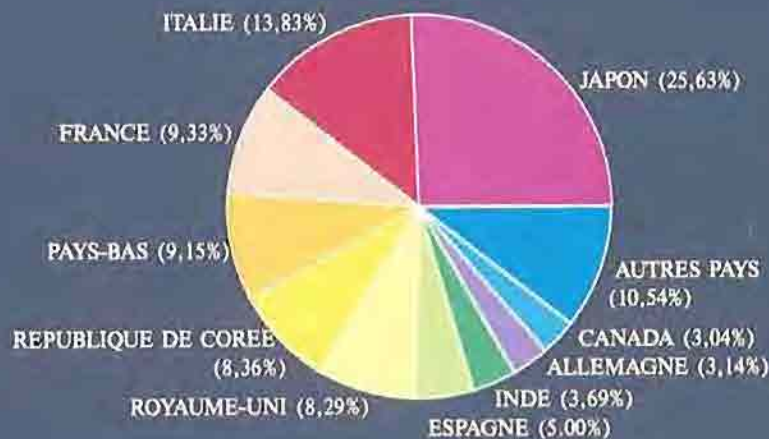
Fonds	Date du sinistre	Hydrocarbures reçus: année pertinente	Total à percevoir £	Montant dû par tonne £
Fonds général	–	1993	6 millions	0,0055015
Fonds de l' <i>Aegean Sea</i>	03.12.92	1991	15 millions	0,0159144
Fonds du <i>Keumdong N°5</i>	27.09.93	1992	10 millions	0,0093375
Fonds du <i>Toyotaka Maru</i>	17.10.94	1993	9 millions	0,0081866

Au 31 décembre 1994, un total de £283 826 avait été reçu au titre des contributions annuelles de 1994.

Les contributions de 1994 au fonds général ont été calculées en fonction des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçus dans les Etats Membres en 1993 (annexe XII). Elles se répartissent entre les Etats Membres comme cela est indiqué dans le graphique ci-après.

Estimant que le solde du fonds du *Volgoneft 263* (à savoir £63 000) ne pouvait pas être considéré comme important, l'Assemblée a décidé de le virer au fonds général au 31 décembre 1994, en application du Règlement intérieur.

CONTRIBUTIONS ANNUELLES DE 1994 AU FONDS GENERAL



5.4 Variation des contributions annuelles d'une année sur l'autre

Les versements effectués par le FIPOLE 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 FIPOLE varie aussi d'une année à l'autre, comme le montre le tableau ci-après.

Pour ce qui est de l'encaissement des contributions d'années antérieures, un total de £824 324 n'avait pas été acquitté au 31 décembre 1994; 65% de cet arriéré étaient dus par des contribuables de l'ancienne Union des Républiques socialistes soviétiques et de l'ex-Yougoslavie.

En octobre 1994, l'Assemblée s'est déclarée satisfaite de la situation concernant le paiement des contributions.

5.5 Hydrocarbures donnant lieu à contribution: interprétation du mot "reçu"

Comme cela est mentionné ci-dessus, des contributions sont demandées aux personnes qui ont *reçu* des hydrocarbures donnant lieu à contribution dans des ports ou terminaux d'un Etat Membre du FIPOLE après leur transport par mer. Depuis 1991, deux sociétés de stockage aux Pays-Bas soutiennent que l'interprétation donnée par le FIPOLE au mot "reçu" dans la Convention portant création du Fonds est inexacte. Elles maintiennent

qu'elles ne peuvent être considérées comme des réceptionnaires d'hydrocarbures donnant lieu à contribution étant donné qu'elles se bornent à stocker des hydrocarbures reçus pour le compte d'autres sociétés.

Année	Fonds général	Fonds des grosses demandes d'indemnisation	Total demandé
	£	£	£
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
1992	0	10 950 000	10 950 000
1993	8 000 000	70 000 000	78 000 000
1994	6 000 000	34 000 000	40 000 000

L'Assemblée a examiné en octobre 1992 l'interprétation du mot "reçu". Elle a confirmé la position qu'elle avait adoptée en 1980 et qui consistait à laisser une certaine latitude aux Etats Membres afin qu'ils puissent adopter un système commode d'établissement des rapports permettant de vérifier les chiffres de manière simple et efficace et en tenant compte des particularités du transport des hydrocarbures et de la situation prévalant dans le pays. Par ailleurs, si le paiement n'était pas effectué par les personnes signalées dans le rapport, autres que les réceptionnaires physiques, ceux-ci devraient, en dernier ressort, être tenus de verser des contributions, que l'établissement ou la résidence des personnes signalées dans le rapport se trouve ou non sur le territoire d'un Etat Membre. L'Assemblée a également soutenu que les sociétés de stockage aux Pays-Bas étaient tenues de verser des contributions à l'égard des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qu'elles avaient effectivement reçues.

L'une d'entre elles a fait appel devant le tribunal administratif de la décision du Ministère néerlandais des affaires économiques de l'inclure dans son rapport au FIPOL comme ayant reçu des hydrocarbures donnant lieu à contribution. Cette société a demandé au tribunal de déclarer qu'elle n'était pas redevable de contributions au FIPOL et d'annuler en conséquence la notification par laquelle le Gouvernement néerlandais avait indiqué qu'elle avait reçu en 1991 des hydrocarbures donnant lieu à contribution en spécifiant les quantités reçues.

Le tribunal a renvoyé cet appel au Ministère des affaires économiques pour que ce dernier prenne une décision formelle. Le Ministère a rejeté cet appel en septembre 1992. La société a alors saisi le tribunal administratif d'appel des Pays-Bas qui l'a déboutée en février 1994. La société n'a pas le droit de faire appel de ce déboutement.

6 CRITERES DE RECEVABILITE DES DEMANDES D'INDEMNISATION

6.1 Création du Groupe de travail

En octobre 1993, l'Assemblée a créé un Groupe de travail intersessions auquel elle a confié le mandat suivant:

- ^ examiner les critères généraux de recevabilité des demandes d'indemnisation pour les "dommages par pollution" et les "mesures de sauvegarde" dans le cadre de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds ainsi que des Protocoles de 1992 à ces Conventions;
- ◀ étudier en particulier les problèmes liés aux demandes d'indemnisation des "préjudices économiques purs" et des "mesures de sauvegarde" prises pour prévenir ou limiter les préjudices économiques purs;
- ✦ examiner les problèmes liés à la recevabilité des demandes d'indemnisation pour les dommages à l'environnement dans le cadre de la définition du "dommage par pollution" mentionnée ci-dessus;
- ✦ étudier les procédures que doit appliquer le FIPOL pour l'évaluation et le règlement des demandes d'indemnisation.

6.2 Conclusions du Groupe de travail

Le 7ème Groupe de travail intersessions a tenu une première réunion du 7 au 9 février 1994 et une seconde les 3 et 4 mai 1994. Il a élu M. Charles Coppolani (France) à la présidence. Il a fondé ses travaux sur une vaste documentation soumise par des États Membres, par l'Administrateur et par des organisations non gouvernementales internationales dotées du statut d'observateur auprès du FIPOL.

Le Groupe de travail a jugé important de dégager des conclusions précises pour chacune des principales questions, afin de donner au Comité exécutif un cadre de référence pour l'examen des demandes individuelles. Les points saillants de ces conclusions sont indiqués ci-dessous.

Dommmages aux biens et opérations de nettoyage à terre et en mer

Le Groupe de travail a approuvé les critères de recevabilité que le FIPOL avait appliqués jusque là aux demandes pour les dommages aux biens ou pour les opérations de nettoyage menées à terre et en mer.

Mesures visant à prévenir un dommage physique

Pour ce qui est des mesures visant à prévenir un dommage physique, le Groupe de travail a déclaré qu'il faudrait se fonder sur des critères objectifs pour évaluer si elles étaient

raisonnables comme cela était prescrit à l'article L.7 de la Convention sur la responsabilité civile.

- * Pour évaluer si elles étaient raisonnables sur le plan technique, il faudrait se fonder sur les données dont la personne responsable disposait au moment de décider de ces mesures, compte tenu des conseils techniques alors donnés ou offerts. Cette personne devrait revoir sa décision en fonction de l'évolution de la situation et de plus amples conseils techniques.
- Les coûts encourus devraient également être raisonnables. Il devrait y avoir une corrélation raisonnable entre les coûts et les avantages obtenus ou raisonnablement escomptés. Au cours de cette évaluation, il faudrait dûment tenir compte des particularités de la situation.

Coûts fixes

Le Groupe de travail a estimé que le FIPOI devrait maintenir la politique qu'il suivait actuellement à l'égard des "coûts fixes" et qui consistait à admettre une proportion raisonnable de ces coûts à condition qu'ils correspondent étroitement à la période de nettoyage en question et n'incluent pas de frais généraux éloignés.

Préjudices consécutifs et préjudices économiques purs

Le Groupe de travail a appuyé la politique du FIPOI consistant à accepter en principe les demandes pour les pertes de recettes subies par les propriétaires ou exploitants de biens qui avaient été contaminés à la suite d'un déversement (préjudices consécutifs).

Pour ce qui est des "préjudices économiques purs" (pertes de recettes subies par des personnes dont les biens n'avaient pas été pollués), le Groupe de travail a estimé qu'il fallait prendre pour point de départ la notion de "perte ou dommage causé par une contamination", ce point de départ étant donc la pollution plutôt que l'événement lui-même. Il a été convenu que les demandes pour préjudices économiques purs ne seraient en principe recevables que si elles satisfaisaient à certains critères. En particulier, il ne faudrait pas admettre une demande d'indemnisation pour la seule raison que la perte ou le dommage considéré ne serait pas survenu s'il n'y avait pas eu de déversement d'hydrocarbures.

Le Groupe de travail a convenu que le critère de base de la recevabilité d'une demande devrait être l'existence d'un degré raisonnable de proximité entre la contamination et la perte ou le dommage subi par le demandeur. Il a estimé que, pour déterminer si le critère de proximité raisonnable était rempli, il faudrait prendre en compte les éléments suivants:

- la proximité géographique entre l'activité du demandeur et la contamination;
- le degré de dépendance économique du demandeur par rapport à la ressource atteinte;
- la possibilité pour le demandeur de disposer d'autres sources d'approvisionnement;
- le degré d'intégration de l'activité commerciale du demandeur dans l'économie de la zone touchée par le déversement.

Le Groupe de travail a estimé qu'il faudrait aussi tenir compte de la mesure dans laquelle un demandeur pouvait réduire sa perte.

Détermination du montant des préjudices subis

Le Groupe de travail a appuyé la politique du FIPOL qui exigeait des demandeurs qu'ils justifient leurs préjudices en soumettant des documents appropriés mais il a estimé que, compte tenu de la situation économique et sociale régnant dans bien des pays, il fallait adapter cette exigence en fonction de ce qui pouvait être raisonnablement attendu d'un demandeur dans le pays considéré.

Mesures visant à prévenir les préjudices économiques purs

Reconnaissant que cela constituait une innovation, le Groupe de travail a appuyé la position prise par le Comité exécutif qui consistait à considérer comme recevables dans certaines conditions les demandes relatives au coût de mesures visant à prévenir des préjudices économiques purs. Le Groupe de travail a approuvé les critères de recevabilité que le Comité exécutif avait établis pour les demandes relatives à de telles mesures, lesquelles devaient remplir les conditions suivantes:

- ▶ elles étaient d'un coût raisonnable;
- ▶ elles n'étaient pas d'un coût disproportionné par rapport aux dommages ou pertes qu'elles visaient à atténuer;
- ▶ elles étaient appropriées et avaient des chances raisonnables de réussir; et
- ▶ dans le cas d'une campagne de commercialisation, elles avaient trait à des marchés effectivement ciblés.

Le Groupe de travail a souligné que, pour être recevables, les coûts devraient être liés à des mesures prises pour prévenir ou limiter des pertes qui, si elles avaient été subies, auraient donné droit à réparation en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. En outre, le Groupe a estimé que le coût de campagnes de commercialisation ou d'activités similaires ne devrait être accepté que si elles venaient s'ajouter aux mesures normalement prises à cette fin, c'est-à-dire qu'il ne faudrait indemniser que les coûts additionnels résultant de la nécessité de remédier aux effets néfastes de la pollution.

Le critère concernant le "caractère raisonnable" des mesures devrait, d'après le Groupe, faire l'objet d'une évaluation qui tienne compte des circonstances particulières de l'affaire et des intérêts en cause. Cette évaluation devrait se faire sur la base des faits connus à la date de la prise des mesures. Le Groupe de travail a reconnu qu'il était difficile d'évaluer les effets de mesures de sauvegarde de caractère abstrait. Pour ce qui est des campagnes de commercialisation, il a été indiqué qu'il était nécessaire de rejeter les mesures de caractère trop général.

Le Groupe de travail s'est demandé si le FIPOL ne devrait normalement accepter les demandes au titre de telles mesures de sauvegarde que lorsque celles-ci auraient été exécutées. Il a été convenu qu'il faudrait faire preuve de prudence en ce qui concerne les avances de paiement et que le FIPOL ne devrait pas jouer le rôle de banquier du demandeur.

Le Groupe de travail a estimé que, lorsque le FIPOL se demanderait s'il devait payer les frais d'activités de commercialisation prévues par une organisation, il devrait tenir compte de l'attitude adoptée par cette organisation dans ses contacts avec les médias à la suite du sinistre et, en particulier, voir si cette attitude avait accru les effets néfastes de la pollution.

Dommages à l'environnement

Le Groupe de travail a fondé son examen de la question de la recevabilité des demandes d'indemnisation pour dommages à l'environnement sur la définition du dommage par pollution donnée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, dans la Convention de 1971 portant création du Fonds et dans les Protocoles de 1992 y relatifs. Il a également pris note de la résolution N°3 de l'Assemblée et des conclusions du 5ème Groupe de travail intersessions qui avait été appuyées par l'Assemblée. Aux termes de la résolution N°3, "la détermination du montant de l'indemnisation à verser par le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ne doit pas être effectuée sur la base d'une quantification abstraite des dommages effectués au moyen de modèles théoriques". Le Groupe de travail a estimé que le FIPOL devrait maintenir sa position et n'accepter de demandes relatives à l'altération de l'environnement que si le demandeur avait subi un préjudice économique quantifiable, ce préjudice étant tel qu'il puisse être quantifié en termes monétaires.

Le Groupe de travail s'est en particulier demandé si le FIPOL devrait payer des indemnités pour le coût des mesures de remise en état du milieu marin. Il a estimé que cette question devrait être résolue sur la base de la définition du "dommage par pollution" donnée dans le Protocole de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile. Il a convenu que, pour être indemnissables, les mesures de remise en état de l'environnement devraient répondre aux critères suivants:

- ▶ elles devraient être d'un coût raisonnable;
- ▶ elles ne devraient pas être d'un coût disproportionné par rapport aux résultats obtenus ou aux résultats qui pourraient être raisonnablement escomptés; et
- ▶ elles devraient être appropriées et avoir une chance raisonnable de succès.

Le Groupe de travail a déclaré que le caractère raisonnable des mesures qui était mentionné à l'article I.6 du Protocole de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile devrait s'apprécier objectivement, c'est-à-dire que les mesures devraient être raisonnables d'un point de vue objectif compte tenu des renseignements disponibles quand elles ont été prises. Le Groupe de travail a noté que des indemnités ne devraient être versées que pour des mesures qui avaient été effectivement prises ou qui le seraient.

Le Groupe de travail a estimé qu'il serait normalement nécessaire d'entreprendre une étude approfondie avant de prendre des mesures de remise en état et que le coût de telles études n'ouvrirait droit à réparation que si elles remplit les conditions généralement prescrites par le FIPOL à cet égard.

Contamination des poissons et des coquillages et questions relatives au prélèvement d'échantillons

Le Groupe de travail a approuvé la position prise par le Comité exécutif en ce qui concerne la recevabilité des demandes d'indemnisation pour la destruction de poissons ou de coquillages d'élevage intervenant sur l'ordre des autorités publiques d'interdire la pêche ou d'imposer des zones d'exclusion. Le Groupe de travail a estimé que le fait qu'une autorité publique ait interdit la pêche ou imposé une zone d'exclusion ne devrait pas être considéré comme décisif. De telles demandes ne devraient être recevables, de l'avis du Groupe de

travail, que si et dans la mesure où la destruction des produits était raisonnable sur la base des preuves scientifiques et autres disponibles.

Le Groupe de travail a également pensé comme le Comité exécutif qu'il faudrait tenir compte des éléments suivants pour décider si la destruction des produits était raisonnable:

- les produits étaient contaminés;
- il était probable que la contamination disparaîtrait avant la période normale de la récolte;
- le maintien des produits dans l'eau empêcherait une production ultérieure;
- il était probable que les produits seraient commercialisables au moment de la récolte normale.

Etant donné qu'il faudrait se fonder sur des preuves scientifiques et autres pour décider si la destruction des produits était raisonnable, le Groupe de travail a estimé qu'il serait important de prélever des échantillons et d'effectuer des tests pour déterminer, en particulier, le degré d'altération.

Le Groupe de travail a, en général, convenu que la procédure d'essai décrite dans la documentation que l'Administrateur lui avait soumise était raisonnable. Il a souligné qu'il faudrait tester en même temps des échantillons provenant de la zone touchée par le déversement ("échantillons suspects") et des échantillons témoins provenant d'une source commerciale proche située en dehors de la zone polluée. En outre, le Groupe de travail a estimé que les membres de l'équipe procédant aux tests gustatifs ne devraient avoir aucune idée de l'identité de l'échantillon goûté et donc ignorer s'il s'agissait d'un échantillon suspect ou d'un échantillon témoin (test dit "aveugle").

Le Groupe de travail a souligné un facteur supplémentaire très important pour déterminer si la destruction d'un produit était raisonnable, lequel était de savoir si et, dans l'affirmative, dans quelle mesure ce produit serait commercialisable au moment normal de la récolte, alors même qu'il s'avérerait ne plus être contaminé ou altéré. Il a été reconnu que les données scientifiques montrant que le produit était exempt d'altération ne dissipaient pas nécessairement l'impression du consommateur que le produit était toujours atteint.

Financement d'études

Le Groupe de travail a, en général, convenu de maintenir la politique suivie par le FIPOL au sujet du financement des études, laquelle se fondait sur les conclusions du 5ème Groupe de travail intersessions que l'Assemblée avait, dans l'ensemble, entérinées. En vertu de cette politique, les dépenses relatives aux études et aux recherches ne devraient être indemnisées que si celles-ci étaient effectuées en conséquence directe d'un déversement d'hydrocarbures particulier et faisaient partie des mesures prises pour y remédier. Il a été noté que le FIPOL avait refusé de payer des études ayant un caractère général ou purement scientifique.

Pour ce qui est des études relatives à l'environnement, le Groupe de travail a convenu que des études de suivi écologique seraient quelquefois nécessaires et utiles pour établir la nature précise et l'étendue du dommage par pollution causé par un déversement d'hydrocarbures et/ou déterminer s'il fallait prendre des mesures de remise en état. En pareil

cas, il serait approprié, selon le Groupe de travail, que le FIPOL contribue aux dépenses occasionnées par de telles études, à condition qu'elles portent sur un type de dommage relevant de la définition du "dommage par pollution" donnée dans la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, telle qu'interprétée par le FIPOL, ou qu'elles soient liées à des mesures raisonnables de remise en état de l'environnement.

Le Groupe de travail a estimé qu'en pareil cas le FIPOL devrait avoir la possibilité d'intervenir très tôt dans la sélection des experts qui seraient chargés des études et dans la définition du mandat de ces experts. Il a aussi été jugé important que ces études soient pratiques et qu'elles soient susceptibles de produire les renseignements voulus. Il a été souligné que la portée de ces études ne devrait pas être hors de proportion avec l'étendue de la contamination et ses effets prévisibles, que l'étendue des études devrait être raisonnable d'un point de vue objectif et que les coûts supportés devraient aussi être raisonnables.

6.3 Position adoptée par l'Assemblée

A sa session d'octobre 1994, l'Assemblée a entériné les conclusions du Groupe de travail. Elle a noté qu'il n'était pas toujours possible d'énoncer des règles fermes sur la recevabilité des demandes d'indemnisation. Elle a souligné que chaque demande avait ses particularités et qu'il était donc nécessaire d'en examiner le bien-fondé en fonction des circonstances particulières de l'affaire. L'Assemblée a également jugé essentiel que les critères adoptés par le FIPOL soient suffisamment souples pour lui permettre de tenir compte de situations nouvelles et de nouveaux types de demandes. A son avis, il fallait préserver l'approche pragmatique suivie jusqu'alors par le FIPOL et ce afin de favoriser les règlements amiables.

L'Assemblée a estimé qu'une interprétation uniforme de la définition du "dommage par pollution" était essentielle au fonctionnement du régime d'indemnisation instauré par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. En outre, elle a jugé essentiel que, pour autant que cela soit possible, il y ait une concordance dans les décisions du FIPOL concernant la recevabilité des demandes et, cela, quel que soit le système juridique des Etats Membres où les dommages étaient survenus.

L'Assemblée a convenu avec le Groupe de travail que, oeuvrant dans le cadre de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, le FIPOL pouvait seulement accepter les demandes relevant des définitions du "dommage par pollution" et des "mesures de sauvegarde" données dans ces Conventions. L'Assemblée a jugé essentiel que le FIPOL fonde ses décisions sur l'interprétation de ces expressions, telle qu'elle avait été adoptée par l'Assemblée ou le Comité exécutif et sur la définition du "dommage par pollution" figurant dans le Protocole de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile qui codifiait l'interprétation donnée par le FIPOL à cette notion. Il a également été estimé que les tribunaux nationaux devraient, lorsqu'ils se prononçaient sur l'interprétation des définitions du "dommage par pollution" et des "mesures de sauvegarde", tenir compte du fait que ces définitions étaient énoncées dans des traités internationaux.

L'Assemblée a appuyé le rapport du Groupe de travail.

7 LES PROTOCOLES DE 1992 A LA CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE CIVILE ET A LA CONVENTION PORTANT CREATION DU FONDS

7.1 Historique

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 initiaux. En 1990, toutefois, il était devenu manifeste que les Protocoles de 1984 n'entreraient pas en vigueur, faute de pouvoir recueillir le nombre requis de ratifications.

Une nouvelle conférence diplomatique tenue à Londres en novembre 1992 sous les auspices de l'OMI a adopté deux nouveaux protocoles modifiant les Conventions afin de garantir la viabilité future du système d'indemnisation instauré par ces conventions. La Conférence a fait reposer ses travaux sur deux projets de protocoles élaborés au sein du FIPOL. Les nouveaux Protocoles maintiennent les dispositions de fond des Protocoles de 1984 mais prévoient des conditions d'entrée en vigueur moins rigoureuses.

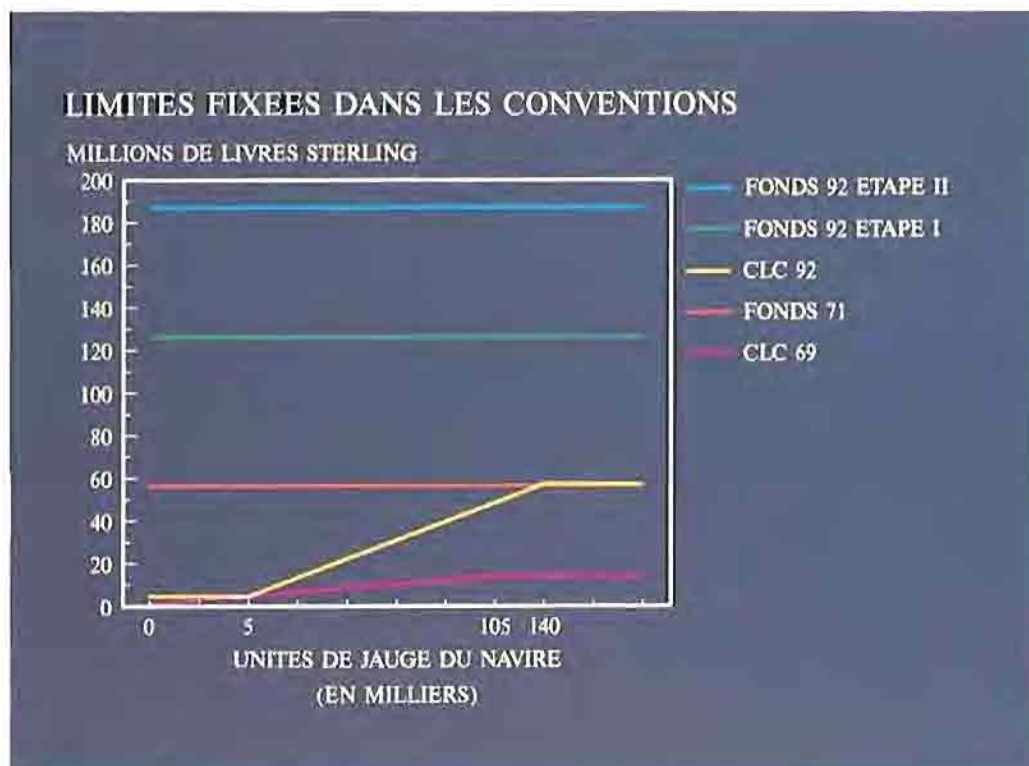
7.2 Principaux amendements

Les principales différences entre la version initiale de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, d'une part, et leur texte modifié par les Protocoles de 1992, d'autre part, sont les suivantes:

- ◆ **Une limite spéciale de responsabilité est prévue pour les propriétaires de navires de petites dimensions, tandis que les montants de limitation sont considérablement relevés.** Les limites révisées sont de: a) 3 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (£2,7 millions) pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités; b) 3 millions de DTS (£2,7 millions), plus 420 DTS (£383) par unité de jauge supplémentaire, pour un navire dont la jauge brute est comprise entre 5 000 et 140 000 unités; et c) 59,7 millions de DTS (£54,5 millions) pour un navire dont la jauge brute dépasse 140 000 unités.
- ◆ **La limite des indemnités payables par le FIPOL est relevée** pour atteindre 135 millions de DTS (£123 millions), ce montant comprenant l'indemnisation payable par le propriétaire du navire en vertu du Protocole de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile. Ce montant de limitation sera automatiquement porté à 200 millions de DTS (£182 millions) lorsque le "Fonds de 1992" (c'est à dire l'Organisation qui sera créée en vertu du Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds) comptera trois Etats Membres ayant reçu sur leurs territoires pendant une année civile donnée des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui dépassent 600 millions de tonnes au total.
- ◆ **La procédure de relèvement des montants de limitation prévus dans les deux Conventions est simplifiée.**

- ❖ **Le champ d'application géographique des deux Conventions est étendu** à la zone économique exclusive créée en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.
- ❖ Les dommages par pollution causés par des déversements d'hydrocarbures persistants provenant de **navires-citernes à l'état lège** sont couverts.
- ❖ Les dépenses encourues au titre de mesures de sauvegarde peuvent être recouvrées **même en l'absence de tout déversement d'hydrocarbures**, mais à condition qu'il y ait eu une **menace grave et imminente** de dommage par pollution.
- ❖ **Il est prévu une nouvelle définition du dommage par pollution** qui retient le libellé de la définition actuelle en y ajoutant une phrase afin de préciser que, en ce qui concerne les dommages causés à l'environnement, seul le coût des mesures raisonnables prises pour remettre en état l'environnement contaminé est inclus dans la notion de dommage par pollution.

Le Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds contient des dispositions prévoyant un plafonnement des contributions payables au FIPOL par les réceptionnaires d'hydrocarbures dans un Etat donné. Ce plafond a été fixé par la conférence à 27,5% du montant total des contributions annuelles au FIPOL. Il cessera de s'appliquer lorsque la quantité totale des hydrocarbures donnant lieu à contribution qui auront été reçus pendant une année civile dans tous les Etats Membres du nouveau fonds créé en vertu du Protocole de 1992 dépassera 750 millions de tonnes, ou à l'expiration d'une période de cinq ans après l'entrée en vigueur du Protocole, si cette dernière date est plus rapprochée.



7.3 Perspectives d'entrée en vigueur

Pour entrer en vigueur, le Protocole de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile doit être ratifié par dix Etats, y compris quatre Etats possédant chacun au moins un million d'unités de jauge brute de navires-citernes. Le Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds doit, quant à lui, être ratifié par huit Etats ayant reçu au total au moins 450 millions de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution.

Au 31 décembre 1994, les Protocoles de 1992 avaient été ratifiés par six Etats, à savoir l'Allemagne, la France, le Japon, le Mexique, l'Oman et le Royaume-Uni. Trois de ces six Etats possédaient chacun au moins un million d'unités de jauge brute de navires-citernes. Pour prendre effet, le Protocole à la Convention sur la responsabilité civile doit donc être ratifié par quatre autres Etats dont un devrait compter le nombre requis d'unités de jauge de navires-citernes. La quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui est requise pour le Protocole à la Convention portant création du Fonds a été atteinte. Pour réunir le nombre requis d'Etats Parties, ce protocole n'a besoin que de deux autres ratifications.

Les Protocoles entreront en vigueur douze mois après la date à laquelle les conditions qui y sont respectivement prévues se trouveront remplies. Toutefois, le Protocole à la Convention portant création du Fonds ne doit pas prendre effet avant le Protocole à la Convention sur la responsabilité civile. Si, comme on le prévoit, les conditions d'entrée en vigueur des Protocoles de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds sont satisfaites lors du premier semestre de 1995, ceux-ci entreront en vigueur au cours du premier semestre de 1996.

7.4 Préparatifs pour l'entrée en vigueur

En octobre 1993, l'Assemblée a chargé l'Administrateur de commencer les préparatifs nécessaires pour l'entrée en vigueur du Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds, en particulier en ce qui concerne l'administration du Fonds de 1992 qui serait créé en vertu de ce protocole.

En octobre 1994, l'Administrateur a soumis à l'Assemblée une étude portant sur diverses questions, y compris les règlements qui devraient être adoptés par le Fonds de 1992, le traitement des demandes d'indemnisation et les problèmes qui pourraient se poser pendant la période de coexistence du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992. L'Assemblée a chargé l'Administrateur de poursuivre ses études et d'élaborer les propositions nécessaires pour qu'elle les examine à sa session d'octobre 1995. Elle a décidé que, lorsqu'elle aurait examiné les diverses questions liées à l'entrée en vigueur du Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds, elle établirait des propositions appropriées qui seraient soumises à la première session de l'Assemblée du Fonds de 1992, laquelle prendrait les décisions nécessaires.

8 REGLEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

8.1 Aperçu général

Règlement des demandes d'indemnisation entre 1978 et 1994

Entre la date de sa création en octobre 1978 et le 31 décembre 1994, le FIPOL est intervenu dans le règlement de demandes d'indemnisation nées de 63 événements. Le total des indemnités versées par le FIPOL s'élève, à ce jour, à quelque £100 millions.

Le FIPOL a effectué des versements de plus de £1 million à titre d'indemnisation ou de prise en charge financière à la suite des sinistres suivants pour lesquels toutes les demandes d'indemnisation de tiers ont été réglées:

Navire	Lieu du sinistre	Année	Paielements effectués par le Fonds
<i>Antonio Gramsci</i>	Suède	1979	£9 247 068
<i>Tanio</i>	France	1980	£18 704 316
<i>Ondina</i>	Rép. fédérale d'Allemagne	1982	£3 004 900
<i>Brady Maria</i>	Rép. fédérale d'Allemagne	1986	£1 106 289
<i>Thunank 5</i>	Suède	1986	£2 369 345
<i>Kasuga Maru N°1</i>	Japon	1988	£1 904 632
<i>Volgoneft 263</i>	Suède	1990	£1 601 109
<i>Rio Orinoco</i>	Canada	1990	£6 151 887
<i>Taiko Maru</i>	Japon	1993	£7 183 928

En outre le FIPOL et le propriétaire du navire ont versé des indemnités de plus de £1 million au titre des sinistres suivants pour lesquels des demandes d'indemnisation de tiers sont toujours en suspens:

Navire	Lieu du sinistre	Année	Paielements
<i>Aegean Sea</i>	Espagne	1992	£5 049 625
<i>Braer</i>	Royaume-Uni	1993	£38 956 092
<i>Keumdong N°5</i>	République de Corée	1993	£4 529 645

L'annexe XIII du présent rapport contient un résumé de tous les sinistres dont le FIPOL a eu à connaître à ce jour et pour lesquels il a effectué au fil des années des versements à titre d'indemnisation ou de prise en charge financière, ou pourrait être appelé à le faire. 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.

Sinistres survenus en 1994

En 1994, il s'est produit cinq sinistres qui ont entraîné ou entraîneront des demandes d'indemnisation contre le FIPOL, à savoir ceux du *Seki* (Emirats arabes unis et Oman), du *Daito Maru N°5* (Japon), du *Toyotaka Maru* (Japon), du *Hoyu Maru N°53* (Japon) et du *Sung Il N°1* (République de Corée).

Le 30 mars 1994, le navire-citerne *Seki* immatriculé au Panama a déversé quelque 16 000 tonnes de brut à la suite d'un abordage survenu à neuf milles au large de la côte de Fujairah (Emirats arabes unis). La nappe d'hydrocarbures a touché une trentaine de kilomètres de côtes dans les Emirats et en Oman, ce qui a nécessité des opérations de nettoyage à terre et en mer. Des demandes d'indemnisation émanant de pêcheurs et d'entrepreneurs ayant procédé au nettoyage sont en cours d'examen. Les demandes soumises à ce jour s'élèvent au total à quelque £18 millions.

Une demi-tonne environ de fuel-oil lourd s'est échappée du navire-citerne japonais *Daito Maru N°5* au cours d'une opération de chargement dans le port de Yokohama (Japon) le 11 juin 1994. Le nettoyage a été mené à bien en trois jours.

Le navire-citerne japonais *Toyotaka Maru* a subi un abordage le 17 octobre 1994 au large du port de Kainan (Japon), ce qui a entraîné la fuite de quelque 560 tonnes de brut. La zone touchée par le déversement abrite d'importantes activités de pêche et d'aquaculture et un certain nombre de coopératives de pêche devraient soumettre des demandes d'indemnisation.

Le 31 octobre 1994, à la suite d'une erreur de manipulation d'une manche d'approvisionnement, du fuel-oil lourd du navire-citerne japonais *Hoyu Maru N°53* a pénétré dans la cale à cargaison d'un bateau de pêche dans le port de Monbetsu (Japon). La cargaison de poisson congelé a été contaminée et a dû être détruite.

Le caboteur-citerne *Sung Il N°1* s'est échoué dans le port d'Onsan (République de Corée) le 8 novembre 1994, déversant quelque 18 tonnes de sa cargaison de fuel-oil lourd. On s'attend à la soumission de demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage et des dommages liés à la pêche.

Le FIPOL a suivi les retombées de trois autres sinistres survenus en 1994. Le navire-citerne chypriote *Nassia* qui transportait quelque 99 000 tonnes de brut est entré en collision avec un vraquier dans le Bosphore (Turquie) en mars 1994, ce qui a coûté la vie à 31 marins. Le Bosphore a été brièvement fermé à la navigation. Les hydrocarbures qui y avaient été déversés ont pénétré dans la mer Noire. Ils n'ont toutefois pas atteint d'Etat Membre du FIPOL et ce dernier ne sera donc pas appelé à verser d'indemnités. En octobre 1994, le navire-citerne panaméen *Cercal* s'est échoué au large de la côte du nord du Portugal, déversant quelque 2 000 tonnes de brut léger. Le montant total des demandes d'indemnisation au titre des dommages dus à la pollution n'atteindra pas la limite de la responsabilité du propriétaire du navire et le FIPOL ne sera donc pas appelé à intervenir. En décembre 1994, le navire-citerne *New World* immatriculé à Hong Kong a été impliqué dans un abordage au large de Madère (Portugal), ce qui a entraîné le déversement d'une quantité notable de brut. Toutefois, ce sinistre ne donnera vraisemblablement pas lieu à d'importantes demandes d'indemnisation.

Sinistres d'années antérieures non encore réglés

Au 31 décembre 1994, des demandes d'indemnisation de tiers demeuraient en suspens pour six sinistres intéressant le FIPOL qui étaient intervenus avant 1994, à savoir ceux de l'*Agip Abruzzo*, du *Haven*, de l'*Aegean Sea*, du *Braer*, du *Keumdong N°5* et de l'*Iliad*. La situation à leur égard est résumée ci-dessous.

Le sinistre du *Haven* (Italie, 1991) a entraîné des dommages par pollution en Italie, en France et à Monaco. Quelque 1 350 demandes d'indemnisation ont été soumises au

tribunal de première instance de Gênes pour un montant total d'environ £690 millions; toutefois, un certain nombre de demandes se chevauchent. Le juge chargé de l'affaire a tenu des audiences consacrées aux demandes, mais il ne devrait pas se prononcer sur les diverses demandes avant 1995. Le montant global des demandes dépasse de beaucoup le montant total de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, qui est de 900 millions de francs-or, ce qui de l'avis du FIPOL correspond à 60 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) ou à Lit 102,864 milliards (£41 millions). Dans un jugement rendu le 26 juillet 1993, toutefois, le tribunal de première instance de Gênes a confirmé une décision du juge susmentionné qui fixait le montant maximal payable par le FIPOL à Lit 771 397 947 400 (£304 millions) sur la base de la valeur de l'or sur le marché libre. Le FIPOL a fait appel du jugement du tribunal. Il a déclaré que la majorité des demandes nées du sinistre du *Haven* étaient frappées de prescription en ce qui le concernait. Ainsi que le Comité exécutif l'en a chargé et sous réserve de certaines conditions, l'Administrateur entamera des négociations avec toutes les parties en cause afin de parvenir à un règlement global de toutes les demandes et questions en suspens.

Le pétrolier-vraquier-minéralier grec *Aegean Sea* s'est échoué le 3 décembre 1992 au large de La Corogne (Espagne), laissant échapper une quantité considérable de brut, ce qui a nécessité de vastes opérations de nettoyage en mer et à terre. Un grand nombre de pêcheurs, de personnes se livrant à diverses formes d'aquaculture et d'autres personnes touchées par le sinistre ont soumis des demandes d'indemnisation. Plus de 1 200 demandes d'un montant total de quelque £110 millions ont été reçues. L'assureur P & I du propriétaire du navire a versé des paiements d'un montant total de £5 millions au titre de quelque 700 demandes. Le FIPOL est partie à une procédure complexe en justice devant le tribunal de première instance de La Corogne.

Le 5 janvier 1993, le navire-citerne libérien *Braer* chargé de 84 000 tonnes de brut s'est échoué, par gros temps, au large de la côte sud des îles Shetland (Royaume-Uni). Le navire s'est brisé en deux, perdant toute sa cargaison et ses soutes. Sous l'action d'une forte houle, la plupart des hydrocarbures déversés se sont dispersés naturellement. Des demandes d'indemnisation ont été soumises par des salmoniculteurs, des pêcheurs, des transformateurs de poisson, des agriculteurs et exploitants agricoles dont les pâturages avaient été contaminés, des particuliers dont les maisons avaient été souillées et des agents du secteur touristique. A ce jour, des demandes d'un montant de £39 millions ont été acquittées.

La barge de mer coréenne *Keumdong N°5* a, le 27 septembre 1993, subi un abordage au large de la côte sud de la République de Corée, ce qui a entraîné le déversement de quelque 1 300 tonnes de fuel-oil lourd sur une large étendue; il a donc fallu procéder à de vastes opérations de nettoyage. Des demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage ont été réglées à raison de Won 5,6 milliards (£4,5 millions), et acquittées par l'assureur P & I du propriétaire du navire. Des demandes s'élevant au total à Won 93 milliards (£75 millions) qui avaient été soumises par quelque 6 000 pêcheurs sont en cours d'examen. D'autres demandes seront probablement soumises au titre de dommages liés à la pêche.

Critères de recevabilité des demandes

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. Au fil des années, le FIPOL a mis au point certains principes pour déterminer la recevabilité des demandes. 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 qui les sous-tendaient ont été soit expressément approuvés par le Comité exécutif, soit signalés au Comité qui les a entérinés.

Les critères de recevabilité des demandes ont été examinés par un groupe de travail intersessions qui s'est réuni à deux reprises en 1994. Le rapport du Groupe de travail a été examiné par l'Assemblée à sa session d'octobre 1994 (voir section 6).

8.2 Sinistres dont le FIPOL a traité en 1994

Le présent rapport donne, ci-après, des détails sur les sinistres dont le FIPOL s'est occupé en 1994. Il retrace l'évolution des diverses affaires au cours de l'année et indique la position adoptée par le FIPOL à l'égard des demandes d'indemnisation. Il ne vise pas à rendre pleinement compte des débats du Comité exécutif.

Les montants en devises ont été convertis en livres sterling au taux de change en vigueur au 30 décembre 1994, sauf dans le cas des demandes d'indemnisation acquittées pour lesquelles le taux de change utilisé est celui applicable à la date du paiement.

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 première instance de Messine. Le tribunal a fixé le montant de limitation à Lit 13 263 703 650 (£5,2 millions).

Demandes d'indemnisation

Des demandes d'indemnisation d'un montant total de Lit 76 112 040 216 (£30 millions) ont été présentées contre le fonds de limitation. La plupart de ces demandes ont fait l'objet de règlements à l'amiable.

Procédure devant la Cour d'appel

Demandes examinées par la Cour d'appel

Le Gouvernement italien a présenté une demande d'indemnisation de Lit 20 milliards (£7,9 millions), qui a ensuite été ramenée à Lit 5 milliards (£2 millions) au titre de dommages allégués au milieu marin. Il 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. Considérant que l'Etat n'avait pas subi de préjudice économique, le tribunal de première instance a rejeté cette demande.

Le Gouvernement italien a fait appel de la décision du tribunal de première instance. En appel, il a fait valoir que sa demande concernait des dommages effectivement causés au milieu marin et des 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.

Trois autres demandes portant sur un montant total d'environ Lit 690 millions (£271 000) étaient en instance d'appel.

Jugement non définitif de 1989

En 1989, la cour d'appel a rendu un jugement non définitif par lequel elle déclarait recevable la demande d'indemnisation du Gouvernement italien pour dommages à l'environnement.

Experts de la Cour

La Cour d'appel 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 une évaluation des dommages en toute équité.

Dans un rapport soumis en mars 1990, les experts de la Cour ont indiqué 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 (£400 000).

Dans les mémoires qu'ils ont soumis à la Cour pour présenter leurs prétentions, 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 allégués par 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".

Ainsi que la Cour le leur avait demandé, les experts ont établi en avril 1992 un deuxième rapport dans lequel ils indiquaient que leurs conclusions étaient seulement hypothétiques et ne trouvaient pas confirmation dans des preuves concrètes. Ils évaluaient la quantité d'eau contaminée par les hydrocarbures et envisageaient ensuite comment ces hydrocarbures avaient pu affecter le plancton ainsi que le développement et la croissance des poissons. Ils se servaient d'une formule mathématique pour calculer la quantité de poissons

qui, à leur avis, n'étaient pas nés ni ne s'étaient développés faute de substances nutritives. Ils déclaraient qu'un pourcentage seulement de la quantité de poissons manquants aurait été capturé et ils donnaient un chiffre nominal pour cette prise hypothétique. Ils tenaient compte aussi des jours pendant lesquels la pêche avait été interdite à la suite du sinistre afin de calculer le manque à gagner. Ils excluaient les dommages subis par les plages car ni les autorités ni les exploitants d'installations touristiques n'avaient soumis de demandes d'indemnisation.

Pour parvenir à leurs conclusions, les experts ont supposé que 2 000 tonnes d'hydrocarbures avaient été déversées et que 5 milliards de m³ d'eau de mer avaient été pollués, ce qui entraînait une concentration d'hydrocarbures de plus de 0,1 mg/litre. Le FIPOL, le propriétaire du navire et le UK Club ont soutenu qu'il n'était pas prouvé que 2 000 tonnes avaient été déversées et que 5 milliards de m³ avaient été pollués. Ils ont fait observer que, en vertu du droit italien, il n'était permis de procéder à une appréciation du dommage selon les principes de l'équité que lorsque l'existence du dommage avait été prouvée mais qu'il était impossible ou très difficile d'en justifier le montant. Le FIPOL, le propriétaire et le Club ont également soutenu qu'une partie de la pollution ne concernait pas les eaux territoriales italiennes mais la haute mer et que les dommages survenus en dehors de la mer territoriale n'étaient pas couverts par la Convention sur la responsabilité civile ni la Convention portant création du Fonds.

Jugement de la Cour d'appel de 1994

La Cour d'appel a rendu son jugement définitif en janvier 1994. Elle a alloué à l'Etat italien des indemnités d'un montant de Lit 2,1 milliards (£827 000) pour les dommages au milieu marin. Les motifs de son jugement peuvent être résumés comme suit:

- La Cour n'a pas accepté la position prise par le FIPOL, le propriétaire du navire et le UK Club selon laquelle il n'y avait pas de preuve de la quantité d'hydrocarbures déversés ni du volume d'eau affecté. Elle a accepté la conclusion des experts de la Cour sur ces points.
- La Cour a noté que les experts n'avaient pas tenu compte de la partie de la zone polluée qui se trouvait en dehors des eaux territoriales. Elle a déclaré que l'Etat italien n'était nullement habilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile ni en vertu des principes généraux du droit à intenter une action en réparation pour des dommages survenus en dehors des eaux territoriales. Elle a estimé que la partie située en dehors des eaux territoriales représentait 20% de la zone polluée.
- La Cour a estimé que l'emploi de dispersants par les autorités du port de Messine n'avait pas été correct. Le montant des indemnités devrait donc être réduit pour tenir compte de la négligence de la victime du dommage qui y avait contribué, et cela conformément à l'article III.3 de la Convention sur la responsabilité civile et aux articles 1227 et 2056 du Code civil italien.
- La Cour n'a pas accepté le point de vue des experts qui préconisaient de tenir seulement compte des poissons manquants qui auraient été capturés pour évaluer le montant des indemnités. De l'avis de la Cour, l'évaluation devrait reposer sur la quantité totale des poissons manquants ainsi que sur les dommages au plancton et au benthos, puisque la demande avait trait aux

dommages à l'environnement envisagés sous l'angle d'une privation de jouissance au détriment de la collectivité.

- * La Cour n'a pas admis la partie de la demande relative aux intérêts et à la dévaluation.

Il semble que la Cour d'appel ait évalué le montant des indemnités en se fondant sur une certaine quantité de poissons qui n'avaient pas vu le jour par suite de la pollution et dont elle aurait fixé le prix à Lit 8 000 le kg. La Cour a peut-être aussi tenu compte des dommages au plancton et au benthos. Elle n'indique toutefois nulle part dans son jugement comment elle a calculé le montant alloué à titre d'indemnisation ni dans quelle mesure elle a réduit les indemnités pour tenir compte de la négligence qui a contribué au dommage.

Le Gouvernement italien avait également fait appel en ce qui concerne une rubrique de sa demande qui portait sur Lit 46 980 000 (£18 500) au titre de certaines activités de la brigade des sapeurs-pompiers de Messine. Le tribunal de première instance avait rejeté cette demande, estimant que les activités exécutées qui faisaient partie des fonctions dévolues à la brigade des sapeurs-pompiers n'ouvraient pas droit à réparation; en outre, ces activités avaient été exécutées après la levée de l'état d'urgence décrété localement. La Cour d'appel a déclaré que les activités de la brigade des sapeurs-pompiers avaient eu pour objet de prévenir l'incendie au cours du transbordement du pétrole brut du *Patmos* sur d'autres navires. Elle a estimé que ces activités qui visaient à enlever le pétrole brut devraient être considérées comme des mesures antipollution. La Cour d'appel a également déclaré que le fait que les mesures aient été prises après la levée de l'état d'urgence n'avait pas d'importance. C'est pourquoi cette rubrique de la demande a été acceptée.

Les trois autres demandes en instance d'appel ont été rejetées par la Cour d'appel.

Effet du jugement de la Cour d'appel

Par suite du jugement rendu par la Cour d'appel, le montant total des demandes acceptées s'élève à Lit 11 583 298 650 (£4,5 millions), ce qui est inférieur au montant de limitation applicable au *Patmos* (Lit 13 263 703 650). Etant donné que le *Patmos* battait le pavillon de la Grèce, Etat qui à la date du sinistre n'était pas Partie à la Convention portant création du Fonds, le propriétaire du navire ne peut pas bénéficier de la prise en charge financière prévue à l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds. Il a été confirmé que le Gouvernement italien ne ferait pas appel du jugement de la Cour d'appel. Le FIPOL ne sera donc pas appelé à faire de versements à titre d'indemnisation ou de prise en charge financière. En conséquence, il n'est pas habilité à faire appel du jugement.

KASUGA MARU N°1

(Japon, 10 décembre 1988)

Alors qu'il transportait environ 1 100 tonnes de fuel-oil lourd, 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, a laissé s'échapper des hydrocarbures. Les pêcheurs de la région fréquentent beaucoup ce secteur.

Toutes les demandes d'indemnisation ont été réglées entre octobre et décembre 1989. Le FIPOL a payé ¥425 millions (£1 887 819), ce qui représentait le montant global des

demandes approuvées moins le montant de la responsabilité du propriétaire du navire qui était de ¥17 millions (£75 515). Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire, soit ¥4 millions (£16 813), a été versé par le FIPOL en mars 1991.

Il n'a pas été possible d'évaluer avec certitude la quantité d'hydrocarbures qui se trouvait 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. Toutefois, les nouvelles demandes découlant de ce sinistre ont été frappées de prescription en décembre 1994.

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 avec 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 (Canada) 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.

Le mauvais temps ayant repris, le navire échoué a dérivé pour aller s'immobiliser entre deux rebords rocheux. La Garde côtière canadienne a effectué sans succès d'autres tentatives de renflouement en décembre 1990. Après des préparatifs considérables, le navire a été finalement renfloué le 7 août 1991 et conduit dans un abri sûr.

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 montant de limitation applicable au *Rio Orinoco* a été fixé par le tribunal canadien à Can\$1 182 617 (£543 000). Le fonds de limitation a été constitué par le Swedish Club au moyen d'une lettre de garantie.

Règlement des demandes d'indemnisation

Le Gouvernement canadien a soumis des demandes d'indemnisation d'un montant total de Can\$12 382 224 (£6 millions) au titre des opérations de nettoyage effectuées par la Garde côtière canadienne ou en son nom. Le FIPOL a approuvé et acquitté ces demandes à raison d'un montant total de Can\$11 791 848 (£5 645 200).

Le Swedish Club a soumis des demandes d'indemnisation en subrogation au titre des frais de nettoyage et d'évacuation des déchets. Elles ont été réglées à raison de Can\$2 222 661 (£979 150). Après avoir opéré une réduction pour tenir compte du montant de limitation (Can\$1 182 617), le FIPOL a versé un montant total de Can\$1 040 044 (£458 635) au titre de ces demandes.



Toyotaka Maru - collecte des débris mazoutés

Le montant de Can\$295 654 (£135 000) dû au titre de la prise en charge financière du propriétaire du navire n'a pas encore été versé étant donné que la procédure en limitation n'a pas encore abouti.

Enquête sur la cause du sinistre

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada a procédé à une enquête sur la cause du sinistre. Dans ce rapport, le Bureau de la sécurité des transports a déclaré que le *Rio Orinoco* s'était échoué après avoir chassé sur ses ancres à cause d'une panne de la machine principale. D'après les constatations faites dans le rapport, il semblait que la cause sous-jacente de l'événement tiennne au mauvais état de navigabilité du navire au début du voyage, tant en ce qui concerne le matériel, qui avait besoin d'être entretenu et réparé, que les effectifs à bord. Dans un communiqué, le Bureau de la sécurité des transports a qualifié le *Rio Orinoco* de navire inférieur aux normes.

D'après le rapport du Bureau, les machines du navire étaient continuellement en réparation. Le Bureau indiquait également qu'en raison de fréquentes défaillances et pannes de caractère divers et grave, l'entretien régulier ne pouvait être effectué. Il notait que le *Rio Orinoco* était allé mouiller près de l'île d'Anticosti pour faire réparer la machine principale qui avait eu plusieurs défaillances à la suite de l'emploi d'un combustible fortement contaminé. Le navire avait éprouvé des ennuis graves et persistants de machine et de contamination du combustible au cours de ses deux voyages précédents. D'après le rapport, seule une des trois génératrices était en bon état de fonctionnement au départ de Curaçao et le combustible n'était pas toujours traité avant utilisation. En outre, l'état des appareils de

la chambre des machines n'avait pas été signalé à la société de classification ("Det Norske Veritas"); or l'effet cumulé de ces défaillances était tel qu'il aurait fallu remettre en question la navigabilité du navire.

Le rapport critiquait les qualifications de l'équipage. Le capitaine, le second et le chef mécanicien ne possédaient pas les brevets appropriés des Îles Caïmanes et le navire n'avait pas le nombre voulu de mécaniciens qualifiés, ni d'officier radioélectricien breveté. L'équipage de la chambre des machines était astreint à de longues heures de travail physiquement exigeant dans des conditions inconfortables. D'après le rapport, les problèmes de la machine qui avait constamment besoin d'être réparée ajoutait à la tension de l'équipage. L'effet combiné de ces facteurs minait l'équipage et compromettait la sécurité.

Le rapport notait que les principaux gestionnaires étaient copropriétaires d'un ou de plusieurs navires armés par la société de gestion. Les gérants du navire étaient au courant de la situation à bord tant en ce qui concerne les machines que les effectifs.

Action en justice engagée par le FIPOL

En octobre 1993, à titre de précaution, le FIPOL a engagé une action en justice auprès du tribunal fédéral compétent du Canada contre le propriétaire du *Rio Orinoco* (Rio Number One Ltd) et la société qui gère le navire (Horizon Management Corp. Inc.). Dans une déclaration déposée auprès du tribunal, le FIPOL a demandé à ce qu'il soit ordonné aux défendeurs de payer conjointement et solidairement au FIPOL la somme de Can\$12 831 892 (soit le montant global des sommes versées par le FIPOL), plus les intérêts. Le FIPOL a également engagé une action contre le Swedish Club en tant que garant de la responsabilité du propriétaire.

D'après les constatations faites par le Bureau de la sécurité des transports, le FIPOL a estimé que le navire n'était pas en état de naviguer au moment de l'échouement, ce qui expliquait le sinistre. Il a, en outre, pensé à la lecture de ces constatations, que le propriétaire du navire devait être conscient de l'état du navire et du manque de qualifications de l'équipage. C'est pourquoi le FIPOL a maintenu dans son mémoire au tribunal que le sinistre était dû à la faute personnelle du propriétaire qui n'était donc pas en droit de limiter sa responsabilité (article V.2 de la Convention sur la responsabilité civile).

Débats du Comité exécutif

A sa session d'octobre 1994, le Comité exécutif a pensé qu'il ne serait pas utile de poursuivre en justice le propriétaire du navire ni la société de gestion du navire, étant donné qu'il n'était guère probable que ces sociétés disposent d'avoirs qui permettent l'exécution d'un jugement à leur encontre. Pour la même raison, le Comité exécutif a décidé qu'il ne vaudrait pas la peine de poursuivre individuellement en justice les différents directeurs de la société de gestion.

Le Comité exécutif a rappelé qu'il avait antérieurement convenu que, sauf dans les cas d'abordage, le FIPOL ne devrait intenter d'actions récursoires que dans les cas où il avait de très solides raisons de le faire et où il avait de grandes chances de succès. A sa session d'octobre 1994, le Comité exécutif a noté que le principe "payer pour être payé" qui était prévu dans le règlement du Swedish Club (selon lequel le Club n'était tenu de prendre en charge le propriétaire du navire qu'au titre de tout montant effectivement versé à la partie lésée) serait probablement confirmé par les tribunaux canadiens si une action était directement intentée contre ce club au Canada en vertu du droit maritime canadien. Un

certain nombre de délégations ont fait observer que, par principe, le FIPOL devrait néanmoins tenter de recouvrer toute indemnité versée par lui si un événement était dû à l'innavigabilité du navire en cause. C'est pourquoi, il a généralement été estimé que le FIPOL devrait envisager plus avant la possibilité d'intenter une action en justice contre le Swedish Club en Suède. L'Administrateur a donc été chargé de demander de plus amples conseils juridiques sur la possibilité d'intenter avec succès une action en justice en Suède contre le Swedish Club pour recouvrer le montant versé par le FIPOL et a été prié de soumettre à nouveau la question au Comité lorsqu'il aurait reçu de plus amples conseils juridiques à cet égard.

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. 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'écumeurs 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. Une fois vidées les citernes à cargaison, le navire a été renfloué 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.

Des demandes d'indemnisation ont été présentées au titre d'opérations de nettoyage et de mesures de sauvegarde ainsi que de dommages subis par de petites embarcations et des appareils de pêche. Elles ont été réglées et acquittées en 1991 à raison de £303 438. Une demande de £19 063 soumise par le Ministère de la défense au titre de frais encourus à la suite de ce sinistre a fait l'objet d'un règlement portant sur sa totalité en mars 1993. En juin 1993, le FIPOL a versé £12 709, soit les deux tiers de la somme convenue pour le règlement de la demande du Ministère, tandis que les assureurs sur corps du propriétaire du navire ont acquitté le tiers restant.

Une demande d'indemnisation de £287 298 a été présentée par le propriétaire d'une installation piscicole qui avait été contaminée par les hydrocarbures mais qui ne contenait pas de poisson au moment du déversement. La demande a été réglée et acquittée en avril 1994 à raison de £12 511.

Au total, le FIPOL et l'assureur P & I du propriétaire du navire ont versé £289 186 et £39 472 respectivement à titre d'indemnisation. Le montant de limitation applicable au *Portfield* est évalué à £39 970.

Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire n'a pas encore été versé car la procédure en limitation n'est pas achevée.

VISTABELLA

(Caraïbes, 7 mars 1991)

La barge de mer *Vistabella* (1 090 tjb), qui était immatriculée à la Trinité-et-Tobago et transportait environ 2 000 tonnes de fuel-oil lourd, était en cours de remorquage entre une installation d'entreposage dans les Antilles néerlandaises et Antigua lorsque le câble de remorque a lâché. La barge a coulé par plus de 600 mètres de fond 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 français de la Guadeloupe); 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. Elles ont arrêté ces opérations au bout de quelques jours lorsqu'il s'est 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.

Les côtes 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. Des hydrocarbures ont aussi atteint les côtes des îles Vierges britanniques et des îles Vierges américaines, ainsi que celles de Porto Rico (Etats-Unis).

Au total, cinq juridictions ont été touchées. Toutefois, seuls les dommages de pollution survenus dans le département français de la Guadeloupe et dans les îles Vierges britanniques pouvaient être indemnisés par le FIPOL. L'Etat indépendant de Saint-Kitts-et-Nevis n'était pas Membre du FIPOL à la date du sinistre. Ni Porto Rico, ni les îles Vierges américaines ne sont couverts par la Convention portant création du Fonds. Le Royaume des Pays-Bas n'a pas étendu l'application de la Convention aux Antilles néerlandaises.

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 pu déterminer l'étendue. On ne connaît pas le montant de limitation qui lui est applicable. Le propriétaire de la barge et son assureur n'ont pas répondu à l'invitation qui leur avait été faite de coopérer dans le cadre de la procédure de règlement. Une enquête sur la situation financière du propriétaire du navire a révélé que ce dernier ne serait vraisemblablement pas en mesure de satisfaire à ses obligations au titre de la Convention sur la responsabilité civile, à moins d'être assuré de manière appropriée.

Des demandes d'indemnisation se chiffrant au total à FF189 202 (£19 000) ont été soumises par une trentaine de propriétaires de navires de plaisance et de navires de pêche de Saint-Barthélemy. En 1991, le FIPOL a réglé ces demandes et a payé à cette fin un montant total de FF110 010 (£11 040).

Une demande d'indemnisation de US\$6 099 (£3 198) au titre d'opérations de nettoyage a été soumise par le propriétaire d'un hôtel de Peter Island (îles Vierges britanniques). Les autorités des îles Vierges britanniques ont soumis une demande d'un

montant de US\$1 969 (£1 033) pour les opérations de nettoyage effectuées à terre. Ces deux demandes ont été acceptées dans leur totalité et ont été acquittées par le FIPOL en 1992.

En novembre 1992, le Gouvernement français a soumis sa demande d'indemnisation qui s'élevait à FF8 711 275 (£1 057 700). Cette demande a été réglée en juin 1994 à raison de FF7 millions, plus des intérêts d'un montant de FF1 127 519. Le FIPOL a versé FF8 127 519 (£986 948) au Gouvernement français en juillet 1994.

Le Gouvernement français a intenté une action en justice contre le propriétaire de la barge *Vistabella* et son assureur devant le tribunal de Basse-Terre (Guadeloupe), afin de se faire indemniser pour les opérations de nettoyage effectuées par la Marine française. Le FIPOL est intervenu dans la procédure et s'est subrogé au Gouvernement français. Ce dernier se désistera dans un proche avenir. Le FIPOL a l'intention de poursuivre son action pour recouvrer les montants qu'il a versés aux demandeurs.



Braer - le navire échoué

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 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 par l'incendie. Il n'y a pas eu de mort à bord du navire-citerne, bien que certains membres de l'équipage aient été blessés.

L'*Agip Abruzzo* transportait environ 80 000 tonnes de pétrole brut léger iranien. A la suite de l'abordage, une citerne à cargaison 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. Trois jours après le sinistre, des explosions dans une citerne de soute ont considérablement endommagé la structure du navire et entraîné la fuite d'une quantité non déterminée de combustible de soute.

Demandes d'indemnisation

Un certain nombre de demandes d'indemnisation pour les frais de nettoyage et les mesures de sauvegarde ont été présentées au propriétaire du navire et au FIPOL par des entrepreneurs privés. Elles ont été réglées à l'amiable à raison d'un montant total de Lit 17 917 500 000 (£7,1 millions). Elles ont toutes été payées par le propriétaire du navire, à l'exception de celle qu'il avait lui-même présentée.

En février 1993, le Gouvernement italien a soumis une demande d'indemnisation de Lit 1 333 300 000 (£525 300) au titre des frais d'utilisation d'aéronefs et de navires militaires. Il a indiqué au FIPOL qu'il n'avait pas encore été en mesure de décider s'il soumettrait une demande pour dommages au milieu marin, étant donné que l'enquête sur les effets du déversement sur l'environnement n'était pas encore terminée.

Le propriétaire d'un certain nombre de bateaux de plaisance qui avaient été souillés a soumis une demande d'indemnisation de Lit 65 335 000 (£25 700).

Participation du FIPOL au paiement des demandes

Le montant total des demandes réglées (Lit 17 917 500 000, soit £7,1 millions) et des demandes en instance (Lit 1 398 635 000, soit £551 000) qui s'élève à Lit 19 316 135 000 (£7,6 millions) n'atteint pas le montant de limitation applicable au navire (qui est d'environ Lit 21,9 milliards, soit £8,6 millions). Le FIPOL ne sera donc pas appelé à verser d'indemnités pour ce sinistre. Les demandes se sont trouvées prescrites le 10 avril 1994 ou peu après cette date, à moins toutefois que les demandeurs n'aient observé les dispositions pertinentes de la Convention sur la responsabilité civile (article VIII) et de la Convention portant création du Fonds (article 6.1). Etant donné que le FIPOL n'est de toute façon pas tenu d'indemniser les victimes, il n'a pas à considérer si les demandes en instance sont ou non frappées de prescription.

Le FIPOL devra prendre en charge le propriétaire du navire en vertu de l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds dans la mesure où le montant total versé par ce dernier ou son assureur dépassera 7 192 000 DTS, ce qui correspond à environ

Lit 17,1 milliards, soit £6,7 millions. Le montant exact de la prise en charge financière ne pourra être établi que lorsque l'on connaîtra le montant total des indemnités versées par le propriétaire du navire aux demandeurs.

En mars 1994, l'assureur P & I du propriétaire du navire (le Skuld Club) a entamé devant le tribunal de première instance de Livourne une action en justice contre le FIPOL concernant l'obligation de ce dernier de verser une prise en charge financière.

Procédure en limitation

En juillet 1993, le propriétaire de l'*Agip Abruzzo* a déposé une requête auprès du tribunal de première instance de Livourne pour ouvrir la procédure en limitation. Le tribunal ne s'est pas encore prononcé à cet égard.

Le Skuld Club a demandé au FIPOL de lever, dans cette affaire, l'obligation de constituer un fonds de limitation, compte tenu des frais juridiques élevés que cela comporterait. Etant donné que l'intervention du FIPOL dans cette affaire se limitait au versement du montant de la prise en charge financière et compte tenu des problèmes juridiques rencontrés par l'assureur P & I dans sa tentative de constitution d'un fonds de limitation, le Comité exécutif a décidé, en octobre 1994, que le FIPOL devrait, exceptionnellement, lever l'obligation de constituer le fonds de limitation.

Enquête sur la cause du sinistre

Une enquête administrative sur la cause du sinistre a été effectuée par une commission spéciale nommée par le Ministère de la marine marchande. Cette Commission a conclu que la cause la plus probable de l'abordage était imputable à la négligence du capitaine/de l'équipage du *Moby Prince* qui naviguait à une vitesse excessive (d'environ 15 à 18 noeuds) en dépit du nombre des navires mouillés dans la rade de Livourne et de la mauvaise visibilité due à l'heure de la journée (il était plus de 22 heures) et au temps (qui était brumeux). Pour ce qui est de l'*Agip Abruzzo*, son quatrième officier (qui était de service à la passerelle à l'heure dite) avait commis une négligence en omettant d'émettre les signaux sonores que le Règlement international pour prévenir les abordages en mer prévoyait pour les navires au mouillage par visibilité réduite (ou en tardant à le faire).

Limitation de la responsabilité et action en recours

A sa session d'octobre 1992, le Comité exécutif a pris note de l'avis de l'Administrateur selon lequel aucun indice ne dénotait une faute personnelle de la part du propriétaire de l'*Agip Abruzzo*, qui ne pourrait donc pas être privé de son droit de limiter sa responsabilité.

Le Skuld Club a intenté une action en recours contre le propriétaire du *Moby Prince*. Le FIPOL est intervenu dans la procédure pour protéger ses intérêts.

Des demandes d'un montant total de Lit 81,8 milliards (£32 millions) ont été présentées contre le propriétaire du *Moby Prince* par les assureurs sur corps de l'*Agip Abruzzo*, le propriétaire de ce navire et le Skuld Club. Il ne sera vraisemblablement pas possible de lever la limite de responsabilité du *Moby Prince* à l'égard de ces demandes. Le montant de limitation applicable au *Moby Prince* dans cette affaire est évalué à une somme allant de Lit 3,2 milliards (£1,3 million) à Lit 4 milliards (£1,6 million).

Comme cela est indiqué ci-dessus, le FIPOL sera seulement appelé à des débours au titre de la prise en charge financière du propriétaire du navire. Le montant de cette prise

en charge ne peut être établi à ce stade mais ne dépassera probablement pas £1,5 million. Si l'action en recours contre le *Moby Prince* devait aboutir, la part que le FIPOL recouvrerait serait inférieure à £50 000. C'est pourquoi le Comité exécutif a décidé, en octobre 1994, que le FIPOL ne devrait pas agir en recours.

HAVEN

(Italie, 11 avril 1991)

Le sinistre

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 qui s'est détachée de la structure principale a coulé à une profondeur d'environ 80 mètres. 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.

Opérations de nettoyage et questions connexes

On ne 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 consumés se sont déversées dans la mer. Etant donné que la plupart des hydrocarbures initialement déversés consistaient surtout en résidus brûlés qui étaient extrêmement visqueux, il s'est avéré très difficile de les récupérer en mer. L'action des autorités italiennes 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. Une quantité notable d'hydrocarbures a touché la côte entre Gênes et Savone. Les opérations de nettoyage des côtes italiennes ont été tout d'abord menées par les autorités municipales. Des hydrocarbures ont pénétré dans deux ports de plaisance, souillant les postes de mouillage, les digues et environ 330 bateaux de plaisance et de pêche.

Le 22 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 sous le sigle ATL. Le contrat devait s'appliquer rétroactivement à compter du 14 avril. 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 pendant l'été de 1991. Environ 1 000 tonnes de débris mazoutés et 10 000 tonnes d'eau polluée ont été recueillies et évacuées. Quelque 20 000 mètres de barrage flottants contaminés ont dû être détruits.

Des hydrocarbures ont dérivé vers l'ouest jusqu'à Hyères, près de Toulon (France), touchant les côtes de quatre départements français. Les opérations de nettoyage ont été menées en mer par le Gouvernement français et à terre par les autorités locales.

Enquêtes sur la cause du sinistre

L'autorité du port de Gênes a procédé à une enquête sommaire sur la cause du sinistre conformément au Code de navigation. Elle a abouti à la conclusion qu'il y avait eu négligence de la part du propriétaire du navire et de l'équipage, sans qu'il y ait de lien de

cause à effet entre la négligence du propriétaire et le sinistre. Le rapport de l'enquête sommaire n'a pas de valeur en droit.

La Commission d'enquête pour la Ligurie a procédé à une enquête officielle sur la cause du sinistre du *Haven*. Elle a tenu des audiences publiques du 14 novembre 1991 au 13 février 1992. Elle a entendu des membres de l'équipage et d'autres personnes et examiné une vaste documentation.

Dans son rapport, la Commission d'enquête a envisagé trois hypothèses concernant la cause du sinistre, à savoir une défaillance structurelle de la citerne centrale N°1, une fuite d'hydrocarbures de cargaison dans la citerne centrale N°2 qui était une citerne à ballast spécialisée et une explosion dans la chambre des pompes. Elle a conclu qu'elle ne pouvait établir la cause du sinistre. Toutefois, elle a estimé que le capitaine, le second, le chef mécanicien et le propriétaire du navire s'étaient rendus coupables d'une faute ou d'une faute lourde à certains égards, sans toutefois établir un lien de causalité entre cette faute et le sinistre. Elle a également estimé que le propriétaire avait commis une faute lourde en omettant de s'assurer de l'efficacité de certains dispositifs essentiels avant de permettre la reprise de l'exploitation commerciale du navire, en s'abstenant d'ordonner au navire de s'arrêter compte tenu de certains problèmes techniques qui s'étaient posés et en négligeant de signaler à la société de classification qu'un des générateurs de gaz inerte était en panne.

En décembre 1994, une procédure pénale a été engagée contre le propriétaire du groupe Troodos (qui exploitait le navire) et le chef du propriétaire du navire.

Procédure en limitation

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 de limitation à Lit 23 950 220 000 (£9,4 millions), ce qui correspondait 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 au moyen d'une garantie bancaire par l'assureur P & I, à savoir la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd appelée le UK Club. 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, contestant le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité. Le Gouvernement italien et quelques autres demandeurs ont également fait opposition.

Un grand nombre de demandes d'un montant total de plus de Lit 1 650 milliards (£660 millions) ont été déposées contre le propriétaire du navire lors de la procédure en limitation.

Demandes d'indemnisation

Demandes italiennes autres que les demandes pour dommages à l'environnement

Quelque 1 350 demandeurs italiens ont soumis des demandes pour des dommages autres que les dommages à l'environnement. Elles s'élèvent au total à environ Lit 765 milliards (£301 millions).

Toutefois, certaines d'entre elles se chevauchent essentiellement parce que l'Etat italien et un certain nombre d'entrepreneurs et de sous-traitants ont présenté des demandes qui concernaient les mêmes opérations. Il semble que les chevauchements représentent un

montant total de quelque Lit 455 milliards (£179 millions). Une fois ce montant déduit du montant total, un solde d'environ Lit 310 milliards (£122 millions) demeure en ce qui concerne les demandes autres que celles pour dommages au milieu marin. Les chiffres susmentionnés ne doivent en aucun cas être considérés comme représentant la position du FIPOL quant à la recevabilité des demandes respectives ou au caractère raisonnable des montants réclamés.

La demande la plus importante est celle du Gouvernement italien qui s'élève au total à Lit 261 milliards (£103 millions) si l'on exclut les rubriques relatives aux dommages à l'environnement. 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 susmentionné de nettoyage et de surveillance conclu entre le Gouvernement italien et le consortium d'entrepreneurs ATI.

Les propriétaires de 43 yachts ont demandé des indemnités pour le nettoyage de leurs bateaux qui s'élevaient à Lit 126 millions (£49 600). Trente-huit pêcheurs ont réclamé Lit 439 millions (£173 000) au titre de la contamination de leurs bateaux et de leurs filets. Des demandes pour manque à gagner ont été soumises par près de 700 hôteliers qui réclamaient Lit 80 milliards (£32 millions) et par 150 pêcheurs qui réclamaient Lit 22,75 milliards (£19 millions). Quatre-vingt-treize plagistes ont demandé une indemnisation de Lit 3,9 milliards (£1,5 million) pour la baisse de leurs recettes. Quelque 230 commerçants et restaurateurs ont également réclamé des indemnités de Lit 18 milliards (£7 millions).

En 1993, le Comité exécutif a pris un certain nombre de décisions sur des questions de principe concernant les demandes italiennes nées du sinistre du *Haven*. Il n'a pas pris de pareilles décisions en 1994.

Demandes italiennes pour dommages à l'environnement

Le Gouvernement italien a présenté une demande au titre des dommages au milieu marin. Les descriptifs de la demande n'indiquaient pas à l'origine le type de "dommage à l'environnement" apparemment subi et ne donnaient pas non plus d'indication sur la méthode utilisée pour calculer le montant réclamé, à savoir Lit 100 milliards (£40 millions). Le Gouvernement italien a fait savoir au FIPOL qu'il n'avait pas été possible de décrire les dommages causés à l'environnement parce que l'étude des effets du sinistre sur le milieu marin n'était pas encore terminée. Il a aussi précisé que le chiffre donné dans la demande n'était que provisoire.

La région de la Ligurie a demandé que le chiffre de la réclamation du Gouvernement italien pour les dommages à l'environnement, qui était de Lit 100 milliards, soit porté à Lit 200 milliards (£80 millions). Cette région a soutenu que le montant devrait être réparti entre les diverses entités territoriales qui avaient directement subi ou subissaient un dommage écologique. Deux provinces et 14 communes ont inclus des rubriques relatives aux dommages à l'environnement dans leurs demandes respectives.

Les demandes pour dommages au milieu marin ont fait l'objet d'un débat au sein du Comité exécutif en décembre 1991 sur la base d'une étude de l'Administrateur. Dans cette étude, l'Administrateur soulignait que, en cas de conflit entre une loi italienne et la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds qui avaient été mises en application dans la législation italienne, celles-ci devaient l'emporter. Il faisait observer que le FIPOL n'avait cessé de soutenir que les demandes portant sur des éléments

non quantifiables des dommages au milieu marin 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 avait exclu les évaluations des dommages au milieu marin qui se fondaient sur une quantification abstraite de dommages calculés conformément à des modèles théoriques (Résolution N°3 adoptée par l'Assemblée en 1980). L'Assemblée avait également estimé que des indemnités ne pouvaient être versées que si le demandeur avait subi un préjudice économique quantifiable. L'Administrateur soulignait dans son étude que la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds avaient été adoptées dans le but de fournir une indemnisation aux victimes de dommages par pollution. C'est pourquoi on pouvait affirmer que les demandes qui ne visaient pas à fournir une réparation ne relevaient pas des Conventions, comme par exemple lorsqu'il s'agissait de sommes allouées en vertu de la loi italienne de 1986 au titre d'éléments non quantifiables de dommages à l'environnement, qui étaient de caractère punitif.

Le Comité exécutif a, d'une façon générale, entériné l'analyse que l'Administrateur avait faite des problèmes en cause.

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 ne pouvait admettre que seuls les éléments quantifiables des dommages au milieu marin puissent être recevables. A son avis, l'indemnisation était régie principalement par la loi italienne de 1982 qui envisageait la possibilité d'une indemnisation des dommages au milieu marin, tant au titre de leurs éléments quantifiables que de leurs éléments non quantifiables. La délégation italienne ne pouvait accepter que l'indemnisation en vertu de la loi de 1986 soit considérée comme une sanction.



Seki - la plage de Badiyah

Lorsqu'elle a appuyé les conclusions du 7ème Groupe de travail intersessions en octobre 1994, l'Assemblée a réaffirmé la position qu'elle avait antérieurement adoptée à propos de l'irrecevabilité des demandes pour les dommages à l'environnement du type de ceux qui étaient visés par la demande du Gouvernement italien (voir section 6).

En juin 1994, le Gouvernement italien a quantifié les dommages présumés à l'environnement comme suit:

- remise en état de 43 hectares de phanérogames: Lit 266 042 millions (£105 millions);
- conséquences de l'érosion des plages due aux dommages causés aux phanérogames: non quantifiées mais laissées à l'appréciation du tribunal sur la base de l'équité;
- enlèvement de l'épave: Lit 20 milliards (£7,9 millions);
- dommages réparés par la reconstitution biologique naturelle des ressources: Lit 591,364 milliards (£233 millions) pour la mer et Lit 6,029 milliards (£2,4 millions) pour l'atmosphère, soit un total d'environ £235 millions.
- dommages irréparables à la mer et à l'atmosphère: non quantifiés mais laissés à l'appréciation du tribunal sur la base de l'équité; et
- compensation de l'inflation et intérêts.

Le montant total des rubriques de la demande du Gouvernement italien qui avaient été quantifiées est de Lit 883,435 milliards (£348 millions).

Examen des demandes italiennes par le juge

Le juge chargé de la procédure en limitation a tenu ses premières audiences en septembre 1991 pour examiner les diverses demandes d'indemnisation prises individuellement. A ce jour, il a procédé à l'examen préliminaire de la plupart d'entre elles. Comme certaines n'étaient pas étayées par des documents, le juge a invité les demandeurs à présenter des pièces justificatives. On pense qu'il ne sera pas en mesure d'établir la liste des demandes recevables ("stato passivo") avant le milieu de 1995 au plus tôt.

En juillet 1993, le FIPOL a, conjointement avec le propriétaire du navire et le UK Club, déposé auprès du tribunal un long mémoire présentant ses prétentions sur toutes les demandes d'indemnisation concernant les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde, à l'exclusion du nettoyage effectué en France. En avril 1994, le FIPOL a déposé un mémoire sur les demandes pour dommages à l'environnement dans lequel il exposait sa position de principe à l'égard de ces demandes.

Demandes françaises

Le Gouvernement français a soumis au tribunal de Gênes une demande d'indemnisation d'un montant total de FF16 284 592 (£1,9 million) au titre du coût des opérations de nettoyage menées en mer et à terre en France.

En septembre 1994, un accord a été conclu entre le Gouvernement français d'une part et le FIPOL, le propriétaire du navire et le UK Club d'autre part sur le montant recevable de la demande du Gouvernement, à savoir FF12 580 724 (£1 497 700). L'accord

est subordonné à l'approbation du juge chargé de la procédure en limitation. La réduction du montant demandé correspondait essentiellement à certains vols de reconnaissance qui, de l'avis du FIPOL, n'étaient pas justifiés et au coût de l'exploitation de deux navires de la marine française que le FIPOL jugeait disproportionné par rapport aux opérations effectuées. De plus, le montant demandé au titre de certaines opérations en mer menées après la date à laquelle, de l'avis du FIPOL, elles n'étaient plus nécessaires, a été abaissé.

Des demandes d'un montant total de FF78 410 591 (£9,3 millions) ont été présentées au tribunal de Gênes par 32 communes françaises et un autre organisme public. Elles concernent presque exclusivement les activités de nettoyage de la côte et le manque à gagner du secteur du tourisme. L'un des organismes publics (le Parc national de Port Cros) a demandé à être indemnisé au titre de dommages au milieu marin.

Une correspondance a été échangée entre les communes (y compris le Parc national de Port Cros) et le FIPOL, le propriétaire du navire et le UK Club. A la suite de cet échange, un accord a été conclu avec 17 communes sur le chiffre de leurs demandes pour un montant total de FF4 580 292 (£549 000). Ces accords sont subordonnés à l'approbation du juge chargé de la procédure en limitation. Des discussions se poursuivent avec les autres communes.

Demande de la Principauté de Monaco

La Principauté de Monaco a présenté au tribunal de Gênes une demande de FF329 091 (£39 400) au titre de frais de nettoyage.

Méthode de conversion des francs-or

Les montants indiqués dans le texte initial de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds sont exprimés en francs-or (francs Poincaré). D'après la première de ces Conventions, le montant en francs-or devrait être converti dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel le propriétaire du navire a constitué le fonds de limitation suivant la *valeur officielle* de cette monnaie par rapport au franc à la date de la constitution du fonds de limitation. En 1976, des protocoles ont été adoptés en vue de modifier les deux Conventions en remplaçant le franc-or en tant qu'unité monétaire par le droit de tirage spécial (DTS) du Fonds monétaire international (FMI). 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 a pris effet en 1994, soit après le sinistre du *Haven*.

Lors de la procédure en limitation, un important point de droit a été soulevé au sujet de la méthode à suivre pour convertir en lires italiennes le montant maximal payable par le FIPOL (soit 900 millions de francs-or). Le FIPOL tenait pour acquis que la conversion devrait se faire sur la base du DTS. Certains demandeurs ont toutefois soutenu que la conversion devait se faire sur la base du cours de l'or sur le marché libre, étant donné que l'or n'avait plus de valeur officielle et que le Protocole de 1976 à la Convention portant création du Fonds, qui avait remplacé le franc-or par le DTS, n'était pas en vigueur.

Le principal argument invoqué par le FIPOL à l'appui de sa position était que l'adjectif "officielle" avait été délibérément inclus dans la définition de l'unité de compte donnée dans le texte initial de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile afin de garantir la stabilité du système et visait manifestement à exclure l'emploi du cours de l'or sur le marché libre. Le FIPOL a appelé l'attention sur le fait que le juge avait fixé la limite de la responsabilité du propriétaire du navire en utilisant le DTS. L'unité de compte de la

Convention portant création du Fonds était définie par le biais d'un renvoi à la Convention sur la responsabilité civile et, de l'avis du FIPOL, il fallait considérer ce renvoi comme se reportant à la Convention sur la responsabilité civile, telle que modifiée par le Protocole de 1976 y relatif. Le FIPOL a souligné que l'utilisation d'unités de compte différentes lors de l'application de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds entraînerait des résultats inacceptables, en particulier en ce qui concerne le rapport entre la part de responsabilité assumée par le propriétaire du navire et par le FIPOL, respectivement, sur la base de l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds.

Un juge du tribunal de première instance de Gênes, qui était chargé de la procédure en limitation, s'est prononcé sur ce point le 14 mars 1992. Il a conclu qu'il fallait calculer le montant maximal payable par le FIPOL en se fondant sur la valeur de l'or sur le marché libre, ce qui donnait une somme de Lit 771 397 947 400 (£304 millions) (y compris le montant payé par le propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile), au lieu de la somme de Lit 102,864 milliards (£41 millions) que l'on obtiendrait en utilisant le DTS comme le FIPOL le préconisait.

Le FIPOL a fait opposition à cette décision et le tribunal de première instance qui comptait trois juges (dont celui qui avait rendu la décision de mars 1992) a examiné cette opposition. Le 26 juillet 1993, il a confirmé la décision du 14 mars 1992 et fixé le montant maximal payable par le FIPOL à Lit 771 397 947 400 (£304 millions).

Dans son jugement, le tribunal a noté que l'adjectif "officielle" avait été inséré après le mot "valeur" dans le texte de la Convention sur la responsabilité civile à la dernière séance de la Conférence diplomatique de 1969. Il a déclaré que, étant donné que l'or n'avait plus de valeur officielle, la référence à l'or ne pouvait désigner que la valeur de l'or sur le marché libre. Il a rejeté l'argument du FIPOL selon lequel l'article 1.4 de la Convention portant création du Fonds qui avait trait à l'unité de compte devait être considéré comme renvoyant à la Convention sur la responsabilité civile telle que modifiée par le Protocole de 1976 y relatif. Le tribunal a soutenu que la prise en charge financière du propriétaire du navire en vertu de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds devrait être calculée sur la base d'un pourcentage, ce qui ferait que le versement dû par le FIPOL à ce titre serait déterminé en DTS. Il a admis que, d'une manière générale, les Etats pensaient que le franc-or devait être remplacé par le DTS mais a déclaré que l'opinion des Etats ne modifiait pas la loi.

Le FIPOL a fait appel de ce jugement et a présenté un long mémoire sur ses prétentions à la Cour d'appel de Gênes. Celle-ci devrait se prononcer en 1995.

En octobre 1993, le Comité exécutif a fait part de ses préoccupations quant aux conséquences de ce jugement sur l'avenir du régime international de responsabilité et d'indemnisation instauré par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. Il a souligné que, d'après l'interprétation universellement acceptée de la Convention portant création du Fonds, la limite de la couverture du FIPOL devait être fixée sur la base du DTS.

Discussions avec le Gouvernement Italien

A la session de mars 1993 du Comité exécutif, la délégation italienne a fait observer que près de deux ans s'étaient écoulés depuis le sinistre du *Haven* mais qu'aucun versement n'avait encore été effectué, ce qui causait des difficultés financières considérables aux

victimes italiennes. Cette délégation craignait que, vu la complexité de la procédure en cours, celle-ci ne mette bien des années à aboutir. C'est pourquoi elle a déclaré que le Gouvernement italien était prêt à engager des discussions avec les autres parties intéressées afin de trouver des solutions de compromis acceptables sur les diverses questions et de permettre ainsi un règlement extrajudiciaire pour l'ensemble du sinistre.

Plusieurs délégations ont déclaré qu'elles partageaient les inquiétudes de la délégation italienne en ce qui concerne le retard apporté à l'indemnisation des victimes et les risques de litiges prolongés. C'est pourquoi elles ont appuyé la proposition italienne visant à ce que des discussions aient lieu afin d'envisager la possibilité de règlements extrajudiciaires. Ces délégations ont toutefois appelé l'attention sur le fait que cette affaire avait soulevé plusieurs questions de principe qui revêtaient une grande importance et à propos desquelles il pourrait être difficile de trouver des solutions acceptables.

Reconnaissant la grande complexité des questions en cause, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur d'engager des discussions avec les Gouvernements italien et français afin d'envisager la possibilité de règlements extrajudiciaires pour les demandes d'indemnisation nées du sinistre du *Haven*.

L'Administrateur a engagé des discussions avec le Gouvernement italien. A ce jour, ces discussions ont eu pour objet de cerner les principaux problèmes en jeu.



Haven - des bateaux-pompes entourent le navire en feu

Prescription

Situation en droit

Les demandes d'indemnisation présentées au FIPOL sont frappées de prescription lorsque trois années à compter de la date du dommage se sont écoulées, à moins que les demandeurs ne prennent certaines mesures légales. Dans le cas du *Haven*, le délai de trois ans a expiré le 11 avril 1994 ou peu de temps après.

La question de savoir si la majorité des demandes nées du sinistre du *Haven* sont ou non frappées de prescription vis-à-vis du FIPOL s'est posée. Selon l'article 6.1 de la Convention portant création du Fonds, un demandeur peut éviter ou interrompre la prescription en ce qui concerne le FIPOL de deux façons, à savoir en intentant une action en justice contre le FIPOL ou en faisant une notification conformément à l'article 7.6 de la Convention portant création du Fonds. Seuls quelques demandeurs ont satisfait aux dispositions de l'article 6.1 en notifiant l'action au FIPOL en vertu de l'article 7.6, à savoir l'Etat français, les communes françaises, la Principauté de Monaco et quelques demandeurs italiens. Compte tenu des avis juridiques reçus, l'Administrateur a indiqué au Comité exécutif, à sa session d'octobre 1994, qu'à son avis toutes les autres demandes présentées dans le cadre de la procédure en limitation avaient été frappées de prescription en ce qui concerne le FIPOL le 11 avril 1994 ou peu après cette date.

Position adoptée par le Comité exécutif

A sa session d'octobre 1994, le Comité exécutif a reconnu que l'Administrateur avait été contraint de soulever la question de la prescription à la fois lors de la procédure engagée en Italie et au sein du Comité exécutif.

Le Comité exécutif a souscrit à l'analyse de la situation juridique faite par l'Administrateur et a estimé que les demandes qui n'avaient pas fait l'objet d'une notification formelle au FIPOL remplissaient les conditions relatives à la prescription qui étaient prévues à l'article 6.1 de la Convention portant création du Fonds.

Convaincu de la validité juridique de la position du FIPOL à l'égard de la prescription, le Comité exécutif a néanmoins reconnu que les poursuites en cours en Italie faisaient planer quelque incertitude quant à l'issue finale de l'affaire. Motivé par cette raison et conscient qu'il était souhaitable d'indemniser les victimes de dommages par pollution, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur d'engager des négociations avec toutes les parties intéressées afin de parvenir à une solution globale pour toutes les demandes et questions en suspens. Le Comité a souligné qu'une telle solution devait respecter les conditions suivantes:

- la couverture maximale prévue par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds était de 60 millions de DTS;
 - les demandes ne pouvaient être recevables que si le demandeur avait subi un préjudice économique quantifiable et les demandes pour un dommage au milieu marin en soi n'étaient pas recevables;
 - les négociations devraient être menées sans préjudice de la position du FIPOL sur la prescription;
- les négociations devraient, dans la mesure du possible, prendre en compte les intérêts financiers des demandeurs qui avaient respecté les conditions prévues à l'article 6.1 de la Convention portant création du Fonds.

Le Comité exécutif a souligné que la décision d'engager des négociations dans l'affaire du *Haven* ne constituait pas un précédent mais devait être considérée dans le contexte des circonstances très spéciales de cette affaire.

En décembre 1994, le propriétaire du navire, le UK Club et le FIPOL ont pris contact avec tous les demandeurs pour leur proposer une procédure pour l'examen de leurs demandes.

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). 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 sa cargaison de fuel-oil lourd dans la mer. Afin d'empêcher tout nouveau dommage par pollution, le reste de la cargaison a été transféré sur un autre navire. Le Centre de prévention des catastrophes maritimes a immédiatement commencé les opérations de nettoyage.

Les demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage ont été réglées à raison de ¥4 115 079 (£21 919). En novembre 1992, le FIPOL a versé ¥1 056 519 (£5 629), ce qui représentait la somme convenue lors du règlement, moins le montant de limitation applicable au *Kumi Maru N°12*.

L'assureur P & I du propriétaire du navire (Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association, JPIA) a demandé au FIPOL de lever l'obligation de constituer un fonds de limitation. Notant les frais juridiques relativement élevés qu'entraînerait la constitution d'un tel fonds par rapport au montant de limitation modique applicable en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, le Comité exécutif a décidé que le FIPOL pourrait, exceptionnellement, verser des indemnités sans qu'un fonds de limitation ait été constitué.

Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire qui est de ¥764 640 (£4 900) n'a pas encore été versé car l'enquête sur la cause du sinistre n'est pas achevée.

AEGEAN SEA

(Espagne, 3 décembre 1992)

Le sinistre

Par très mauvais temps, le minéralier-vraquier-pétrolier grec *Aegean Sea* (57 801 tjb) s'est échoué alors qu'il s'approchait du port de La Corogne au nord-ouest de l'Espagne. Les 32 membres de l'équipage ont tous été évacués par hélicoptère après l'échouement. Le navire qui transportait environ 80 000 tonnes de brut s'est brisé en deux et a brûlé furieusement pendant quelque 24 heures; puis la partie avant a coulé à une cinquantaine de mètres de la côte. La poupe a continué de se consumer pendant plusieurs jours, mais est demeurée largement intacte. Elle renfermait encore environ 6 500 tonnes de brut et 1 700 tonnes de fuel-oil lourd. Ces hydrocarbures ont été récupérés par des sauveteurs travaillant à partir du littoral. Il ne restait pas d'hydrocarbures dans la partie avant immergée. On ne sait pas

combien d'hydrocarbures se sont déversés mais il semble que la plupart de la cargaison ait été consumée par l'incendie ou se soit dispersée en mer.

Opérations de nettoyage

Vu le mauvais temps, il n'était guère possible de récupérer les hydrocarbures en mer mais l'on a tenté de protéger les zones vulnérables en déployant des barrages flottants à partir de navires et à partir du rivage. Toutefois, comme la cargaison était du brut léger (Brent Blend Crude) et que l'action des vagues est extrêmement vigoureuse sur cette côte exposée, les nappes ont fait l'objet d'une dispersion naturelle considérable.

Dans les zones auxquelles il était possible d'accéder depuis le rivage, on a essayé de récupérer les hydrocarbures flottants en utilisant des camions aspirateurs, des écrémurs et des pompes. Environ 5 000 m³ de mélange d'eau et d'hydrocarbures ont été recueillis et transférés dans des installations locales de réception des hydrocarbures pour y être traités.

Les côtes s'étendant à l'est et au nord-est de La Corogne ont été contaminées en divers endroits. Le nettoyage des plages polluées a commencé à la fin de décembre 1992. Quelque 1 200 m³ de sable et de débris contaminés ont été enlevés. L'estuaire abrité de la Ria de Ferrol où se trouvent des bancs de vase et des marais salants a été pollué. Les travaux dans l'estuaire se sont achevés en juillet 1993 et ont consisté à enlever à la main les sédiments et les débris pollués des plages et à laver les rochers et les ouvrages artificiels.

Effets sur la pêche

Le conseil des pêches de la région de la Galice a complètement interdit la pêche dans la zone sinistrée qui comprenait les eaux proches de la côte ainsi que le littoral. La situation s'améliorant, ces restrictions ont été levées et les activités de pêche ont repris leur cours normal en août 1993. Ces restrictions ont touché quelque 3 000 pêcheurs et ramasseurs de coquillages.

L'élevage des moules sur des radeaux est très développé dans la Ria de Betanzos et bien que ceux-ci n'aient guère été touchés par les hydrocarbures, il y a eu une altération des moules. La zone renferme d'autres fermes aquacoles spécialisées dans l'élevage du turbot et du saumon, ainsi que des installations de purification des palourdes et des moules. Certaines installations aquacoles ont été légèrement touchées par cette altération tandis que les installations de purification ont été fermées pendant plusieurs mois. Toutes ces installations ont été rouvertes.

Traitement des demandes d'indemnisation

Un accord a été conclu entre le Gouvernement espagnol, le Gouvernement de la région de la Galice, le propriétaire du navire, l'assureur P & I du propriétaire du navire (à savoir la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd, dénommée le UK Club) et le FIPOL en vue de définir les modalités de leur coopération pour le traitement des demandes d'indemnisation.

Les autorités espagnoles ont ouvert, à La Corogne, un bureau public qui donne aux demandeurs potentiels des renseignements sur la procédure à suivre pour présenter leurs réclamations et qui leur distribue les formulaires de demande d'indemnisation fournis par le UK Club et le FIPOL. Le propriétaire du navire, le UK Club et le FIPOL ont ouvert à La Corogne un bureau conjoint qui reçoit et traite les demandes d'indemnisation. Ce bureau conjoint des demandes d'indemnisation collabore étroitement avec les autorités espagnoles et les demandeurs afin de faciliter le traitement des demandes.



L'épave calcinée de l'Aegean Sea

Demandes d'indemnisation

Situation générale

Au 31 décembre 1994, 1 231 demandes représentant au total Pts 22,695 milliards (£110 millions) avaient été reçues par le Bureau conjoint des demandes d'indemnisation. Des paiements ont été effectués par le UK Club au titre de 735 de ces demandes, à raison d'un montant total de Pts 1,040 milliard (£5 millions). D'autres paiements d'un montant de Pts 359 millions (£1,7 million) ont été approuvés et seront versés par le FIPOL au début de janvier 1995.

Des demandes d'indemnisation d'un montant total de quelque Pts 20,765 milliards (£101 millions) ont aussi été présentées au tribunal de première instance de La Corogne. Ces demandes correspondent dans une large mesure à celles soumises au Bureau conjoint des demandes d'indemnisation. Les avocats et les experts du FIPOL examinent actuellement les descriptifs de ces demandes.

Vu le montant élevé des demandes présentées au tribunal, le Comité exécutif a estimé en octobre 1993 qu'il faudrait faire preuve de prudence à ce stade lors du versement d'indemnités aux demandeurs afin de veiller au respect des dispositions de la Convention portant création du Fonds concernant le traitement équitable des victimes. Le Comité a donc chargé l'Administrateur de se borner à ce stade à faire des paiements partiels au titre des demandes acceptées, lesquels ne devraient pas représenter plus de 30 à 40% du montant approuvé. L'Administrateur a décidé de limiter les versements effectués par le FIPOL à 25% des dommages avérés subis par chaque demandeur.

Compte tenu de certains renseignements fournis par les autorités espagnoles en octobre 1994, l'Administrateur a estimé que l'incertitude qui planait sur le montant total des demandes s'était quelque peu dissipée. En conséquence, il a décidé de porter les paiements partiels à 40% des dommages avérés subis par chaque demandeur tels qu'évalués par le FIPOL sur l'avis de ses experts au moment où il devait effectuer un paiement partiel ou un paiement partiel additionnel.

Frais de nettoyage

Le Gouvernement espagnol, le Gouvernement de la région de la Galice et certaines autorités locales ont encouru des frais au titre d'opérations de nettoyage et de mesures de sauvegarde. Une partie des opérations de nettoyage en mer et à terre a été effectuée par des entrepreneurs engagés par les autorités. Il a été convenu que ces entrepreneurs pourraient s'adresser directement au propriétaire du navire et au FIPOL pour leur demander une indemnisation à ce titre.

A ce jour, 99 demandes d'un montant total de l'ordre de Pts 5,114 milliards (£24,8 millions) ont été reçues au titre des frais de nettoyage. Des paiements partiels d'un montant total de Pts 1,2 million (£5 800) ont été versés à 20 demandeurs. Deux autres demandes ont été approuvées à raison d'un montant total de Pts 9,3 millions (£45 150) et des paiements partiels s'élevant au total à Pts 3,7 millions (£18 000) seront versés au début de janvier 1995. Les demandes restantes sont en cours d'évaluation.

Dommages à des biens

Un certain nombre de maisons ont été souillées par la fumée des hydrocarbures embrasés et ont dû être nettoyées. Des yachts et d'autres bateaux ont également été contaminés. Des paiements d'un montant total de Pts 46,9 millions (£227 800) ont été versés pour le règlement de 687 demandes au titre du nettoyage de maisons et de bateaux.

Aquaculture près des côtes

La zone touchée par le déversement d'hydrocarbures abrite dans le secteur de Sada-Lorbé d'importants élevages aquacoles de moules, de saumons, d'huîtres et de coquilles Saint-Jacques. La mytiliculture est la plus importante de ces activités car les moules représentent plus de 80% de la valeur totale des récoltes.

D'après une résolution publiée le 12 avril 1993 par le Conseil des pêches de la région de la Galice, tous les produits cultivés dans le secteur de Sada-Lorbé devaient être détruits. Les experts engagés par le FIPOL, le propriétaire du navire et le UK Club ont pensé qu'il ne serait pas justifié de détruire tous ces produits. Toutefois, ils ont reconnu que, à l'approche de l'époque optimale pour le premier semencement de moules de 1993, il était nécessaire de prendre des mesures pour limiter les conséquences du sinistre sur la production future. Compte tenu des résultats des analyses alors disponibles qui montraient que les moules étaient toujours altérées, les experts ont reconnu qu'il serait justifié de détruire une certaine quantité des moules les plus grosses qui étaient prêtes à être récoltées pour la vente afin de faire de la place pour le premier semencement de 1993 qui devait avoir lieu en mai/juin 1993. Cette destruction partielle n'a, toutefois, pas eu lieu. Par contre, les experts ont jugé prématuré de détruire les moules de taille inférieure qui étaient visées dans la résolution susmentionnée, ainsi que les saumons, les huîtres et les coquilles Saint-Jacques, étant donné que les traces d'altération pourraient disparaître grâce à un processus de dépuración naturelle. La résolution a néanmoins été mise en vigueur le 9 août 1993 et la destruction s'est achevée le 24 septembre.

Les experts engagés par le FIPOL et le UK Club se sont efforcés d'obtenir des preuves suffisantes sous forme d'analyses d'échantillons de manière à pouvoir déterminer si la destruction des produits susmentionnés était justifiée. Un programme de surveillance a été exécuté pour déterminer le degré de dépollution des moules.

En avril 1994, l'Administrateur a admis que, d'après les résultats des analyses qu'il avait reçus, il n'était pas déraisonnable de détruire les moules et les saumons d'une taille commercialisable qui auraient été récoltés en 1993.

La position de principe adoptée par le FIPOL à l'égard des demandes relatives à la destruction des poissons et des coquillages d'élevage est décrite à la section 6.2 ci-dessus.

Quinze demandes d'un montant total de Pts 6,183 milliards (£30 millions) ont été reçues au titre des préjudices subis par des élevages de palourdes, de moules, de turbots et de saumons. Les renseignements donnés à l'appui de ces demandes sont très restreints. Sur la base de ces renseignements et après avoir examiné les statistiques officielles publiées par le Conseil des pêches, le FIPOL et le UK Club ont procédé à une évaluation provisoire des préjudices subis, à la suite de laquelle un demandeur a reçu des paiements partiels d'un montant total de Pts 48 millions (£233 000) en novembre 1993 et en novembre 1994. En décembre 1994, des paiements partiels d'un montant total de Pts 296 millions (£1,4 million) ont été approuvés pour cinq demandeurs et seront versés par le FIPOL au début de janvier 1995. Tous les demandeurs ont été invités à soumettre de plus amples justificatifs afin que leurs demandes puissent être évaluées correctement.

Installations de dépollution

Des demandes d'un montant total de Pts 1,585 milliard (£7,7 millions) ont été reçues de six installations de dépollution des coquillages. Sur la base des renseignements limités qui leur ont été fournis, les experts du FIPOL et du UK Club ont procédé à une évaluation provisoire des préjudices subis par trois de ces demandeurs, à l'issue de laquelle l'un d'eux a reçu une offre de paiement partiel de Pts 5,7 millions (£27 700). Des paiements partiels d'un montant total de Pts 58,7 millions (£285 000) ont été approuvés pour les deux autres et seront versés en janvier 1995. Les trois demandes restantes sont actuellement examinées par les experts du FIPOL.

Aquaculture sur le littoral

Deux fermes piscicoles situées sur le littoral de la zone atteinte ont présenté des demandes d'indemnisation d'un montant total de Pts 1,524 milliard (£7,4 millions) au titre de la perte alléguée de leur stock due à la pollution. Ces demandes sont actuellement examinées par les experts du FIPOL.

Marins pêcheurs et ramasseurs de coquillages

Quelque 3 680 pêcheurs et ramasseurs de coquillages ont soumis des demandes d'un montant total de Pts 9,405 milliards (£45,7 millions). Certaines de ces demandes ont été soumises par des particuliers tandis que d'autres l'étaient par des groupes. Des paiements partiels d'un montant total de Pts 932 millions (£4,5 millions) ont été versés à ces demandeurs en 1993 et 1994. Trois demandeurs ont obtenu l'intégralité des sommes demandées qui s'élevaient au total à Pts 3 068 668 (£15 190).

Plusieurs réunions se sont tenues en 1994 avec des représentants d'un certain nombre de pêcheurs afin de discuter du traitement de leurs demandes. L'Administrateur a invité les demandeurs à soumettre davantage de renseignements pour justifier leurs pertes de façon à

permettre au UK Club et au FIPOL de pouvoir évaluer correctement leurs demandes et de leur verser d'autres paiements partiels.

Autres demandes pour préjudices économiques purs

En 1993, le Comité exécutif avait pris des décisions concernant des demandes d'indemnisation pour préjudices économiques purs, dont certaines soulevaient des questions de principe.

Au cours de l'année 1994, le Comité exécutif a examiné des demandes présentées par deux sociétés maritimes au titre des pertes de recettes qu'elles disaient avoir subies du fait du détournement de cinq navires qui n'avaient pu faire escale, comme prévu, dans le port de La Corogne, lequel se trouvait fermé par suite du sinistre de l'*Aegean Sea*. Le Comité a pensé que ces demandeurs n'avaient pas prouvé qu'ils avaient subi un préjudice économique et il a donc rejeté leurs demandes.

A ce jour, le FIPOL a approuvé neuf demandes pour des préjudices économiques purs (autres que ceux liés à la pêche) à raison d'un montant total de Pts 5,2 millions (£25 200). Des paiements s'élevant au total à Pts 2,3 millions (£11 200) ont été effectués.

Paiements versés aux victimes par d'autres organismes

En 1994, le Comité exécutif s'est demandé dans quelles circonstances les paiements versés par d'autres organismes aux victimes d'une pollution par les hydrocarbures devraient être déduits de l'indemnisation payable en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. Cette question s'est posée du fait que le Conseil des pêches de la région de la Galice et la Commission des Communautés européennes avaient versé certains paiements à des pêcheurs qui avaient également réclamé des indemnités en vertu des Conventions.

Le Comité exécutif a estimé que les sommes versées aux victimes d'un sinistre qui s'apparentaient à une libéralité ne devraient pas être déduites de l'indemnisation payable en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds et que leur remboursement ne pouvait pas être réclamé au FIPOL. Le Comité a également décidé que les paiements que l'on pouvait qualifier d'indemnités ou d'avances sur indemnités devraient être déduits de l'indemnisation payable en vertu des Conventions. Il a noté, toutefois, que le remboursement des paiements qui pouvaient être qualifiés d'indemnités ou d'avances sur indemnités pouvait être réclamé au propriétaire du navire et au FIPOL à condition que ces paiements aient trait à une perte ou à un préjudice relevant du champ d'application des Conventions et que le payeur puisse invoquer une subrogation valable.

Etant donné que les sommes d'un montant total de Pts 438 millions que le Conseil des pêches avait versées aux pêcheurs et aux ramasseurs de coquillages étaient de caractère humanitaire et s'apparentaient donc à une libéralité, le Comité exécutif a décidé, en octobre 1994, de ne pas les déduire de l'indemnisation payable en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds.

Pour ce qui est des paiements effectués par la Commission des Communautés européennes, le Comité exécutif a décidé que les versements émanant de la Direction générale XIV (qui s'occupait des pêches) devraient être déduits de toute indemnisation payable en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds étant donné que ces versements avaient trait à des pertes qui, si elles

étaient confirmées, donneraient en principe droit à une indemnisation en vertu des Conventions. Le Comité a, en revanche, décidé que les versements émanant de la Direction générale XI (qui était chargée de l'environnement, de la sécurité nucléaire et de la protection civile) ne devraient pas être pris en considération dans le calcul du montant de l'indemnisation payable en vertu des Conventions, parce qu'ils revêtaient le caractère d'une libéralité.

Versements de sécurité sociale

Des demandes ont été soumises par deux organismes publics espagnols qui avaient versé des allocations de chômage à des personnes qui disaient avoir été licenciées en raison de la réduction du travail due aux restrictions imposées à la pêche à la suite du sinistre. Ces demandes soulevaient une question de principe semblable à celle posée par les demandes pour manque à gagner des employés licenciés des secteurs d'activités liés à la mer. Le Comité exécutif avait en 1993 rejeté les demandes de tels employés.

Le Comité exécutif a estimé que les organismes publics qui versaient des allocations de chômage ne pouvaient bénéficier, de la part du FIPOL, d'un traitement plus favorable que les personnes licenciées. C'est pourquoi il a rejeté les demandes présentées par les deux organismes en question.



Aegean Sea - panache de fumée sur La Corogne

Enquêtes sur la cause du sinistre

Le tribunal de La Corogne procède actuellement à une enquête sur la cause du sinistre dans le contexte d'une procédure pénale. Le FIPOL suit cette enquête par l'intermédiaire de son avocat espagnol.

Une commission créée par l'Administration espagnole a enquêté sur la cause du sinistre. Elle a conclu que le capitaine de l'*Aegean Sea* était en grande partie responsable du sinistre et que les conditions météorologiques, qui s'étaient rapidement détériorées immédiatement avant le sinistre, avaient contribué à l'échouement. En consultation avec le propriétaire du navire et le UK Club, le FIPOL a présenté des observations concernant le rapport de la Commission. Par la suite, les autorités espagnoles ont fait savoir à l'Administrateur qu'étant définitif le rapport ne pourrait tenir compte des observations du FIPOL.

Procédure devant le tribunal de La Corogne

Le 30 décembre 1992, le tribunal de première instance de La Corogne a ordonné au propriétaire du navire de déposer une caution d'un montant de Pts 1 121 219 450 (£5,4 millions). Cette somme correspond au montant estimatif de la limite de responsabilité applicable à l'*Aegean Sea*, mais le tribunal n'a pas pris de décision concernant le droit de limitation du propriétaire du navire. Le 20 janvier 1993, le UK Club a, au nom du propriétaire du navire, fourni à titre de caution une garantie bancaire pour le montant fixé par le tribunal.

Le 31 août 1993, le tribunal de La Corogne qui était saisi de la procédure pénale contre le capitaine de l'*Aegean Sea* et le pilote chargé de faire entrer le navire dans le port a rendu une décision qui comportait entre autres les éléments suivants:

- Le capitaine de l'*Aegean Sea* et le pilote devaient fournir des garanties dans les sept jours, le capitaine à raison de Pts 8 milliards (£38 millions) et le pilote à raison de Pts 4 milliards (£19 millions).
- Le UK Club et le FIPOL étaient conjointement et solidairement responsables avec le capitaine et le pilote jusqu'à concurrence des limites qui leur étaient applicables respectivement de par la loi. Ils devaient fournir une caution de Pts 12 milliards (£58 millions) dans les sept jours, faute de quoi le tribunal saisirait leurs biens conformément aux dispositions applicables du Code de procédure pénale.
- Si le UK Club et le FIPOL ne fournissaient pas une caution suffisante, celle-ci devrait être offerte par le propriétaire de la cargaison (Repsol Petroleo SA) et le propriétaire de l'*Aegean Sea* (Aegean Sea Traders Corporation).

Le FIPOL a fait appel de cette décision. Il a soutenu qu'il n'était pas directement responsable en vertu de la Convention portant création du Fonds puisqu'il n'était tenu à réparation que lorsque les montants effectivement versés en vertu de la Convention sur la responsabilité civile étaient insuffisants pour honorer toutes les demandes d'indemnisation dans leur intégralité. Il a également déclaré que les poursuites pénales visaient des particuliers et qu'il n'y avait aucun lien entre le FIPOL et les accusés, à savoir le capitaine et le pilote. Cet appel a été rejeté étant donné qu'en vertu de la législation espagnole les décisions de ce type ne pouvaient faire l'objet d'un appel mais seraient réexaminées dans le contexte du jugement définitif.

En octobre 1993, le Comité exécutif s'est déclaré préoccupé par le fait qu'en exigeant une caution du FIPOL, le tribunal s'écarterait de la Convention portant création du Fonds qui faisait partie de la législation espagnole. Le Comité a donné pour instruction à l'Administrateur de ne pas fournir de caution au tribunal.

Dans son mémoire provisoire sur le bien-fondé des demandes d'indemnisation présenté en septembre 1993, le FIPOL a soutenu que le pilote et le commandant militaire du port de La Corogne (Comandante Militar de Marina) étaient responsables de l'échouement. Il a ajouté que la responsabilité du pilote tenait au fait qu'il avait donné au capitaine l'ordre d'entrer dans le port à deux heures du matin, alors que les conditions météorologiques étaient mauvaises et qu'il savait qu'elles empiraient. En outre, de l'avis du FIPOL, le pilote était responsable parce qu'il n'avait pas rencontré le navire à la station désignée pour l'embarquement du pilote, conformément aux règles de pilotage applicables. Pour ce qui est du commandant militaire du port, sa responsabilité découlait, de l'avis du FIPOL, du fait qu'il avait connaissance d'un ordre interdisant aux navires du type de l'*Aegean Sea* d'entrer dans le port à cette heure de la nuit, avec cette hauteur de marée et par un si mauvais temps.

Le tribunal a déclaré que le commandant militaire du port n'était pas responsable. Il est possible que cette question soit rouverte au cas où les poursuites pénales révéleraient que le commandant militaire est en fait responsable.

Le tribunal de première instance devrait tenir des audiences en mars 1995 pour examiner les diverses demandes.

BRAER

(Royaume-Uni, 5 janvier 1993)

Le sinistre

Le 5 janvier 1993 au matin, le navire-citerne libérien *Braer* (44 989 tjb) chargé d'environ 84 000 tonnes de pétrole brut de la mer du Nord a subi une avarie de machines par très mauvais temps au sud des îles Shetland (Royaume-Uni). Le navire s'est échoué à Garths Ness et du pétrole a commencé de s'en échapper presque immédiatement. Tous les membres de l'équipage avaient été évacués par hélicoptère avant l'échouement.

La tempête a persisté presque sans relâche jusqu'au 24 janvier 1993, si bien que le navire s'est brisé libérant sa cargaison et ses soutes dans la mer. Sous l'action de la forte houle, la plupart des hydrocarbures déversés se sont dispersés naturellement et le rivage n'a guère été touché. Des vents forts ont cependant rabattu des embruns d'hydrocarbures sur des terres agricoles et des maisons à proximité du littoral.

Le 8 janvier 1993, le Gouvernement du Royaume-Uni a imposé une zone d'exclusion dans un secteur situé le long de la côte ouest des îles Shetland qui avait été touché par les hydrocarbures, en vue d'interdire la capture, la récolte et la vente de toutes les espèces de poissons, de mollusques et de crustacés en provenance de cette zone. Cette zone a été élargie le 27 janvier. L'interdiction a été levée le 23 avril 1993 pour le poisson blanc et le 8 décembre 1993 pour les saumons qui avaient été placés dans des cages à l'intérieur de la zone au printemps de 1993. Elle a été levée le 30 septembre 1994 pour certaines espèces de mollusques et de crustacés mais demeure en vigueur pour d'autres.

Bureau des demandes d'indemnisation pour le Braer

Le 8 janvier 1993, l'assureur P & I du propriétaire du navire (Assuranceföreningen Skuld (Skuld Club)) et le FIPOL ont ouvert à Lerwick (îles Shetland) un bureau conjoint, dit Bureau des demandes d'indemnisation pour le Braer, pour aider les victimes à présenter leurs demandes et pour traiter les demandes ainsi soumises.

A la fin du mois de mai 1994, le bureau des demandes d'indemnisation pour le Braer a été transféré de Lerwick à Aberdeen, étant donné que la majorité des demandes avaient été réglées et acquittées. Un petit service a été maintenu à Lerwick où les chèques peuvent être retirés et les reçus signés.

Demandes d'indemnisation

Bilan général

Au 31 décembre 1994, 1 467 demandes d'indemnisation avaient été présentées. Quelque 1 300 demandes avaient été acquittées, en tout ou en partie, pour un montant total d'environ £39 millions.

Dommages aux biens

A ce jour, 792 personnes ont été indemnisées à raison d'un montant total de £5 991 990 pour les frais de nettoyage ou de peinture de leurs maisons et autres biens (tels que les clôtures et les remises) et le remplacement des toits de feutre minéral qui avaient été contaminés par les embruns d'hydrocarbures provenant du *Braer*.

Contamination des pâturages

Les embruns d'hydrocarbures du *Braer* ont contaminé quelque 40 à 45 km² de pâturages dans la partie méridionale des îles Shetland. Quelque 23 000 ovins ont donc dû être déplacés des terres où ils paissent normalement et recevoir une alimentation spéciale. Le FIPOL a accepté de payer le coût de l'alimentation des moutons, des bovins et des chevaux jusqu'à ce que leurs prés habituels soient déclarés propres au pâturage. Des aliments pour animaux ont été fournis à plus de 200 fermiers. A ce jour, le FIPOL et le Skuld Club ont versé £719 620 pour ces aliments et £183 638 pour des engrais qui permettraient de régénérer les pâturages.

Certains petits fermiers ont eu besoin d'une main d'oeuvre additionnelle en raison du surcroît de travail requis pour nourrir les moutons. Le FIPOL a approuvé 165 demandes au titre du supplément de main d'oeuvre et d'outillage agricole et au titre des bêtes perdues, pour un montant total de £2 383 789.

Pêcheurs

Quelque 140 pêcheurs qui pêchent normalement à l'intérieur de la zone d'exclusion ont demandé l'indemnisation de leur manque à gagner dû au fait qu'ils avaient été empêchés d'exercer leur activité. Des paiements d'un montant total de £4 826 113 ont été versés à cette fin.

Fermes salmonicoles

Des hydrocarbures dispersés ont touché 18 fermes salmonicoles de la zone d'exclusion. En 1993, le FIPOL a reconnu, sur la base de preuves scientifiques et autres disponibles, qu'il serait raisonnable de procéder à la destruction et à l'évacuation des contingents de saumons de 1991 et de 1992 qui se trouvaient dans ces fermes au moment du sinistre du *Braer*.

La destruction du contingent de saumons de 1991 s'est achevée en mai 1993 et des indemnités d'un montant total de £7 175 470 ont été versées en 1993.

La destruction du contingent de saumons de 1992 qui se trouvait dans la zone d'exclusion s'est achevée en mars 1994. Des règlements définitifs ont été arrêtés pour toutes les fermes salmonicoles sauf deux. A ce jour, les versements s'élèvent au total à £12 272 565. Le FIPOL pense être appelé à faire encore des versements de l'ordre de £800 000 aux autres fermes.

Entreprises de transformation du poisson privées de leur approvisionnement

Des entreprises de transformation du poisson qui ne recevaient plus leurs arrivages en provenance de la zone d'exclusion ont soumis des demandes au titre de leurs préjudices économiques. Le Comité exécutif a reconnu que l'on pouvait soutenir que, sans découler directement d'une contamination, les préjudices subis par ces entreprises étaient une conséquence prévisible d'un déversement majeur d'hydrocarbures dans les parages. Il a estimé que ces préjudices devraient être considérés comme des dommages causés par contamination.

Le Comité exécutif a estimé que le critère à appliquer au calcul des indemnités devrait consister à se demander si l'activité de l'entreprise de transformation du poisson avait, dans son ensemble, enregistré des pertes à la suite du sinistre du *Braer*.

Des indemnités d'un montant total de £2 845 642 ont été versées à 16 transformateurs de poisson au titre de demandes du type mentionné ci-dessus.

Pertes de recettes des producteurs de poisson dues à la baisse des prix

- Poisson blanc

Les producteurs de poisson blanc des îles Shetland ont soutenu que, malgré l'établissement d'une zone d'exclusion, la large publicité donnée par les médias au sinistre avait entraîné une perte de confiance chez les acheteurs de poisson blanc des îles Shetland, ce qui avait, à son tour, provoqué une baisse des prix de gros et une diminution de la demande. Les demandeurs ont estimé qu'il faudrait calculer le montant des pertes en comparant la moyenne mensuelle des cours du poisson sur le marché des îles Shetland avec les prix correspondants payés à Aberdeen et à Peterhead en Ecosse. Ils ont établi des modèles statistiques permettant d'évaluer quel aurait été le cours de chaque espèce si le *Braer* n'avait pas fait naufrage, chiffrant ainsi leur perte totale à £1 072 300.

Les experts techniques nommés par le FIPOL ont estimé que la méthode utilisée par les demandeurs était en principe raisonnable, si ce n'était qu'elle n'isolait pas "l'effet du *Braer*" des autres facteurs qui s'exerçaient sur le marché. Pour leurs calculs, les experts du FIPOL ont utilisé des données identiques mais ils ont retenu des hypothèses différentes pour tenir compte des autres facteurs influant sur le marché. En décembre 1994, le FIPOL et des représentants des pêcheurs sont parvenus à un accord sur les résultats de l'analyse des données concernant les prix des huit espèces de poisson blanc considérées. Les demandes soumises au nom de 58 pêcheurs ont été réglées à raison d'un montant total de £446 180 et elles seront acquittées en janvier 1995.

- Saumon

Les salmoniculteurs des îles Shetland ont soutenu que le prix de leur saumon élevé en dehors de la zone d'exclusion et vendu tant sur le marché intérieur qu'à l'exportation n'avait cessé d'être bas depuis le sinistre. Les salmoniculteurs établis en dehors de la zone

d'exclusion ont présenté des demandes au titre des pertes résultant de cette baisse des prix. D'après l'analyse qu'ils avaient présentée, leurs pertes seraient d'un montant global de l'ordre de £8,3 millions jusqu'à la fin de 1993 et d'un montant considérable du même ordre pour 1994 et les années suivantes.

Les experts du FIPOL ont analysé les données fournies par les demandeurs ainsi que d'autres renseignements concernant le commerce du saumon. Au vu des résultats de cette analyse, l'Administrateur a admis qu'il y avait eu une baisse du prix relatif du saumon des îles Shetland au cours des mois qui avaient immédiatement suivi le sinistre. Les experts du FIPOL ont analysé l'ampleur et la durée de cette baisse des prix. Sur la base des résultats de cette analyse, le FIPOL a versé des indemnités d'un montant de £311 593 au titre des demandes de 27 fermes salmiconiques situées en dehors de la zone d'exclusion.

Les salmoniculteurs n'ont toutefois pas admis que la position du FIPOL tenait compte de la totalité des préjudices subis.

Producteur de smolts

Une demande de £2 601 506 plus les intérêts a été présentée par une société qui élève des smolts sur la côte ouest de l'Ecosse, à quelque 500 kilomètres des îles Shetland. Cette société a fait valoir qu'une perte générale de confiance à l'égard des saumons d'élevage des îles Shetland au cours des mois qui avaient suivi le sinistre du *Braer* avait entraîné une réduction, voire l'annulation, des commandes de smolts ainsi qu'une baisse des prix. Cette société a aussi demandé à être indemnisée au titre des pertes qu'elle avait subies pour avoir conservé des quantités considérables de smolts élevés sous contrat jusqu'à ce qu'elle puisse trouver un acheteur. Cette demande portait sur la majoration des coûts de production, l'augmentation des coûts financiers et l'atteinte aux bonnes relations avec la clientèle. En mai 1994, le Comité exécutif a estimé que la demande présentée par la société ne satisfaisait pas aux critères qu'il avait établis et il a décidé de la rejeter.

La société ayant sollicité le réexamen de sa demande, le Comité exécutif l'a reconsidérée en octobre 1994. Lors de cette session, la délégation du Royaume-Uni a déclaré que le montant de la demande serait ramené à un total compris entre £750 000 et £1 million, car la société avait vendu le poisson conservé en dehors de la zone d'exclusion, ce qui réduisait les pertes subies à la suite du sinistre.

Le Comité exécutif a pris note du point de vue de l'Administrateur, formulé d'après des avis juridiques, selon lequel il était très peu probable qu'un tribunal écossais accepte la demande de la société sur la base du Merchant Shipping (Oil Pollution) Act de 1971 et du Merchant Shipping Act de 1974 qui constituaient la législation britannique d'application de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds.

Lors du réexamen de la demande, le Comité exécutif a tenu compte d'un certain nombre de facteurs dont les suivants. Il a été d'avis que les pertes que la société prétendait avoir subies ne pouvaient pas être considérées comme un dommage à des droits de propriété. Il a pris note des arguments avancés selon lesquels le critère de la proximité géographique devait être envisagé en tenant compte de l'impossibilité pour les îles Shetland de satisfaire à leurs propres besoins en smolts faute d'eau douce suffisante dans les îles. Néanmoins, de l'avis du Comité, l'activité d'élevage de smolts de la société était géographiquement plus éloignée de la contamination que les activités des demandeurs qui avaient été indemnisés dans le cas du *Braer* ou dans de précédentes affaires. Le Comité exécutif n'a pas accepté de considérer la production de smolts de la société comme une opération conjointe avec le

secteur salmonicole des îles Shetland comme celle-ci l'affirmait. Il a estimé qu'elle devait être considérée comme un fournisseur de matières premières à l'industrie salmonicole des îles Shetland. Tout en notant l'argument selon lequel la société et l'industrie salmonicole des îles Shetland étaient financièrement interdépendantes puisque, d'après cette société, le groupe d'entreprises dont elle faisait partie était un employeur et un soutien de premier plan pour l'économie des îles Shetland, le Comité n'a pas accepté qu'un critère d'interdépendance économique constitue un critère raisonnable de recevabilité des demandes. De plus, il a été d'avis que l'activité d'élevage de smolts de la société ne faisait pas partie intégrante de l'activité économique de la région. Il a été noté que la société avait fait valoir qu'un critère devrait être de savoir si les activités du demandeur étaient inextricablement liées à une opération menée dans des eaux polluées et ce, au point que le demandeur soit nécessairement affecté par l'incapacité d'utiliser ces eaux, si ses activités en étaient profondément bouleversées et s'il avait ou non la possibilité d'éviter le dommage. Le Comité n'a pas accepté que la notion de lien inextricable constitue un critère de recevabilité approprié. Il a estimé que le préjudice ne pouvait pas être considéré comme un dommage causé par une contamination mais qu'il était dû au refus des clients de conclure des contrats d'achat de smolts et à l'absence d'autres marchés adéquats pour la société.

Après avoir réexaminé les questions en cause et les arguments avancés par la société, le Comité exécutif a réaffirmé que la demande considérée ne satisfaisait pas aux critères de recevabilité qu'il avait énoncés et il a confirmé sa décision de rejeter la demande.



Braer - parcs salmonicoles

Autres demandes pour préjudices économiques purs

En 1993, le Comité exécutif avait examiné divers types de demandes pour préjudices économiques purs résultant du sinistre du *Braer* et certaines des décisions prises à cet égard avaient trait à d'importantes questions de principe.

Au cours de l'année 1994, le Comité exécutif a également examiné un certain nombre de demandes présentées par diverses entreprises au titre des préjudices économiques purs qu'elles disaient avoir subies à la suite du sinistre du *Braer*. Le Comité exécutif a rejeté la plupart de ces demandes car il a estimé qu'elles ne satisfaisaient pas aux critères de recevabilité qu'il avait arrêtés.

Une demande a été présentée par une société qui fournissait des smolts à partir d'une installation d'Ecosse en vue de leur élevage sous contrat par un salmoniculteur de la zone d'exclusion. La demande portait sur les pertes que cette société aurait subies faute d'avoir pu respecter le contrat. Le Comité a rejeté la demande car il a estimé que les activités du demandeur ne faisaient pas partie intégrante de l'économie de la zone touchée par la contamination. Il a rejeté pour la même raison la demande qu'un négociant en saumon, qui avait son établissement en Norvège, avait soumise au titre de pertes de commissions sur les ventes du produit de deux fermes salmonicoles situées dans la zone d'exclusion; il a de même rejeté la demande d'un producteur danois d'aliments pour saumon au titre des pertes résultant de la baisse de ses ventes d'aliments pour saumon aux salmoniculteurs de la zone d'exclusion. Des demandes pour des pertes de commissions sur les ventes ont été présentées par deux sociétés situées en Ecosse. Le Comité a estimé que les activités de ces deux demandeurs qui vendaient des saumons élevés dans la zone d'exclusion ne pouvaient être considérées comme faisant partie intégrante de l'activité économique de la zone touchée par le déversement et il a donc rejeté leurs demandes.

Deux sociétés exploitant des fermes salmonicoles situées en dehors de la zone d'exclusion ont présenté des demandes. L'une d'elle a fait valoir que l'incertitude qui avait plané sur la salmoniculture des îles Shetland à la suite du sinistre du *Braer* et la faiblesse des prix du saumon lui avaient fait perdre confiance. Elle avait donc renoncé à l'achat de matériel dont elle avait besoin et elle avait ainsi été amenée à ne pas élever de smolts en 1993. La demande portait sur le manque à gagner que cette société disait avoir subi faute d'avoir introduit des smolts dans sa ferme en 1993 comme prévu. L'autre société a soutenu qu'elle avait différé la récolte de ses stocks de 1991 en raison de la faiblesse des prix résultant du sinistre du *Braer* et qu'elle avait dû acheter de nouvelles cages pour accueillir les smolts de 1993 comme à l'accoutumée. Cette société a demandé à être indemnisée au titre des coûts liés à cet achat et du surcroît de frais qu'elle avait encouru pour garder le poisson plus longtemps que prévu. Le Comité exécutif a rejeté ces deux demandes car il a estimé que les préjudices allégués ne pouvaient pas être considérés comme ayant été causés par contamination mais qu'ils résultaient de la décision des demandeurs de ne pas acheter du matériel, dans un cas, ou de différer la récolte, dans l'autre cas.

Une demande a été soumise par un agriculteur qui, depuis 20 ans, était l'unique fournisseur de pommes de terre du seul supermarché des îles Shetland. À la suite du sinistre, ce supermarché avait commencé à acheter en Ecosse métropolitaine des pommes de terre qui étaient prélevées et préemballées dans des sacs en plastique. Il avait continué à s'approvisionner en Ecosse même après que la récolte des îles Shetland eut été déclarée propre à la consommation par les autorités. Le demandeur a affirmé qu'il avait subi une baisse de ses recettes faute de pouvoir concurrencer les produits d'Ecosse. Il a demandé des indemnités au titre du coût de la modernisation de son exploitation qui lui permettrait de

soutenir la concurrence des produits écossais introduits dans les îles Shetland à la suite du sinistre du *Braer*. Le Comité exécutif a estimé que les pertes alléguées par le demandeur ne pouvaient être considérées comme des dommages causés par contamination et il a donc rejeté la demande.

Activités visant à remédier aux effets néfastes du sinistre du Braer sur le secteur de la pêche

En octobre 1993, le Comité exécutif a examiné une demande conjointe soumise par la Shetland Salmon Farmers' Association, la Shetland Fish Processors' Association et la Shetland Fish Producers' Organisation au titre d'activités visant à remédier aux atteintes portées à l'image de marque des produits de la pêche des îles Shetland par le sinistre du *Braer*. Le coût total de ces activités avait été chiffré à un montant de £2,975 millions, ramené plus tard à £1,5 million.

Le Comité a estimé que le coût des activités du type visé par cette demande ne pouvait pas être considéré comme relevant de la définition du "dommage par pollution", à moins d'être rattaché à des "mesures de sauvegarde". A son avis, les rédacteurs de la Convention sur la responsabilité civile n'avaient probablement pas envisagé que les activités invoquées par ces trois organisations puissent relever de la définition des "mesures de sauvegarde". Après avoir débattu du problème, le Comité exécutif a décidé que les mesures visant à prévenir ou limiter les préjudices économiques purs devraient être considérées comme des mesures de sauvegarde, sous réserve de remplir les conditions suivantes:

- ▶ elles étaient d'un coût raisonnable;
- ▶ elles n'étaient pas d'un coût disproportionné par rapport aux dommages ou pertes qu'elles visaient à atténuer;
- elles étaient appropriées et avaient des chances raisonnables de réussir; et
- ▶ dans le cas d'une campagne de commercialisation, elles avaient trait à des marchés effectivement ciblés.

Compte tenu des critères susmentionnés, le FIPOL a en 1993 accepté en partie une demande relative aux mesures prises par la Shetland Salmon Farmers' Association au cours des mois qui avaient immédiatement suivi le naufrage du *Braer* en vue de limiter les atteintes portées par ce sinistre à l'image de marque du saumon des îles Shetland, à raison d'un montant de £218 301. Le FIPOL a également approuvé certaines autres demandes au titre d'activités publicitaires qui avaient été entreprises par les trois associations, à raison d'un montant total de £60 016.

En février 1994, le Comité exécutif a jugé peu probable que les industries concernées subissent d'autres préjudices dus au sinistre du *Braer* et il a estimé, en conséquence, que les activités proposées par les trois organisations ne satisfaisaient pas aux critères de recevabilité qu'il avait établis.

Tourisme

Un organisme de tourisme, Shetland Islands Tourism, a présenté une demande au titre des frais d'organisation d'une campagne de commercialisation pour tempérer les effets néfastes que le sinistre du *Braer* avait eus sur le tourisme. Le Comité exécutif a noté que le secteur du tourisme des îles Shetland dans son ensemble n'avait pas souffert des suites du sinistre du *Braer* autant que l'alléguait Shetland Islands Tourism et qu'il était peu probable

que ce sinistre entraîne des pertes sensibles à l'avenir. Pour cette raison, le Comité exécutif a considéré que les activités de commercialisation proposées par Shetland Islands Tourism ne répondaient pas aux critères de recevabilité.

Atténuation d'un préjudice

Le Comité exécutif a estimé qu'en principe les recettes obtenues par un demandeur à l'occasion d'un déversement d'hydrocarbures devraient être déduites de toutes indemnités pour manque à gagner auxquelles il pourrait avoir droit. Il a noté, toutefois, qu'il était dans l'intérêt du FIPOL que des habitants de la zone sinistrée participent aux opérations de nettoyage et autres activités liées au déversement. Pour cette raison, le Comité a décidé que le FIPOL devrait faire preuve de souplesse et ne pas insister sur la déduction de modiques sommes versées à des particuliers qui, sans chercher à protéger leurs propres biens ou activités commerciales, avaient pris part à des opérations de nettoyage ou avaient aidé le FIPOL à la suite d'un sinistre.

Pertes alléguées à la suite de tentatives infructueuses faites pour atténuer un préjudice

Une société de transformation du poisson des îles Shetland a fait part de son intention de réclamer des indemnités au titre de pertes de recettes alléguées à la suite de tentatives infructueuses faites pour atténuer son préjudice. Cette société vendait d'habitude de grandes quantités de saumon fumé en France où le marché s'était effondré au début de 1993. La société a soutenu que cela était dû au sinistre du *Braer* bien que les recherches faites par les experts du FIPOL aient révélé que d'autres facteurs importants avaient fait baisser la demande de saumon fumé en France à cette époque-là. La société avait trouvé des acheteurs dans un autre pays européen mais ceux-ci n'avaient pas payé le saumon fumé qui leur avait été fourni.

Le Comité exécutif a rejeté la demande car il a estimé que les pertes alléguées par ce demandeur potentiel ne pouvaient pas être considérées comme un dommage causé par contamination mais qu'elles résultaient des risques commerciaux courants.

Autorités publiques

En mai 1994, le Gouvernement du Royaume-Uni a présenté une demande d'indemnisation au titre des frais encourus pour les opérations de nettoyage en mer et à terre, l'évacuation des déchets pollués, le suivi des opérations menées en vue de sauver le navire et sa cargaison et l'analyse des eaux visant à déterminer leur teneur en hydrocarbures. Cette demande s'élève au total à £2 642 310. Une demande additionnelle sera soumise.

Le Shetland Islands Council a soumis en mars 1994 une demande intérimaire de £1 083 707 et, en juin 1994, une demande définitive d'un montant additionnel de £417 737, ce qui représente au total £1 501 444, au titre de coûts que cet organisme aurait encourus à la suite du sinistre.

Le FIPOL et le Skuld Club examinent actuellement les demandes du Gouvernement et du Council.

Fonds-relais du Scottish Office

Le Gouvernement du Royaume-Uni a, par l'intermédiaire du Scottish Office, constitué un fonds-relais pour faciliter le versement des paiements. Ce fonds-relais devait avoir pour mission de verser des avances aux demandeurs dont les demandes étaient jugées en principe recevables par le Skuld Club et le FIPOL en vertu de la Convention sur la responsabilité

civile et de la Convention portant création du Fonds, au cas où les liquidités dont disposaient le Skuld Club et le FIPOL ne suffiraient pas pour assurer des paiements rapides. Les versements effectués à ce jour par ce fonds-relais au titre des demandes de salmoniculteurs s'élèvent au total à £2 651 090. Le FIPOL a remboursé ce montant au Gouvernement du Royaume-Uni en février 1994.

Enquêtes sur la cause du sinistre

Le Gouvernement du Royaume-Uni a confié l'enquête sur la cause du sinistre au "Marine Accident Investigation Branch" du Ministère des transports. Une enquête analogue a été effectuée pour le compte du Gouvernement libérien par le Commissaire aux affaires maritimes.

Les rapports de ces enquêtes ont été publiés le 20 janvier 1994. L'Administrateur les examine actuellement avec le concours du juriste écossais du FIPOL et des experts techniques.

SAMBO N°11

(République de Corée, 12 avril 1993)

Le navire-citerne coréen *Sambo N°11* (520 tjb), qui transportait 680 tonnes de fuel-oil lourd et 24 tonnes d'huile diesel marine, s'est échoué à environ 400 kilomètres au sud-est de Séoul (République de Corée). Quelque quatre tonnes d'hydrocarbures de soute et d'eau de cale de la chambre des machines se sont échappées dans la mer.

Des opérations de nettoyage ont été effectuées par la Police maritime régionale et des entrepreneurs privés engagés par le propriétaire du navire sur l'ordre de la Police maritime. Les opérations menées en mer ont consisté à déployer des barrages flottants et à pulvériser des dispersants. La nappe a touché quelque six kilomètres de côtes qui ont été nettoyées à la main. La zone sinistrée abrite d'importantes activités de pêche et d'aquaculture.

Les demandes soumises par cinq entrepreneurs privés au titre d'opérations de nettoyage et de mesures de sauvegarde ont été réglées à raison de Won 127 millions (£115 563).

La Police maritime a soumis une demande de Won 55 millions (£44 570) au titre des opérations de nettoyage. En vertu de la législation coréenne applicable, le propriétaire du navire est tenu de payer la somme réclamée par la Police maritime à brève échéance et ne peut en contester le montant que par la suite devant les tribunaux. Si le propriétaire du navire ne verse pas la somme requise dans le délai prescrit, il doit payer une amende représentant 5% du montant réclamé et une amende additionnelle de 2% pour chaque autre mois de retard. Le FIPOL a estimé que cette obligation ne s'appliquait pas au FIPOL qui était seulement tenu à réparation au titre de mesures raisonnables et de coûts raisonnables. En outre, il a été d'avis qu'il n'était pas tenu de payer des amendes en cas de retard. A l'issue de négociations, cette demande a fait l'objet d'un règlement de Won 50 millions (£41 800) qui n'incluait pas d'amende.

Des pêcheurs de la zone sinistrée ont soumis des demandes d'un montant total de Won 506 millions (£410 050) au titre de leur manque à gagner. Ces demandes ont été réglées à raison de Won 43 millions (£35 411).

Le propriétaire du navire a soumis au FIPOL une demande pour ses frais de nettoyage. Le FIPOL ne l'a pas acceptée car le propriétaire n'avait pas constitué de fonds de limitation.

Les demandes acceptées s'élèvent au total à Won 219 millions (£192 774). Elles ont été acquittées par le FIPOL entre septembre 1993 et janvier 1994.

Le montant de limitation applicable au *Sambo N°11* est évalué à Won 78 millions (£63 200).

Comme le *Sambo N°11* transportait moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, son propriétaire n'était pas tenu d'être assuré conformément à la Convention sur la responsabilité civile. Le *Sambo N°11* n'adhérait pas à un Club P & I mais était couvert par une assurance P & I jusqu'à concurrence de US\$1 million (£639 200) par sinistre, avec une franchise de US\$50 000 (£31 950). L'assureur a soutenu que comme son assurance portait strictement sur l'indemnisation, la police ne donnait lieu à aucune responsabilité juridique tant que les demandes n'auraient pas été acquittées par l'assuré. C'est pourquoi il a précisé qu'il ne constituerait pas de fonds de limitation. Après s'être enquis de la situation financière du propriétaire du navire, le FIPOL est parvenu à la conclusion que ce dernier n'était pas à même de constituer un fonds de limitation et de payer la franchise de US\$50 000.

A l'issue de longues négociations, l'assureur du propriétaire du navire a accepté de verser un montant correspondant à celui que l'assureur aurait versé si le propriétaire du navire avait constitué le fonds de limitation et payé la franchise, c'est-à-dire le montant de limitation moins celui de la prise en charge financière du propriétaire du navire et la franchise de US\$50 000 prévue dans la police d'assurance. Le FIPOL a accepté ce paiement sans qu'il préjuge de sa position dans le futur sur la question de savoir si, en pareil cas, l'assureur a droit à la prise en charge financière. En avril 1994, l'assureur du propriétaire du navire a versé au FIPOL US\$22 504 (£14 959) au titre de sa part des indemnités.

TAIKO MARU

(Japon, 31 mai 1993)

Le sinistre

Le caboteur-citerne japonais *Taiko Maru* (699 tjb), qui transportait 2 062 tonnes de fuel-oil lourd, est entré en collision avec le navire de charge japonais *Kensho Maru N°3* (499 tjb) à environ cinq kilomètres au large de Shioyazaki, Fukushima (Japon). A la suite de l'abordage, deux citernes à cargaison du *Taiko Maru* se sont fracturées et quelque 520 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées dans la mer.

Opérations de nettoyage

Le propriétaire du navire et son assureur P & I, la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (JPIA), ont demandé au Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes (JMDPC) de procéder aux opérations de nettoyage conformément aux directives données par l'Agence de la sécurité maritime. Le Centre a fait appel à un certain nombre d'entrepreneurs pour effectuer ces opérations. Le propriétaire du navire a ouvert un centre d'intervention et engagé des entrepreneurs pour lutter contre le déversement. Des experts employés conjointement par la JPIA et le FIPOL ont suivi les opérations.

Un certain nombre de bateaux ont participé aux opérations de nettoyage mais ces dernières n'ont pas été efficaces, en raison de la densité du brouillard. Les hydrocarbures provenant du *Tuiko Maru* se sont répandus sur une vaste zone et ont touché quelque 70 kilomètres de littoral entre Hisanohama et Hitachi. Des plages touristiques très fréquentées sur la partie de la côte comprise entre Obama et Otsu ont été polluées et il a été interdit de s'y baigner du 20 au 30 juillet 1993. Quelque 5 000m³ de sable mazouté ont dû être enlevés de ces plages. Les ports de pêche d'Ena et de Nakanosaku ainsi que leurs quais et digues ont été fortement contaminés. Le nettoyage des quais et des digues a été effectué principalement au moyen de produits chimiques. Des ormeaux et des oursins de mer sont ramassés dans les parages de ces ports qui ont été gravement touchés par la marée noire.

Les opérations de nettoyage à terre ont été effectuées par des entrepreneurs et des pêcheurs locaux dans le cadre de contrats avec le Centre de prévention des catastrophes maritimes. Il s'agissait d'enlever manuellement et mécaniquement les hydrocarbures échoués et les sédiments contaminés des plages. Les hydrocarbures et les débris mazoutés qui ont été récupérés ont été transportés jusqu'à une usine de traitement pour y être incinérés. Le nettoyage du littoral était quasiment achevé à la mi-juin 1993.

Des quantités considérables d'hydrocarbures s'étaient déposées sur le fond de la mer. Un navire spécialement équipé à cette fin a permis de les enlever. Le 27 août 1993, un typhon a fait remonter à la surface, en divers endroits, une partie des hydrocarbures engloutis, lesquels menaçaient de contaminer à nouveau la côte. Les opérations de nettoyage ayant débuté immédiatement, le dommage causé par ces hydrocarbures a été minime.

Incidences sur les activités de pêche

Un certain nombre de pêcheurs se livrent à la pêche en mer dans la zone polluée. Les hydrocarbures ont endommagé les filets, ce qui a désorganisé la pêche. Quatre filets de pêche fixes, d'une longueur comprise entre 200 et 800 m, ont été contaminés et les pêcheurs n'ont pas pu pêcher jusqu'à ce qu'ils les aient nettoyés le 25 juin.

La plupart des pêcheurs touchés par la marée noire ramassent des ormeaux, des oursins de mer et du hokkigai. Ces espèces sont cultivées dans des conditions contrôlées avant d'être placées sur le fond de la mer par les associations de pêcheurs. Les ormeaux et les oursins sont récoltés par des plongeurs tandis que le hokkigai est ramassé à partir de petites embarcations à l'aide de râtaux métalliques.

Les pêcheurs de la région appartiennent à des coopératives. Peu de temps après l'événement, un comité composé de représentants des associations de pêcheurs, des autorités locales et des autorités sanitaires a décidé de suspendre la pêche de jeunes sardines et d'ormeaux ainsi que le ramassage des oursins et des crustacés dans la zone sinistrée. Ces activités ont en partie repris à la fin du mois de juin ou au début du mois de juillet 1993. Les autorités sanitaires n'ont approuvé la levée de l'interdiction qui frappait la pêche du hokkigai que les 6 et 12 août 1993, lorsque l'analyse des échantillons a révélé que les produits n'étaient plus altérés.

Demandes d'indemnisation

L'Agence de la sécurité maritime a présenté une demande de ¥4 552 431 (£28 996) pour des opérations de nettoyage. Le FIPOL a accepté cette demande dans sa totalité.

Des demandes d'indemnisation ont été présentées au titre d'opérations de nettoyage et de mesures de sauvegarde par 25 entités pour un montant global de ¥860 millions

(£5,6 millions) qui couvre les frais de participation des associations de pêcheurs aux opérations de nettoyage (¥172 millions). Ces demandes ont été réglées au mois de mars 1994, à raison de ¥734 523 078 (£4,8 millions).

L'exploitant d'une centrale électrique a présenté une demande de ¥3 706 328 (£23 800) au titre des frais de nettoyage des prises d'eau qui avaient été contaminées. Le FIPOL a accepté cette demande dans sa totalité. La préfecture de Fukushima et la municipalité d'Iwaki ont présenté des demandes pour des frais de nettoyage d'un montant de ¥50 557 550 (£324 100) et de ¥6 326 194 (£40 550) respectivement. La demande de la préfecture a été réglée à raison de ¥25 278 775 (£166 636), alors que celle de la municipalité a été acceptée dans sa totalité. Une demande d'un montant de ¥2 611 860 (£16 636) pour le nettoyage de yachts souillés a également été acceptée dans sa totalité.

Dix coopératives de pêcheurs ont présenté, au nom de leurs membres, des demandes d'un montant total de ¥1,086 milliard (£6,8 millions) au titre du manque à gagner subi. Il s'agissait principalement du manque à gagner allégué à la suite de la suspension des activités de pêche et du manque à gagner attendu du fait que la marée noire avait apparemment détruit une partie des ormeaux, des oursins et du hokkigai. A l'issue de longues négociations, ces demandes ont été réglées au mois de mars 1994 à raison de ¥345 391 509 (£2 284 335), principalement au titre du manque à gagner subi à la suite de la suspension de la pêche. Ces demandes ont été évaluées par comparaison entre le revenu réel obtenu en 1993 et la moyenne des prises effectuées entre 1990 et 1992, d'après les registres de pêche et les livres de comptes produits par les demandeurs. Le FIPOL n'a accepté aucune rubrique relative au manque à gagner futur au titre des produits prétendument détruits.

Au 6 avril 1994, toutes les demandes présentées avaient été réglées et acquittées à raison d'un montant total de ¥1 122 390 175 (£7 565 299). Il est très peu probable que d'autres demandes d'indemnisation soient présentées pour ce sinistre.

Les règlements peuvent être résumés comme suit:

Demandeur	Montant réclamé ¥	Montant réglé ¥
Agence de la sécurité maritime	4 552 431	4 552 431
25 entités (JMDPC, propriétaire du navire et leurs entrepreneurs)	859 968 725	734 523 078
Centrale électrique	3 706 328	3 706 328
Préfecture de Fukushima	50 557 550	25 278 775
Municipalité d'Iwaki	6 326 194	6 326 194
Yachts souillés	2 611 860	2 611 860
Demandes pour la pêche	<u>1 086 019 949</u>	<u>345 391 509</u>
TOTAL	2 013 743 037 (£13,3 millions)	1 122 390 175 (£7,6 millions)

Le montant de limitation du *Taiko Maru* est estimé à ¥29 205 120 (£187 200). La procédure en limitation a été ouverte en septembre 1994.

Enquête sur la cause du sinistre

Dans un jugement rendu le 24 mars 1994, le tribunal maritime compétent a déclaré que l'abordage était dû à une mauvaise conduite par visibilité réduite de la part des deux navires, et que cela tenait au fait que les deux capitaines n'avaient pas donné les instructions voulues aux équipages respectifs.

Le FIPOL a demandé à un avocat japonais de faire procéder à une enquête pour déterminer si l'accident était imputable à une faute personnelle du propriétaire du *Taiko Maru*, ce qui priverait ce dernier du droit de limiter sa responsabilité. L'enquête a révélé qu'il n'y avait pas eu de faute de sa part.

Le FIPOL fait actuellement le nécessaire pour entamer une action récursoire contre le propriétaire du *Kensho Maru N°3*.

RYOYO MARU

(Japon, 23 juillet 1993)

Le caboteur-citerne *Ryoyo Maru* (699 tjb), qui était chargé de 2 081 tonnes de gazole lourd, est entré en collision avec un transporteur de véhicules au large de Shimoda, péninsule d'Izu, Shizuoka (Japon). Deux des citernes du *Ryoyo Maru* se sont fracturées et environ 500 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées. Le *Ryoyo Maru* a été remorqué jusqu'à un chantier naval, après le transbordement de la quantité restante d'hydrocarbures dans un autre navire.

La plupart des hydrocarbures déversés ont apparemment dérivé vers le large en raison du mauvais temps. Le 24 juillet, des hydrocarbures ont cependant atteint le rivage sur la partie méridionale de la péninsule d'Izu. Le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes et ses sous-traitants ont procédé aux opérations de nettoyage.

Une analyse chimique a permis de confirmer que le gazole lourd transporté par le *Ryoyo Maru* était un "hydrocarbure persistant" aux fins de la Convention sur la responsabilité civile.

Le FIPOL a reçu des demandes d'indemnisation d'un montant total de ¥67 millions (£429 500) de sept entités ayant participé aux opérations de nettoyage. Ces demandes ont été réglées à raison de ¥36 538 921 (£240 750). En septembre 1994, le FIPOL a versé ¥8 433 001 (£54 512), ce qui représentait le montant global des demandes d'indemnisation approuvées moins le montant de limitation du propriétaire du navire qui était de ¥28 105 920 (£181 680).

Le FIPOL suit les enquêtes sur la cause du sinistre.

KEUMDONG N°5

(République de Corée, 27 septembre 1993)

Le sinistre

La barge coréenne *Keumdong N°5* (481 tjb) est entrée en collision avec le navire de charge chinois *Bi Jia Shan* près de Yosu sur la côte sud de la République de Corée. A

la suite de l'abordage, une quantité de fuel-oil lourd estimée à 1 280 tonnes s'est échappée du *Keumdong N°5*. Ces hydrocarbures se sont rapidement répandus sur une vaste zone en raison de puissants courants de marée. Ils ont principalement touché la côte nord-ouest de l'île de Namhae qui compte de nombreuses pêcheries et d'importantes ressources maricoles.

Le reste de la cargaison a été transbordée et le *Keumdong N°5* a été remorqué jusqu'à un chantier de réparation proche. Lors de la mise en cale au chantier, environ 50 tonnes de fuel-oil lourd se sont échappées par les brèches ouvertes dans des citernes. La plupart de ces hydrocarbures ont été retenus par un barrage mais certains se sont échappés et ont légèrement pollué le littoral avoisinant.

Opérations de nettoyage

La police maritime coréenne a procédé à des opérations de nettoyage en mer en appliquant des dispersants et des produits absorbants avec ses propres embarcations ainsi que celles des autorités portuaires de Yosu et des navires de pêche.

Pour le nettoyage du littoral, quatre grandes entreprises ont été engagées et plus de 4 000 villageois, policiers et militaires ont participé aux opérations. Celles-ci ont consisté à utiliser des dispersants et à nettoyer à la main les rochers contaminés et elles se sont achevées au début du mois de janvier 1994.

L'évacuation des déchets mazoutés s'est avérée difficile en raison des quantités en cause et des difficultés d'accès à de nombreux sites à nettoyer. Une fois collectés, les déchets ont été transportés par barge à Incheon pour y être incinérés et mis en décharge.

Demandes d'indemnisation

Des demandes concernant les frais de nettoyage ont été présentées par la Police maritime et la Marine coréennes, les forces de police maritime locales, les autorités portuaires de Yosu, le comité de Namhae et quelques entreprises privées. Elles ont été réglées à raison d'un montant total de Won 5,6 milliards (£4,5 millions). Elles ont été acquittées par l'assureur P & I du propriétaire du navire (la Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Ltd, appelée le "Standard Club") entre novembre 1993 et septembre 1994.

En septembre 1994, une compagnie maritime a présenté une demande de US\$25 970 (£16 600) pour le nettoyage de son navire qui aurait été contaminé et pour ses pertes de recettes faute d'avoir pu le louer pendant la durée du nettoyage. Le FIPOL examine cette demande avec le demandeur.

Le sinistre a perturbé les activités de pêche et d'aquaculture de la région. La Kwang Yang Bay Oil Pollution Accident Compensation Federation, qui représente 11 coopératives de pêcheurs regroupant quelque 6 000 membres, a soumis des demandes d'indemnisation dont le montant total à ce jour a provisoirement été chiffré à Won 93 milliards (£75 millions). Les experts du FIPOL examinent actuellement ces demandes. La Kwang Yang Bay Federation a indiqué qu'elle présenterait de nouvelles demandes de l'ordre de Won 90 milliards (£73 millions).

En février et en avril 1994, des réunions se sont tenues à Londres entre les représentants de la Kwang Yang Bay Federation et le FIPOL qui leur a donné des explications sur la procédure suivie pour traiter les demandes et sur les critères appliqués pour déterminer si elles étaient recevables.



Keumdong N°5 - ostréiculture traditionnelle

En mars 1994, conformément aux directives du FIPOL et du Standard Club et dans le cadre de l'évaluation des demandes soumises par la Kwang Yang Bay Federation, un expert de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) et deux spécialistes de la pêche venus du Royaume-Uni se sont rendus en Corée dans le but de procéder sur place à des enquêtes sur les ressources halieutiques et aquacoles qui auraient été touchées par le déversement. Trois scientifiques coréens se sont joints à eux dans ces enquêtes. Les experts du FIPOL ont présenté un rapport qui renferme une analyse détaillée des demandes d'indemnisation soumises par les associations de pêche. Ce rapport a été communiqué au cabinet d'avocats londonien qui représente les demandeurs.

En septembre 1994, le FIPOL, le Standard Club et les avocats susmentionnés se sont réunis à Londres afin d'examiner les diverses demandes liées à la pêche. Ils n'ont guère avancé dans leurs travaux, étant donné que l'évaluation des demandes faite par les experts du FIPOL différerait considérablement de celle qui avait été effectuée par les experts engagés par les demandeurs. Les discussions se poursuivent entre le FIPOL et les avocats des demandeurs.

Comme le montant total des demandes soumises dépasse le montant maximal disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, le FIPOL a décidé de limiter ses versements, du moins pour le moment, à 50% des préjudices avérés de chaque demandeur. Lorsqu'il sera appelé à effectuer des versements, il envisagera si ce pourcentage devrait être ajusté.

Procédure en limitation

Le propriétaire du navire a entamé une procédure en limitation auprès du tribunal de district compétent. Le montant de limitation applicable au *Keumdong N°5* est estimé à Won 77,4 millions (£62 750).

ILIAD

(Grèce, 9 octobre 1993)

Le sinistre

Le navire-citerne grec *Iliad* (33 837 tjb) s'est échoué sur des rochers à proximité de l'île de Sfaktiria alors qu'il quittait le port de Pylos (Grèce). L'*Iliad* transportait une cargaison d'environ 80 000 tonnes de brut syrien dont quelque 200 tonnes se sont déversées. Le plan d'urgence national de la Grèce a été déclenché. Le déversement a été assez rapidement contenu et le navire, après avoir quitté le port, a mouillé au large en attendant d'être inspecté et provisoirement réparé.

Opérations de nettoyage

Il a été fait appel à une entreprise spécialisée qui a utilisé des écrémeurs et du matériel spécialisé pour nettoyer les hydrocarbures flottant dans la baie, avec l'assistance d'un certain nombre de navires de pêche. Les hydrocarbures récupérés ont été entreposés sur une barge à Pylos. La marée noire a souillé une vaste étendue du littoral autour de la baie de Navarino, mais la plupart des plages de sable ont été assez vite nettoyées par la main-d'œuvre locale. Des sacs de résidus d'hydrocarbures ont été temporairement accumulés en tas autour de la baie.

Une ferme piscicole, élevant des loups et des daurades dans des cages flottantes au nord-ouest de la baie de Navarino a été contaminée par les hydrocarbures avant que des barrages puissent être déployés mais la contamination n'a pas été très importante et seuls quelques poissons sont morts. Les installations, qui ont été ultérieurement protégées par des barrages, ont été nettoyées à la main. Une lagune peu profonde, également utilisée pour l'aquaculture, a été légèrement souillée par des hydrocarbures flottants amenés par des courants à travers un passage étroit. L'entrée de la lagune a été protégée par des barrages et les résidus d'hydrocarbures qui s'y trouvaient déjà ont été récupérés à la main.

A l'extérieur de la baie de Navarino, le littoral a été légèrement souillé. La plupart des hydrocarbures se sont désintégrés, évaporés et dispersés naturellement au large. Les plages de sable au nord de l'entrée de la baie de Navarino sur la côte extérieure ont été souillées et nettoyées à la main. Des plaques d'hydrocarbures qui avaient dérivé à quelque dix kilomètres au sud de Pylos n'ont provoqué qu'une très légère pollution du littoral.

Le 22 octobre, il ne subsistait que des irisations et traces de résidus d'hydrocarbures sur la surface de l'eau et les opérations de récupération en mer étaient achevées. Les hydrocarbures ont fini d'être enlevés des plages de sable le 29 octobre. Le nettoyage définitif des digues et de certaines parties du littoral rocheux de la baie de Pylos était terminé à la mi-janvier 1994.

Bien que les hydrocarbures flottants aient interrompu les activités de pêche dans la baie de Pylos et le long du littoral extérieur pendant quinze jours, ils n'auront probablement pas d'effets à long terme sur les stocks de poisson sauvage. La ferme piscicole de Pylos a perdu une petite partie de ses stocks et il semble que le rythme normal de ses ventes ait été

interrompu. Ces stocks font actuellement l'objet d'analyses pour déterminer la présence d'une contamination résiduelle.

Demandes d'indemnisation

Des avocats ont soumis à l'assureur P & I du propriétaire du navire (le Newcastle Club) des pièces à l'appui des demandes d'indemnisation présentées par des particuliers et plusieurs petites entreprises (hôteliers, restaurateurs, pêcheurs, chauffeurs de taxi, commerçants, agents immobiliers et coiffeurs) au titre de leur manque à gagner. Le montant total des demandes est d'environ Drs 3,1 milliards (£8,2 millions).

Les avocats et les experts techniques nommés par le propriétaire du navire, le Newcastle Club et le FIPOL examinent actuellement les pièces justificatives.

Le propriétaire du navire a soumis une demande de Drs 277 millions (£737 000) au titre des frais encourus lors des opérations de nettoyage, laquelle a été acquittée par le Newcastle Club.

Procédure en limitation

En mars 1994, le Newcastle Club a constitué un fonds de limitation de Drs1 496 533 000 (£3 980 150) auprès du tribunal compétent en déposant une garantie bancaire.

Le tribunal a nommé un liquidateur qui examinera les demandes lors de la procédure en limitation. Les demandes devraient parvenir au tribunal avant le 20 janvier 1995.

SEKI

(Emirats arabes unis et Oman, 30 mars 1994)

Le sinistre

Le navire-citerne *Baynunah* (34 240 tjb), immatriculé dans les Emirats arabes unis, et le navire-citerne *Seki* (153 506 tjb) battant pavillon panaméen sont entrés en collision, à quelque 9 milles du port de Fujairah (Emirats arabes unis). Le *Baynunah* était sur lest tandis que le *Seki* transportait un plein chargement de quelque 153 000 tonnes de brut léger iranien. La citerne latérale bâbord N°1 du *Seki* a été percée, laissant échapper environ 16 000 tonnes d'hydrocarbures.

Les hydrocarbures déversés ont dérivé vers le nord sous l'effet du vent et des courants et ont atteint le rivage au nord du port de Khorfakkan. Une grande quantité de ces hydrocarbures ont été repoussés de la côte par des vents de terre et sont repartis vers le large où ils se sont en bonne partie dispersés naturellement. Toutefois, une certaine quantité d'hydrocarbures ont dérivé plus au nord le long du littoral, touchant les Emirats de Fujairah et de Sharjah et polluant une trentaine de kilomètres de côtes entre Khorfakkan (Emirat de Sharjah) et Diba (Emirat de Fujairah). La côte de la péninsule de Musandam (Oman) a également été polluée au sud de Limah.

Opérations de nettoyage

Dans les Emirats arabes unis, la lutte contre le déversement a été organisée par les autorités portuaires de Fujairah avec l'aide d'experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd, agissant en qualité de conseillers techniques pour le compte du

propriétaire du navire, de l'assureur P & I (la Britannia Steam Ship Insurance Association Limited, dénommée le "Britannia P & I Club") et du FIPOL.

Trois navires écremeurs exploités par un entrepreneur local ont procédé à des opérations de récupération au large. D'autres moyens de nettoyage ont été fournis par l'Abu Dhabi National Oil Company et le Gouvernement omanais. Des camions aspirateurs et des écremeurs ont été utilisés sur le littoral pour collecter les hydrocarbures accumulés le long de la côte.

Au début, des entrepreneurs locaux ont nettoyé le littoral mais ces opérations ont été abandonnées lorsqu'il s'est avéré que les hydrocarbures avaient pénétré profondément dans le gros sable des plages. Des essais ont été effectués pour trouver les méthodes optimales de nettoyage. Dans l'intervalle, on a constaté qu'un nettoyage naturel considérable était intervenu sous l'effet des vagues et de la marée.

Deux sociétés, l'une française et l'autre saoudienne, ont été engagées pour extraire les hydrocarbures qui étaient restés enfouis dans le sable et les galets le long du littoral, le travail devant être réparti entre elles. Les contrats stipulaient qu'elles recevraient une somme forfaitaire. Les opérations ont commencé pendant la dernière semaine d'août et les deux contrats ont été terminés pendant la seconde semaine d'octobre. Toutefois, il est devenu évident que l'étendue de la pollution due aux hydrocarbures était supérieure à l'estimation faite lors de la signature des contrats. Un autre contrat concernant des opérations de nettoyage supplémentaires a donc été signé avec la société française qui devait à cette fin être payée sur la base du nombre de jours de travail. Ces opérations étaient presque terminées à la fin de 1994. Environ 10 000 m³ de déchets d'hydrocarbures ont été collectés et devront être évacués.

Le déversement a eu un effet préjudiciable sur la pêche artisanale. Les pêcheurs de la côte orientale des Emirats arabes unis ont reçu des autorités l'ordre de suspendre leurs activités. Des plages d'agrément où des touristes viennent se baigner et plonger ont également été atteintes. Toutefois, la haute saison touristique se concentre sur les mois plus frais d'hiver, à partir de la fin septembre. Une usine de dessalement située immédiatement au sud de Khorfakkan a été temporairement fermée la nuit à titre de précaution.

Demandes d'indemnisation

Le Gouvernement de Fujairah a soumis 19 demandes d'un montant total de Dhr105 millions (£18,2 millions), y compris une demande de Dhr36,9 millions (£6,4 millions) au titre des dommages subis par la pêche. Le Britannia P & I Club a versé à la société française et à la société saoudienne Dhr4,2 millions (£734 000) et Dhr4,6 millions (£804 000) respectivement. L'entrepreneur local qui avait procédé aux opérations de récupération des hydrocarbures au large tout de suite après l'événement a soumis une demande de US\$6,0 millions (£3,8 millions). D'autres demandes sont attendues au titre des pertes alléguées dans d'autres secteurs de l'économie.

Le Britannia P & I Club et le FIPOL examinent actuellement les demandes présentées à ce jour avec l'aide d'experts.

Le Gouvernement omanais a soumis une demande s'élevant à OR100 568 (£167 000) au titre d'activités de surveillance, du coût de la mobilisation d'avions d'épandage des dispersants qui avaient été placés en état d'alerte et de la mise à la disposition du Gouvernement de Fujairah de matériel de récupération au large. Cette demande comportait

une rubrique d'OR27 000 (£44 800) au titre des dommages subis par la pêche le long de la partie atteinte du littoral de la péninsule de Musandam. La demande a été réglée et acquittée par le Britannia P & I Club en novembre 1994, à raison d'OR92 279 (£153 000).

Procédure en limitation et questions connexes

Le montant de limitation applicable au *Seki* est de l'ordre de £12,9 millions. Le Britannia P & I Club a constitué un fonds de limitation au titre de ce montant auprès du tribunal de Fujairah au moyen d'une lettre de garantie.

Par l'intermédiaire de son agent (la World-Wide Shipping Agency Ltd), le propriétaire du *Seki* a conclu un memorandum d'accord avec le Gouvernement de Fujairah. Conformément à ce memorandum, le propriétaire a déposé US\$19,6 millions (£12,7 millions) auprès d'une banque dans les Emirats arabes unis. Une demande présentée par le Gouvernement peut faire l'objet d'un paiement prélevé sur ce dépôt même si elle a été rejetée par le Britannia P & I Club et le FIPOL. Si un tel versement devait être effectué au titre d'une demande rejetée, le propriétaire du navire pourrait intenter une action en justice à l'égard de cette demande contre le Club et le FIPOL auprès du tribunal compétent des Emirats arabes unis. Le Gouvernement est obligé de rembourser au propriétaire du navire le montant reçu au titre d'une partie quelconque d'une demande qui n'a pas été confirmée par le tribunal.

Le FIPOL a bien précisé au propriétaire du navire et aux autorités des Emirats arabes unis que le FIPOL n'était pas lié par un quelconque accord concernant une demande qui n'avait pas été expressément approuvée par le Fonds ou admise par un tribunal compétent aux termes d'un jugement définitif rendu à l'issue d'une action en justice engagée en vertu de l'article IX de la Convention sur la responsabilité civile ou de l'article 7.1 de la Convention portant création du Fonds.

Enquêtes sur la cause du sinistre

Les autorités des Emirats arabes unis enquêtent sur la cause du sinistre. Le FIPOL suit ces enquêtes.

DAITO MARU N°5

(Japon, 11 juin 1994)

Alors que le navire-citerne japonais *Daito Maru N°5* (116 tjb), chargeait du fuel-oil lourd au poste à quai privé d'une raffinerie du port de Yokohama (Japon), une demi-tonne de ce fuel s'est échappée de la citerne à cargaison pour se déverser dans la mer. La raffinerie et quatre entrepreneurs ont immédiatement procédé à des opérations de nettoyage qui se sont achevées le 13 juin 1994.

En septembre 1994, les demandes d'indemnisation au titre des frais de nettoyage présentées par la raffinerie et les entrepreneurs ont été réglées à hauteur du montant réclamé, à savoir ¥4 573 864 (£29 320). Le FIPOL devra verser ¥2 033 944 (£13 040), ce qui représente le montant total des demandes réglées moins le montant de limitation du propriétaire du navire qui est de ¥3 386 560 (£21 700), plus le montant de sa prise en charge financière s'élevant à ¥846 640 (£5 430).

L'assureur P & I du propriétaire du navire (Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association, JPIA) a demandé que le FIPOL lève l'obligation de constituer

un fonds de limitation. Compte tenu des frais juridiques relativement élevés qu'il faudrait engager pour constituer un tel fonds par rapport au montant modique de la limitation en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, le Comité exécutif a décidé de lever cette obligation pour l'affaire du *Daito Maru N°5*, de telle sorte que le FIPOL puisse, à titre exceptionnel, payer des indemnités et assurer la prise en charge financière sans qu'il y ait de fonds de limitation.

TOYOTAKA MARU

(Japon, 17 octobre 1994)

Le sinistre

Le navire-citerne japonais *Teruho Maru N°5* (496 tjb) est entré en collision avec le navire-citerne japonais *Toyotaka Maru* (2 960 tjb) qui était au mouillage au large du port de Kainan, dans la préfecture de Wakayama, sur la côte sud-ouest de Honshu (Japon). Le *Toyotaka Maru* était chargé de 5 000 tonnes de pétrole brut dont 560 se sont échappées à la suite de l'abordage.

Les opérations de nettoyage en mer ont été effectuées par l'Agence japonaise de la sécurité maritime (JMSA), le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes (JMDPC) sous contrat avec le propriétaire du navire, et divers entrepreneurs. La JMSA et le JMDPC ont déployé un certain nombre de vedettes de surveillance et deux navires de récupération des hydrocarbures. Des coopératives de pêche ont fourni un grand nombre de bateaux.

La plupart des hydrocarbures déversés sont restés dans la baie de Wakaura et la majeure partie de cette nappe a été recueillie en mer lors de la phase initiale des opérations de nettoyage. Une traînée irisée a quitté la baie pour s'étendre le long de la côte vers le sud, bien que des plages et promontoires rocheux de la côte sud de la baie aient été pollués. Des pêcheurs, des brigades de sapeurs-pompiers et des entrepreneurs ont participé au nettoyage des plages et à la récupération des déchets mazoutés en vue de leur incinération ou de leur enfouissement. Une centaine de membres de la Force d'autodéfense ont nettoyé les plages qui étaient difficiles d'accès. Les opérations de nettoyage à terre ont duré jusqu'au 28 novembre 1994.

Demandes d'indemnisation

Diverses entités qui avaient participé aux opérations de nettoyage ont demandé réparation. En décembre 1994, des paiements provisoires d'un montant total de ¥50 millions (£320 500) ont été versés à huit petites entreprises qui avaient pris part aux opérations à titre de sous-traitants du JMDPC.

La zone sinistrée abrite d'importantes activités de pêche et d'aquaculture et les membres de quelque 18 coopératives de pêche ont été touchés. Ces coopératives soumettront vraisemblablement des demandes d'indemnisation d'un montant notable.

Pour permettre au FIPOL d'indemniser rapidement les demandeurs, le Comité exécutif a, à sa session en octobre 1994, autorisé l'Administrateur à procéder au règlement définitif de toutes les demandes nées de ce sinistre, sauf dans la mesure où cela poserait des questions de principe sur lesquels le Comité ne s'était pas encore prononcé.

Le montant de limitation applicable au *Toyotaka Maru* est évalué à ¥81 823 680 (£524 500).

HOYU MARU N°53

(Japon, 31 octobre 1994)

Alors que le navire-citerne *Hoyu Maru N°53* (43 tjb) immatriculé au Japon approvisionnait en carburant un bateau de pêche dans le port de Monbetsu, préfecture d'Hokkaido (Japon), du fuel-oil lourd a été envoyé par inadvertance dans une cale à cargaison. De ce fait, 36 tonnes de poisson congelé ont été contaminées et ont dû être détruites.

Le propriétaire du bateau de pêche devrait soumettre une demande d'indemnisation au titre des frais de nettoyage de la cale contaminée et de la valeur du poisson détruit.

Le montant de limitation applicable au *Hoyu Maru N°53* est évalué à ¥1 075 200 (£6 890).



Toyotaka Maru - un bateau de pêche procède au nettoyage

SUNG IL N°1

(République de Corée, 8 novembre 1994)

Le caboteur-citerne *Sung Il N°1* (150 tjb), immatriculé en République de Corée, s'est échoué dans le port d'Onsan (République de Corée), laissant échapper quelque 18 tonnes de sa cargaison de fuel-oil lourd.

Des plongeurs ont colmaté le bordé de fond du *Sung Il N°1* qui était endommagé pour empêcher toute nouvelle fuite d'hydrocarbures. La cargaison restant à bord et le mélange d'eau et d'hydrocarbures présent dans les citernes endommagées ont été transbordés sur d'autres caboteurs-citernes. Des opérations de nettoyage ont été effectuées par la police maritime d'Ulsan, le propriétaire du navire et des entrepreneurs privés. Les hydrocarbures avaient atteint la côte sur quelque quatre kilomètres. Des dispersants et des jets d'eau à haute pression ont été utilisés pour la nettoyer. Les opérations de nettoyage se sont terminées le 18 novembre 1994.

Les demandes d'indemnisation présentées, au titre des frais de nettoyage, par la police maritime d'Ulsan, les autorités maritimes et portuaires d'Ulsan et un entrepreneur privé ont été réglées en décembre 1994, à raison d'un montant total de Won 9 206 345 (£7 460). Ces demandes ont été acquittées par le propriétaire du navire.

Le sinistre a porté atteinte aux activités de pêche et d'aquaculture dans la région. Trois associations de pêche ont soumis des demandes d'indemnisation d'un montant total de Won 475 939 300 (£385 700). Ces demandes sont actuellement examinées par les experts du FIPOI.

Le montant de limitation applicable au *Sung Il N°1* est évalué à Won 22 millions (£17 800). Le navire n'est pas affilié à un Club P & I mais il possède une assurance correspondant au montant de limitation.

Lorsque l'actuel Administrateur a pris ses fonctions le 1er janvier 1985, le FIPOL comptait 30 Etats Membres. Ils étaient 64 à la fin de 1994. Un certain nombre d'Etats devraient ratifier la Convention portant création du Fonds dans un avenir proche. Le FIPOL est donc en passe de devenir une organisation à vocation vraiment mondiale. Cet accroissement continu du nombre des Membres tend à démontrer que la communauté internationale croit à la viabilité du régime d'indemnisation instauré par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, qui permet d'indemniser rapidement les victimes d'une pollution par les hydrocarbures.

Le débat public que les grands sinistres maritimes survenus récemment ont suscité dans le monde au sujet de la pollution par les hydrocarbures s'est 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 déversements. Ce débat 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.

Le rôle du FIPOL face aux événements de pollution par les hydrocarbures a évolué dans le temps. Il a eu à connaître ces dernières années de plusieurs grands sinistres qui ont causé des dommages considérables par pollution et donné lieu à des milliers de demandes d'indemnisation. Il a donc dû réévaluer les procédures qu'il suivait pour traiter les demandes. Il a fait largement appel aux services d'experts indépendants de diverses professions pour l'évaluation des demandes. Dans deux cas, il a, de concert avec l'assureur P & I, ouvert des bureaux des demandes d'indemnisation au niveau local. Dans d'autres cas, il a chargé des experts maritimes locaux d'exécuter des tâches semblables à celles remplies par ces bureaux.

Depuis quelques années, de nouveaux types de demandes d'indemnisation apparaissent. Le FIPOL a pris un certain nombre de décisions importantes concernant les critères de recevabilité à appliquer à ces demandes, en particulier aux demandes pour les préjudices économiques purs, c'est-à-dire les préjudices économiques subis par des personnes dont les biens n'ont pas été contaminés du fait du sinistre. Dans ce contexte, il convient de se reporter à l'article 235 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, lequel fait obligation aux Etats de développer le droit international de la responsabilité et de l'indemnisation. L'Assemblée du FIPOL a émis l'avis qu'une interprétation uniforme de la définition du "dommage par pollution" était essentielle au bon fonctionnement du régime d'indemnisation instauré par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds.

Ayant été amené à intervenir à l'égard d'un certain nombre de sinistres majeurs, le FIPOL a dû percevoir des contributions d'un montant considérable. Dans les Etats Membres, les contributeurs ont toujours accueilli ces appels de fonds avec une extrême bienveillance. Les sommes détenues par le FIPOL étant appréciables, ses placements ont gagné en importance. Ces dernières années, l'Assemblée et l'Administrateur ont accordé beaucoup d'attention aux questions de placement, lesquelles devront être constamment maintenues à l'étude.

C'est grâce au ferme appui que les gouvernements des Etats Membres lui ont accordé au fil des ans que le FIPOL a pu fonctionner harmonieusement. La coopération étroite établie avec les Clubs P & I a grandement facilité son action. Le FIPOL a également bénéficié du soutien crucial du secteur maritime et de l'industrie pétrolière. Il est d'une importance capitale que le FIPOL puisse continuer à jouir de ce solide appui des gouvernements, des organismes publics et des divers intérêts privés en cause dans les déversements d'hydrocarbures.

Des protocoles ont été adoptés en 1992 pour modifier la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds. Ils devraient entrer en vigueur au cours du premier semestre de 1996, ce qui garantira la viabilité future du système international d'indemnisation établi par la Convention sur la responsabilité civile et par la Convention portant création du Fonds. L'Organisation va avoir pour tâche essentielle de développer ce système pour qu'il continue de répondre aux besoins de la société en matière d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. A sa prochaine session, en octobre 1995, l'Assemblée sera appelée à prendre un certain nombre de décisions importantes concernant les préparatifs d'entrée en vigueur des deux Protocoles.

ANNEXE I

Structure du FIPOL

ASSEMBLEE

Composée de tous les Etats Membres

Président: M. J Bredholt (Danemark)

Vice-Président: M. H Tanikawa (Japon)
M. A Al-Yagout (Koweït)

COMITE EXECUTIF

38ème - 40ème sessions

Président: M. C Coppolani
(France)
Vice-Président: Mme A Ogo
(Nigéria)

Canada	Pologne
Côte d'Ivoire	République de Corée
Espagne	Royaume-Uni
France	Sri Lanka
Grèce	Suède
Italie	Tunisie
Nigéria	Venezuela
Pays-Bas	

41ème session

Président: M. C Coppolani
(France)
Vice-Président: Mme C Asseng-Nguele
(Cameroun)

Algérie	Libéria
Cameroun	Mexique
Emirats arabes unis	Norvège
France	République de Corée
Grèce	Royaume-Uni
Inde	Sri Lanka
Italie	Suède
Japon	

SECRETARIAT DU FIPOL

Fonctionnaires

M. M Jacobsson	Administrateur
M. H Osuga	Juriste
M. S O Nte	Fonctionnaire des Finances/du Personnel
Mme S Broadley	Fonctionnaire des demandes d'indemnisation
Mme H Rubin	Fonctionnaire d'Administration

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 IX 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 1993, tels qu'approuvés par l'Assemblée à sa 17ème session.

DECLARATION DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

Les tableaux récapitulatifs qui sont reproduits aux annexes III à IX 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 1993.

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

le 31 janvier 1995

ANNEXE III

Fonds général

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DECEMBRE 1993

RECETTES	1993		1992	
	£	£	£	£
Contributions				
Contributions initiales		327 300		-
Contributions annuelles		-		4 862 904
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes		<u>189 542</u>		<u>(1 021)</u>
		516 842		4 861 883
Divers				
Recettes accessoires	297		499 744	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Volgoneft 263</i>	6 775		43 457	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Rio Orinoco</i>	-		20 165	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Taiko Maru</i>	7 646		-	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Keumdong N°5</i>	273		-	
Intérêts sur les arriérés de contributions	2 625		9 223	
Intérêts sur les placements	<u>599 078</u>		<u>494 383</u>	
	616 694	<u>616 694</u>	1 066 972	<u>1 066 972</u>
		1 133 536		5 928 855
DEPENSES				
Dépenses du Secrétariat				
Engagements de dépenses		807 554		625 326
Demandes d'indemnisation				
Indemnisation		2 920 680		1 674 728
Frais afférents aux demandes d'indemnisation				
Honoraires	377 443		155 108	
Frais de voyage	17 969		4 853	
Frais divers	<u>7 671</u>		<u>759</u>	
	403 083	<u>403 083</u>	160 720	<u>160 720</u>
		(2 997 781)		3 468 081
Ajustement du taux de change		<u>(5 798)</u>		<u>34 997</u>
Excédent/(déficit)				
des recettes sur les dépenses		<u>(3 003 579)</u>		<u>3 503 078</u>

ANNEXE IV

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le Brady Maria/Thuntank 5 ^{<1>}

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1993

	<u>1993</u>		<u>1992</u>	
RECETTES	£	£	£	£
Intérêts sur les arriérés de contributions	-		-	
Intérêts sur les placements	<u>16 599</u>		<u>11 160</u>	
	16 599	16 599	11 160	11 160
 DEPENSES				
Honoraires	-		-	
Divers	<u>-</u>		<u>-</u>	
	-	-	-	-
 Excédent des recettes sur les dépenses		16 599		11 160
Solde reporté: 1er janvier		<u>189 266</u>		<u>178 106</u>
Solde au 31 décembre		<u>205 865</u>		<u>189 266</u>

^{<1>} Les fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour le *Brady Maria* et *Thuntank 5* ont été fusionnés conformément à la décision de l'Assemblée à sa 15ème session.

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 1993

	<u>1993</u>		<u>1992</u>	
RECETTES	£	£	£	£
Intérêts sur les arriérés de contributions	-		812	
Intérêts sur les placements	<u>28 185</u>		<u>19 024</u>	
	28 185	28 185	19 836	19 836
 DÉPENSES				
Indemnisation	-		-	
Honoraires	-		-	
Intérêts sur des emprunts	-		-	
Divers	<u>-</u>		<u>-</u>	
	-	-	-	-
 Excédent des recettes sur les dépenses		28 185		19 836
 Solde reporté: 1er janvier		<u>321 372</u>		<u>301 536</u>
 Solde au 31 décembre		<u>349 557</u>		<u>321 372</u>

ANNEXE VI

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le Rio Orinoco

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1993

	<u>1993</u>		<u>1992</u>	
RECETTES	£	£	£	£
Contributions				
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes		240 815		
Contributions annuelles		<u>—</u>		<u>6 490 768</u>
		240 815		6 490 768
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	4 006		9 274	
Intérêts sur les placements	<u>96 377</u>		<u>44 434</u>	
	100 383	<u>100 383</u>	53 708	<u>53 708</u>
		341 198		6 544 476
DEPENSES				
Indemnisation	—		2 956 838	
Honoraires	19 155		18 711	
Frais de voyage	—		10 608	
Intérêts sur les emprunts	—		20 165	
Divers	<u>233</u>		<u>136</u>	
	19 388	<u>19 388</u>	3 006 458	<u>3 006 458</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		321 810		3 538 018
Solde reporté: 1er janvier		<u>946 943</u>		<u>(2 591 075)</u>
Solde au 31 décembre		<u>1 268 753</u>		<u>946 943</u>

ANNEXE VII

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le Haven

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1993

	1993		1992	
	£	£	£	£
RECETTES				
Contributions				
Contributions annuelles (deuxième prélèvement)	9 922 253		—	
Contributions annuelles (premier prélèvement)	<u>555 999</u>		<u>14 588 712</u>	
	10 478 252	10 478 252	14 588 712	14 588 712
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	5 845		17 996	
Intérêts sur les placements	1 897 121		761 238	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Braer</i>	<u>236 608</u>		<u>—</u>	
	2 139 574	<u>2 139 574</u>	779 234	<u>779 234</u>
		12 617 826		15 367 946
DEPENSES				
Honoraires	726 190		110 384	
Frais de voyage	4 296		13 639	
Divers	<u>34 768</u>		<u>24 825</u>	
	765 254	<u>765 254</u>	148 848	<u>148 848</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		11 852 572		15 219 098
Solde reporté: 1er janvier		<u>15 219 098</u>		<u>—</u>
Solde au 31 décembre		<u>27 071 670</u>		<u>15 219 098</u>

ANNEXE VIII

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le Volgoneft 263

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1993

	<u>1993</u>	
RECETTES	£	£
Contributions		
Contributions annuelles		938 637
Divers		
Intérêts sur les arriérés de contributions	608	
Intérêts sur les placements	<u>3 126</u>	
	3 734	<u>3 734</u>
		942 371
DEPENSES		
Intérêts sur l'emprunt au fonds général	<u>6 775</u>	
	6 775	<u>6 775</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		935 596
Moins la somme due au fonds général		<u>875 481</u>
Solde au 31 décembre		<u>60 115</u>

ANNEXE IX

Bilan du FIPOL au 31 décembre 1993

	1993	1992
	£	£
ACTIF		
Disponibilités en banque et en caisse	21 882 868	24 740 802
Contributions non acquittées	880 416	727 192
Sommes dues du FGDI du <i>Volgoneft 263</i>	-	875 481
Sommes dues du FGDI du <i>Braer</i> au FGDI du <i>Haven</i>	13 738 119	-
Sommes dues du FGDI du <i>Taiko Maru</i>	362 126	-
Sommes dues du FGDI du <i>Keumdong N°5</i>	76 319	-
Montant remboursable de la TVA	24 800	2 559
Sommes diverses à recevoir	14 352	10 287
Intérêts sur les arriérés de contributions	2 726	7 980
MONTANT TOTAL DES AVOIRS	<u>36 981 726</u>	<u>26 364 301</u>
Passif		
Fonds de prévoyance du personnel	541 175	450 746
Sommes à verser	13 188	3 574
Engagements non réglés	98 372	28 140
Contributions payées d'avance	1 506 276	287 422
Compte des contribuables	126 598	174 004
Sommes dues au FGDI du <i>Brady Maria</i> & <i>Thuntank 5</i>	205 865	189 266
Sommes dues au FGDI du <i>Kasuga Maru N°1</i>	349 557	321 372
Sommes dues au FGDI du <i>Rio Orinoco</i>	1 268 753	946 943
Sommes dues au FGDI du <i>Haven</i>	27 071 670	15 219 098
Sommes dues au FGDI du <i>Volgoneft 263</i>	60 115	-
Montant total du passif	31 241 569	17 620 565
Solde du fonds général	<u>5 740 157</u>	<u>8 743 736</u>
MONTANT TOTAL DU PASSIF ET SOLDE DU FONDS GENERAL	<u>36 981 726</u>	<u>26 364 301</u>

ANNEXE X

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 1993

INTRODUCTION

Etendue 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 quinzième exercice financier clos le 31 décembre 1993. Je les ai examinés en tenant dûment compte des dispositions de la Convention portant création du Fonds, ainsi que du Règlement financier du Fonds.

Objectifs de la vérification

2 La vérification devait essentiellement me permettre de juger si les recettes et les dépenses comptabilisées en 1993 au fonds général et aux divers fonds des grosses demandes d'indemnisation avaient été reçues et encourues aux fins approuvées par l'Assemblée; si les recettes et les dépenses étaient correctement classées et comptabilisées conformément au Règlement financier du Fonds; et si les états financiers reflétaient bien la situation financière au 31 décembre 1993.

Normes de vérification des comptes

3 La vérification à laquelle j'ai procédé a été effectuée conformément aux normes communes de vérification du groupe de vérificateurs externes des comptes de l'Organisation des Nations Unies, des institutions spécialisées et de l'Agence internationale de l'énergie atomique. D'après ces normes, je dois planifier et effectuer la vérification de manière à être quasiment sûr que les états financiers du Fonds ne comportent pas d'erreurs substantielles. Le Fonds était chargé de préparer ces états et j'ai pour tâche de donner mon avis d'après les pièces réunies lors de la vérification.

Méthode de vérification

4 Conformément aux normes communes de vérification, la vérification que j'ai faite a consisté à examiner, par sondage, les pièces justifiant des montants et données qui apparaissent dans les états financiers. Elle a comporté:

- un examen général des procédures comptables du Fonds;
- une évaluation générale portant sur les contrôles internes des recettes et des dépenses; la gestion des fonds en espèces; les comptes des sommes à recevoir et à payer; et les fournitures et le matériel;

- des sondages de corroboration des opérations couvrant tous les fonds;
- des sondages de corroboration des soldes de fin d'année; et
- un examen des procédures relatives aux demandes d'indemnisation et aux contributions dans la mesure indiquée aux paragraphes 5 à 9 ci-dessous.

Demandes d'indemnisation

5 Le Fonds verse des indemnités pour les dommages dus à une pollution par les hydrocarbures qui résultent de sinistres mettant en cause des navires-citernes en charge, ainsi que pour les frais connexes découlant de ces sinistres. Il n'indemnise les demandeurs que s'il estime ou, dans certains cas, que si le tribunal saisi de l'affaire estime la demande justifiée eu égard aux critères prévus dans la Convention portant création du Fonds. Il exige donc que tous les demandeurs établissent le bien-fondé de leurs demandes d'indemnisation en fournissant des notes explicatives, des factures, des reçus et autres pièces justificatives.

6 Lorsque des demandes d'indemnisation pour dommages sont présentées, le Fonds et les assureurs des propriétaires de navires-citernes chargent ensemble des experts maritimes d'enquêter et de rendre compte de l'éventuel bien-fondé de ces demandes. Sur la base de leurs rapports, le Fonds négocie les règlements avec les demandeurs.

7 De même que les années précédentes, je me suis borné, dans l'étude des règlements négociés en 1993, à constater que le Fonds avait suivi des procédures satisfaisantes lors de l'examen des demandes d'indemnisation reçues et que les comptes présentés pour chaque sinistre avaient été correctement établis.

Contributions

8 En vertu de l'article 15.2 de la Convention portant création du Fonds, les Etats contractants sont tenus de communiquer, tous les ans, un rapport au Fonds sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues dans leur pays respectif au cours de l'année civile précédente. L'Administrateur du Fonds évalue les contributions qui, selon lui, seront requises au cours des douze prochains mois pour financer le fonds général et les fonds des grosses demandes d'indemnisation. Il soumet ces estimations à l'Assemblée qui les examine et décide du niveau des contributions à verser au fonds général et aux fonds des grosses demandes d'indemnisation. Les rapports fournis par les Etats contractants servent ensuite à déterminer le montant des contributions payables par les réceptionnaires d'hydrocarbures.

9 Comme les années précédentes, j'ai accepté ces rapports aux fins de la vérification. 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 et à m'assurer que les états financiers du Fonds reflétaient bien les contributions reçues.

Etablissement du rapport

10 Au cours de la vérification, mes collaborateurs ont cherché à obtenir auprès du Fonds les explications qui leur semblaient nécessaires sur des questions qu'ils s'étaient posées lors de l'examen des contrôles internes, des écritures comptables et des états financiers. On trouvera dans les paragraphes qui suivent mes observations sur certaines questions soulevées au cours de la vérification qui devraient, à mon avis, être portées à l'attention de l'Assemblée.

Résultats d'ensemble

11 Mon examen n'a révélé aucune faiblesse ni erreur substantielle susceptible d'influer sur l'exactitude, l'intégralité et la validité des états financiers dans leur ensemble. Sous réserve des restrictions à l'étendue de mon examen qui sont mentionnées aux paragraphes 7 et 9 ci-dessus et de l'incertitude planant sur l'issue de l'action en justice concernant le sinistre du Haven (paragraphes 16 et 25 à 31 ci-dessous), je peux confirmer que, à mon avis, les états financiers reflètent bien la situation financière au 31 décembre 1993.

12 Les constatations détaillées auxquelles ma vérification a abouti sont consignées aux paragraphes 13 à 37 ci-dessous.

RESUME DES PRINCIPALES CONSTATATIONS

Exécution du budget

13 Le montant des engagements encourus en 1993 n'a pas dépassé le budget approuvé (paragraphes 17 et 18).

Communication des rapports sur la réception d'hydrocarbures donnant lieu à contribution

14 Au 31 décembre 1993, les rapports de 15 Etats Membres concernant 55 cas n'avaient toujours pas été communiqués (paragraphes 19 à 21).

Position financière

15 Au 31 décembre 1993, le solde du fonds général s'élevait à £5 740 157, soit £259 843 de moins que celui du fonds de roulement qui était de £6 000 000. Le fonds de roulement retrouvera le niveau qui avait été approuvé une fois que les contributions auront été payées (paragraphes 22 et 23).

Passif éventuel

16 Les états financiers du Fonds révèlent au 31 décembre 1993 un passif éventuel de £200 686 171, dont £37 millions se rapportent au déversement d'hydrocarbures provoqué par le navire-citerne Haven au large de Gênes en avril 1991. Toutefois, le tribunal italien de Gênes a statué en mars 1992 que la responsabilité potentielle du Fonds pourrait être bien plus grande, représentant quelque £305 millions au 31 décembre 1993. Le Fonds a fait appel du jugement du tribunal. En raison de l'incertitude qui continue de planer sur l'issue de l'action intentée, j'ai assorti d'une réserve mon opinion concernant ce passif éventuel (paragraphes 25 à 29).

CONSTATATIONS DETAILLEES

QUESTIONS FINANCIERES

Exécution du budget et virements

17 L'état financier I indique que les engagements encourus pendant l'exercice clos le 31 décembre 1993 s'élèvent à £807 554, ce qui est inférieur de £88 646 au chiffre de £896 200 prévu dans le budget.

18 En 1993, l'Administrateur du Fonds a effectué des virements de crédits à l'intérieur de chapitres du budget conformément à l'article 4.3 du Règlement financier. Il a rendu compte de ces virements dans ses observations qui accompagnent les états financiers vérifiés.

Contributions - Non-soumission des rapports sur la réception d'hydrocarbures donnant lieu à contribution

19 Les contributions demandées par le Fonds sont calculées en fonction des rapports sur la réception d'hydrocarbures donnant lieu à contribution que les gouvernements des Etats Membres ont soumis. A sa 11^{ème} session, tenue en 1988, l'Assemblée avait instamment prié les Etats Membres de soumettre les rapports sur la réception des hydrocarbures donnant lieu à contribution à temps et sous la forme prescrite dans le Règlement intérieur du Fonds pour garantir un fonctionnement équitable du système de recouvrement des contributions.

20 Au 31 décembre 1993, quelque 15 Etats Membres n'avaient toujours pas soumis leurs rapports sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution qu'ils avaient reçus au cours de la période comprise entre 1986 et 1992 (état I). En conséquence, dans 55 cas au total, les contributions initiales et les contributions annuelles au fonds général et aux fonds des grosses demandes d'indemnisation n'ont pas pu être calculées pour les contribuables de ces Etats.

21 Je prends note des préoccupations de l'Assemblée à ce sujet et encourage le Fonds à continuer de s'employer à obtenir l'ensemble des rapports sur la réception d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui portent sur les périodes antérieures.

Position financière

22 Le tableau IX des états financiers fait apparaître un solde du fonds général de £5 740 157 au 31 décembre 1993, contre £8 743 736 au 31 décembre 1992, soit £259 843 de moins que celui du fonds de roulement qui est de £6 000 000 (note 20 des états financiers).

23 Cette position s'explique par une insuffisance des recettes par rapport aux dépenses inscrites au fonds général de £3 003 579 (état II) en grande partie du fait du règlement rapide des demandes pour lesquelles les contributions ne devaient pas être perçues avant le 1^{er} février 1994. Le Fonds m'a fait savoir que le fonds de roulement retrouverait le niveau fixé par l'Assemblée une fois les contributions payées.

PASSIF EVENTUEL

Généralités

24 Le passif éventuel du Fonds est présenté dans le tableau III accompagnant les états financiers et se rapporte principalement à des demandes d'indemnisation pour des dommages de pollution par les hydrocarbures. Aux termes de la Convention portant création du Fonds, les éléments de ce passif qui viendront à échéance seront couverts par des contributions mises en recouvrement par l'Assemblée.

Sinistre du Haven

25 En avril 1991, le navire-citerne Haven a, après avoir pris feu, été la proie d'une série d'explosions alors qu'il était ancré au large de Gênes et a ainsi provoqué une pollution par

les hydrocarbures. Les demandes d'indemnisation pour dommages de pollution par les hydrocarbures qui ont été soumises au Fonds à la suite de ce sinistre s'élevaient à environ £720 millions. Au 31 décembre 1991, le tribunal italien de Gênes chargé de ces demandes ne s'était pas prononcé sur l'étendue de la responsabilité du Fonds en vertu de la Convention portant création du Fonds.

26 Le 14 mars 1992, le juge chargé de la procédure en limitation a prononcé une décision qui, si elle était appliquée, entraînerait pour le Fonds une responsabilité maximale potentielle de £359 millions au 31 décembre 1991 alors que le Fonds l'avait évaluée à £48 millions en se basant sur la Convention portant création du Fonds, comme cela est indiqué dans les états financiers pour 1991. Après examen de la décision du juge à sa 31ème session tenue le 28 mai 1992, le Comité exécutif a appuyé l'évaluation de £48 millions faite par le Fonds et a chargé l'Administrateur de persister dans son opposition à la décision.

27 Le Fonds a fait opposition à la décision rendue par le juge le 14 mars 1992 et à sa 15ème session en octobre 1992, l'Assemblée a partagé les préoccupations exprimées par le Comité exécutif à sa 31ème session, tenue en mai 1992. L'Assemblée a appuyé l'opposition en justice soumise par le Fonds contre la décision du juge du 14 mars 1992.

28 En raison de l'issue incertaine des présentes poursuites en justice, j'ai assorti d'une réserve mon opinion sur les états financiers de 1992 pour ce qui touche au passif éventuel relatif au sinistre du Haven et exposé les raisons dans mon rapport.

29 Le 26 juillet 1993, le tribunal italien de Gênes a statué sur l'opposition faite par le Fonds et a confirmé la décision prise par le juge le 14 mars 1992. Le Fonds a fait appel de ce jugement et espère que la cour d'appel se prononcera à ce sujet en 1995.

30 Le tableau III accompagnant les états financiers indique que le passif éventuel tel qu'il est évalué par le Fonds, est passé de £79 915 820 en 1992 à £200 686 171 au 31 décembre 1993. Cette augmentation est en grande partie due à trois sinistres importants, ceux de l' Aegean Sea, du Braer et du Keumdong N°5, qui ont donné lieu à de grosses demandes d'indemnisation en 1993. Sur cette somme, £36 982 800 se rapportent au sinistre du Haven et représentent le montant maximal des indemnités que le Fonds estime devoir verser en vertu de la Convention portant création du Fonds (£40 611 160) moins le montant de limitation du propriétaire du navire (£9 455 650) plus la prise en charge financière (£3 827 290) et les honoraires (£2 000 000). Cependant, d'après le jugement du tribunal du 26 juillet 1993, le Fonds pourrait être tenu à une responsabilité maximale potentielle équivalant à £305 millions au 31 décembre 1993.

31 J'ai noté l'évaluation du passif éventuel que le Fonds avait faite pour l'affaire du Haven; le jugement du tribunal et le plein appui donné par l'Assemblée à la position adoptée par l'Administrateur dans les poursuites en justice. En raison de l'incertitude qui continue de planer sur l'issue de l'action actuellement intentée, j'ai à nouveau assorti d'une réserve mon opinion pour ce qui touche au passif éventuel.

QUESTIONS CONCERNANT LE CONTROLE FINANCIER

Systèmes comptables

32 Au cours de la vérification de 1993, mes collaborateurs ont procédé à un examen des systèmes comptables dans la mesure qu'ils ont jugée nécessaire pour se former une

opinion sur les états financiers. A l'issue de leur examen, ils ont conclu que les livres de comptes avaient été tenus de manière satisfaisante par le Fonds et que les écritures comptables étaient suffisantes, sur tous les points importants, pour servir de base aux états financiers de 1993.

Contrôle des fournitures et du matériel

33 Conformément aux principes comptables du Fonds, les achats de matériel, mobilier, machines de bureau, fournitures et livres de bibliothèque ne figurent pas dans le bilan du Fonds. La note 15b) relative aux états financiers indique que la valeur de ces avoirs détenus par le Fonds au 31 décembre 1993 s'élevait à £101 227.

34 Mes collaborateurs ont procédé à un examen par sondage des inventaires des fournitures et du matériel du Fonds conformément à l'article 10.12 du Règlement financier. Cet examen m'a convaincu que les inventaires des fournitures et du matériel au 31 décembre 1993 reflétaient correctement les avoirs détenus par le Fonds. Le Fonds n'a signalé aucun manquant dans les inventaires pendant l'année.

Normes communes de comptabilité

35 En 1993, l'Assemblée générale des Nations Unies a reconnu un ensemble de normes comptables communes qu'avait élaboré le Comité consultatif pour les questions administratives (questions financières et budgétaires) et qui étaient applicables à tous les organismes des Nations Unies.

36 En consultation avec mes collaborateurs, le Fonds a entrepris un examen de ses états financiers de 1993 afin de recenser les modifications nécessaires pour se conformer à ces normes. Cet examen sera achevé au cours de 1994 en vue d'introduire les changements qu'il convient d'apporter aux comptes relatifs à cet exercice financier.

AUTRES QUESTIONS

Montants passés par pertes et profits et cas de fraude

37 Le Fonds 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

38 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

le 12 juillet 1994

ANNEXE XI

ETATS FINANCIERS DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1993

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 IX, 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'exercice clos le 31 décembre 1993, 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 7 et 9 de mon rapport et de l'incertitude planant sur le passif éventuel comme cela est mentionné au paragraphe 31, mon opinion à la suite de cet examen est que les états financiers représentent bien la situation financière au 31 décembre 1993 et les résultats des opérations effectuées pendant l'exercice clos 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

le 12 juillet 1994

ANNEXE XII

Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des Etats Membres pendant l'année civile 1993

Telles que notifiées au 31 décembre 1994

Etat Membre	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
Japon	270 152 466	25,41
Italie	145 722 167	13,71
France	98 288 261	9,24
Pays-Bas	96 475 729	9,07
République de Corée	88 128 599	8,29
Royaume-Uni	87 405 462	8,22
Espagne	52 615 071	4,95
Inde	38 865 000	3,66
Allemagne	33 082 651	3,11
Canada	32 044 153	3,01
Norvège	24 401 071	2,30
Suède	19 556 221	1,84
Mexique	15 206 997	1,43
Indonésie	9 802 686	0,92
Finlande	9 176 966	0,86
Pologne	7 328 393	0,69
Danemark	6 550 104	0,62
Maroc	6 351 810	0,60
Bahamas	4 650 983	0,44
Côte d'Ivoire	3 619 095	0,34
Croatie	3 291 817	0,31
Tunisie	3 243 686	0,30
Irlande	2 759 637	0,26
Sri Lanka	1 799 567	0,17
Chypre	1 504 041	0,14
Cameroun	1 137 355	0,11
Djibouti	0	0,00
Estonie	0	0,00
Islande	0	0,00
Koweït	0	0,00
Monaco	0	0,00
Oman	0	0,00
Papouasie-Nouvelle-Guinée	0	0,00
Seychelles	0	0,00
Vanuatu	0	0,00
	<u>1 063 159 988</u>	<u>100,00</u>

<Note> Pas de rapport de l'Albanie, de l'Algérie, de la Barbade, du Bénin, du Brunei Darussalam, des Emirats arabes unis, de la Fédération de Russie, de Fidji, du Gabon, de la Gambie, du Ghana, de la Grèce, du Kenya, du Libéria, des Maldives, de Malte, du Nigéria, du Portugal, du Qatar, de Saint-Kitts-et-Nevis, de la Sierra Leone, de la Slovénie, de la République arabe syrienne, du Tuvalu, de la Yougoslavie ni du Venezuela.

ANNEXE

RESUME DES

(31 décembre

Dans le présent tableau, les dommages ont été regroupés dans les catégories suivantes:

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	Etat du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la CLC	Cause du sinistre
1	<i>Antonio Gramsci</i>	27.2.79	Ventspils, URSS	URSS	27 694	RbIs 2 431 584	Echouement
2	<i>Miya Maru N°8</i>	22.3.79	Bisan Selo, Japon	Japon	997	¥37 710 340	Abordage
3	<i>Tarpeniøk</i>	21.6.79	Selsey Bill, Royaume-Uni	RFA	999	£64 356	Abordage
4	<i>Mebaruzaiki Maru N°5</i>	8.12.79	Mebaru, Japon	Japon	19	¥845 480	Naufrage
5	<i>Showa Maru</i>	9.1.80	Détroit de Naruto, Japon	Japon	199	¥8 123 140	Abordage
6	<i>Unsei Maru</i>	9.1.80	Akune, Japon	Japon	99	¥3 143 180	Abordage
7	<i>Tania</i>	7.3.80	Bretagne, France	Madagascar	18 048	FF11 833 718	Rupture
8	<i>Furenas</i>	3.6.80	Oresund, Suède	Suède	999	SKr612 443	Abordage
9	<i>Hosui Maru</i>	21.8.80	Miyagi, Japon	Japon	983	¥35 765 920	Abordage

XIII

SINISTRES

1994)

- o Nettoyage (y compris mesures de sauvegarde)
- o Dommages liés à la pêche
- o Dommages liés au tourisme
- o Dommages liés à l'agriculture
- o Autres pertes de recettes
- o Autres dommages aux biens
- o Dommages à l'environnement

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le FIPOL, sauf indication contraire)	Notes	
5 500	Frais de nettoyage SKr95 707 157		1
540	Frais de nettoyage ¥108 589 104 Frais liés à la pêche ¥31 521 478 Prise en charge financière <u>¥9 427 585</u> ¥149 538 167	¥5 438 909 recouverts par voie de recours	2
(inconnue)	Frais de nettoyage £363 550		3
10	Frais de nettoyage ¥7 477 481 Frais liés à la pêche ¥2 710 854 Prise en charge financière <u>¥211 370</u> ¥10 399 705		4
100	Frais de nettoyage ¥10 408 369 Frais liés à la pêche ¥92 696 505 Prise en charge financière <u>¥2 030 785</u> ¥105 135 659	¥9 893 496 recouverts par voie de recours	5
<140		La responsabilité ayant été répartie entre les deux navires impliqués, le FIPOL n'a pas été appelé à verser d'indemnités	6
13 500	Frais de nettoyage FF219 164 465 Frais liés au tourisme FF2 429 338 Frais liés à la pêche FF52 024 Autres pertes de recettes <u>FF494 816</u> FF222 140 643	Le versement total correspond à la limite de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention portant création du Fonds, les paiements effectués par le FIPOL représentent 63,85% des montant acceptés; US\$17 480 028 recouverts par voie de recours.	7
200	Frais de nettoyage SKr3 187 687 Frais de nettoyage DKr418 589 Prise en charge financière SKr153 111	SKr449 961 recouverts par voie de recours	8
270	Frais de nettoyage ¥163 051 598 Frais liés à la pêche ¥50 271 267 Prise en charge financière <u>¥8 941 480</u> ¥222 264 345	¥18 221 905 recouverts par voie de recours	9

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	Etat du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la CLC	Cause du sinistre
10	<i>Jase Mari</i>	7.1.81	Dalarö, Suède	URSS	27 706	SKr23 844 593	Echouement
11	<i>Suma Maru N°11</i>	21.11.81	Karatsu, Japon	Japon	199	¥7 396 340	Echouement
12	<i>Globe Asini</i>	22.11.81	Klaipeda, URSS	Gibraltar	12 404	Rbls 1 350 324	Echouement
13	<i>Ondina</i>	3.3.82	Hambourg, RFA	Pays-Bas	31 030	DM 10 080 383	Déversement
14	<i>Shiota Maru N°2</i>	31.3.82	Ile Takashima, Japon	Japon	161	¥6 304 300	Echouement
15	<i>Fukuoka Maru N°8</i>	3.4.82	Base de Tachibana, Japon	Japon	499	¥20 844 440	Abordage
16	<i>Kifuku Maru N°35</i>	1.12.82	Ishinomaki, Japon	Japon	107	¥4 271 560	Naufrage
17	<i>Shunkai Maru N°3</i>	21.6.83	Ichikawa, Japon	Japon	48	¥1 880 940	Déversement
18	<i>Eiko Maru N°1</i>	13.8.83	Karakuwazaki, Japon	Japon	999	¥39 445 920	Abordage
19	<i>Koei Maru N°3</i>	22.12.83	Nagoya, Japon	Japon	82	¥3 091 660	Abordage
20	<i>Tsunehisa Maru N°8</i>	26.8.84	Osaka, Japon	Japon	38	¥964 800	Naufrage
21	<i>Koto Maru N°3</i>	5.11.84	Hiroshima, Japon	Japon	199	¥5 385 920	Echouement

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le FIPOL, sauf indication contraire)	Notes	
1 000		Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire (SKr20 361 300 réclamés pour le nettoyage). L'exonération de responsabilité invoquée par le propriétaire a été rejetée dans le jugement définitif du Tribunal.	10
10	Frais de nettoyage ¥6 426 857 Prise en charge financière ¥1 849 085 ¥8 275 942		11
>16 000	Prise en charge financière US\$467 953	Aucun dommage subi dans un Etat Membre	12
200-300	Frais de nettoyage DM11 345 174		13
20	Frais de nettoyage ¥46 524 524 Frais liés à la pêche ¥24 571 190 Prise en charge financière ¥1 576 075 ¥72 671 789		14
85	Frais de nettoyage ¥200 476 274 Frais liés à la pêche ¥163 255 481 Prise en charge financière ¥5 211 110 ¥368 942 865		15
33	Prise en charge financière ¥598 181	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire	16
3.5	Frais de nettoyage ¥1 005 160 Prise en charge financière ¥470 235 ¥1 475 395		17
357	Frais de nettoyage ¥23 193 525 Frais liés à la pêche ¥1 541 584 Prise en charge financière ¥9 861 480 ¥34 596 589	¥14 843 746 recouvrés par voie de recours	18
49	Frais de nettoyage ¥18 010 269 Frais liés à la pêche ¥8 971 979 Prise en charge financière ¥772 915 ¥27 755 163	¥8 994 083 recouvrés par voie de recours	19
30	Frais de nettoyage ¥16 610 200 Prise en charge financière ¥241 200 ¥16 851 400		20
20	Frais de nettoyage ¥68 609 674 Frais liés à la pêche ¥25 502 144 Prise en charge financière ¥1 346 480 ¥95 458 298		21

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	Etat du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la CLC	Cause du sinistre
22	<i>Koshun Maru N°1</i>	5.3.85	Baie de Tokyo, Japon	Japon	68	¥1 896 320	Abordage
23	<i>Putnos</i>	21.3.85	Détroit de Messine, Italie	Grèce	51 627	Lit 13 263 703 650	Abordage
24	<i>Jan</i>	2.8.85	Aalborg, Danemark	RFA	1 400	DKr 1 576 170	Echouement
25	<i>Rose Garden Maru</i>	26.12.85	Umm Al Qaiwain, Emirats arabes unis	Panama	2 621	US\$364 182 (évaluation)	Déversement
26	<i>Brady Maria</i>	3.1.86	Estuaire de l'Elbe, RFA	Panama	996	DM324 629	Abordage
27	<i>Take Maru N°6</i>	9.1.86	Sakai-Senboku, Japon	Japon	83	¥3 876 800	Déversement
28	<i>Oued Gueterini</i>	18.12.86	Alger, Algérie	Algérie	1 576	Din1 175 064	Déversement
29	<i>Thuntank</i>	21.12.86	Gävle, Suède	Suède	2 866	SKr2 741 746	Echouement
30	<i>Antonio Gramsci</i>	6.2.87	Borgå, Finlande	URSS	27 706	Rbls 2 431 854	Echouement
31	<i>Southern Eagle</i>	15.6.87	Sada Misaki, Japon	Panama	4 461	¥93 874 528	Abordage
32	<i>El Hari</i>	22.7.87	Indonésie	Libye	81 412	£7 900 0000 (évaluation)	Echouement
33	<i>Akari</i>	25.8.87	Dubai, Emirats arabes unis	Panama	1 345	£92 800 (évaluation)	Incendie
34	<i>Tolmirs</i>	11.9.87	Côte ouest de la Suède	Grèce	48 914	SKr50 000 000 (évaluation)	Cause inconnue

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le FIPOL, sauf indication contraire)	Notes	
80	Frais de nettoyage ¥26 124 589 Prise en charge financière ¥474 080 ¥26 598 669	¥8 866 222 recouverts par voie de recours	22
700		Le total des dommages convenu à l'amiable (Lit 11 583 298 650) est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire	23
300	Frais de nettoyage DKr9 455 661 Prise en charge financière DKr394 043 DKr9 849 704		24
(Inconnue)		Demande contre le FIPOL (US\$44 204) retirée	25
200	Frais de nettoyage DM3 220 511	DM333 027 recouverts par voie de recours	26
0,1	Prise en charge financière ¥104 987	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire	27
15	Frais de nettoyage US\$1 133 Frais de nettoyage FF708 824 Frais de nettoyage Din5 650 Autres pertes de recettes £126 120 Prise en charge financière Din293 766		28
150-200	Frais de nettoyage SKr23 168 271 Frais liés à la pêche SKr49 361 Prise en charge financière SKr685 437 SKr23 903 069		29
600-700	Frais de nettoyage FM1 849 924	Les demandes de l'URSS pour les frais de nettoyage (Rbls 1 417 448) n'ont pas été acquittées par le FIPOL, parce qu'elle n'en était pas Membre à la date du sinistre	30
15		Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (les montants convenus sont de ¥35 346 679 pour le nettoyage et de ¥51 521 183 pour les dommages liés à la pêche)	31
3 000		La demande pour frais de nettoyage (US\$242 800) est restée sans suite	32
1 000	Frais de nettoyage Dh864 293 Frais de nettoyage US\$187 165	US\$160 000 ont été remboursés par l'assureur du propriétaire du navire	33
200		La demande pour frais de nettoyage (SKr100 639 999) est restée sans suite du fait que le Gouvernement suédois s'est désisté de son action contre le propriétaire du navire et le FIPOL	34

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	Etat du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la CLC	Cause du sinistre
35	<i>Hinode Maru N°1</i>	18.12.87	Yawatahama, Japon	Japon	19	¥608 000	Erreur de manipulation de cargaison
36	<i>Amazzone</i>	31.1.88	Bretagne, France	Italie	18 325	FF13 860 369	Citernes endommagées par la tempête
37	<i>Taiyo Maru N°13</i>	12.3.88	Yokohama, Japon	Japon	86	¥2 476 800	Déversement
38	<i>Czantoria</i>	8.5.88	Saint-Romuald, Canada	Canada	81 197	(chiffre non connu)	Heurt d'un quai
39	<i>Kasuga Maru N°1</i>	10.12.88	Kyoga Misaki, Japon	Japon	480	¥17 015 040	Naufrage
40	<i>Nestucca</i>	23.12.88	Ile de Vancouver, Canada	Etats-Unis d'Amérique	1 612	(chiffre non connu)	Abordage
41	<i>Fukko Maru N°12</i>	15.5.89	Shiogama, Japon	Japon	94	¥2 198 400	Débordement d'une manche d'approvisionnement
42	<i>Tsubame Maru N°58</i>	18.5.89	Shiogama, Japon	Japon	74	¥2 971 520	Erreur de transbordement des hydrocarbures
43	<i>Tsubame Maru N°16</i>	15.6.89	Kushiro, Japon	Japon	56	¥1 613 120	Déversement
44	<i>Kyuku Maru N°103</i>	28.6.89	Otsuji, Japon	Japon	59	¥1 727 040	Erreur de manipulation de cargaison
45	<i>Nancy Orr Gouche</i>	25.7.89	Hamilton, Canada	Libéria	2 829	Can\$473 766	Déversement pendant le déchargement
46	<i>Dainichi Maru N°5</i>	28.10.89	Yaizu, Japon	Japon	174	¥4 199 680	Erreur de manipulation de cargaison

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le FIPOL, sauf indication contraire)	Notes	
25	Frais de nettoyage ¥1 847 225 Prise en charge financière ¥152 000 ¥1 999 225		35
2 000	Frais de nettoyage FF1 141 185 Frais liés à la pêche FF145 792 FF1 286 977	FF1 000 000 recouverts auprès de l'assureur du propriétaire du navire	36
6	Frais de nettoyage ¥6 134 885 Prise en charge financière ¥619 200 ¥6 754 085		37
(inconnue)		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 pour frais de nettoyage (Can\$1 787 771) est restée sans suite.	38
1 100	Frais de nettoyage ¥371 865 167 Frais liés à la pêche ¥53 500 000 Prise en charge financière ¥4 253 760 ¥429 618 927		39
(inconnue)		La Convention portant création du Fonds ne s'applique pas car le sinistre s'est produit avant son entrée en vigueur pour le Canada. Les demandes pour frais de nettoyage (Can\$10 475) sont restées sans suite.	40
0.5	Frais de nettoyage ¥492 635 Prise en charge financière ¥549 600 ¥1 042 235		41
7	Autres dommages aux biens ¥19 159 905 Prise en charge financière ¥742 880 ¥19 902 785		42
(inconnue)	Autres dommages aux biens ¥273 580 Prise en charge financière ¥403 280 ¥676 860		43
(inconnue)	Frais de nettoyage ¥8 285 960 Prise en charge financière ¥431 761 ¥8 717 720		44
250		Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (le montant convenu pour les frais de nettoyage est de Can\$292 110)	45
0.2	Frais liés à la pêche ¥1 792 100 Frais de nettoyage ¥368 510 Prise en charge financière ¥1 049 920 ¥3 210 530		46

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	Etat du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la CLC	Cause du sinistre
47	<i>Daito Maru N°3</i>	5.4.90	Yokohama, Japon	Japon	93	¥2 495 360	Erreur de manipulation de cargaison
48	<i>Kozuei Maru N°10</i>	11.4.90	Osaka, Japon	Japon	121	¥3 476 160	Abordage
49	<i>Fuji Maru N°3</i>	12.4.90	Yokohama, Japon	Japon	199	¥5 352 000	Débordement pendant l'approvisionnement
50	<i>Volgoneft 263</i>	14.5.90	Karlskrona, Suède	URSS	3 566	SKr3 205 204	Abordage
51	<i>Hato Maru N°2</i>	27.7.90	Kobe, Japon	Japon	31	¥803 200	Erreur de manipulation de cargaison
52	<i>Bonto</i>	12.10.90	Tamise, Royaume-Uni	Suède	2 866	£241 000 (évaluation)	Erreur de manipulation de cargaison
53	<i>Rio Orinoco</i>	16.10.90	Ile d'Anticosti, Canada	Iles Caïmanes	5 999	Can\$1 182 167	Echouement
54	<i>Portfield</i>	5.11.90	Pembroke, Pays de Galles, Royaume-Uni	Royaume-Uni	481	£50 884 (évaluation)	Naufrage
55	<i>Vistabella</i>	7.3.91	Carriacou	Trinité-et-Tobago	1 090	US\$100 000 (évaluation)	Naufrage
56	<i>Hokuman Maru N°12</i>	5.4.91	Ile d'Okushiri, Japon	Japon	209	¥3 523 520	Echouement
57	<i>Agip Abruzzo</i>	10.4.91	Livourne, Italie	Italie	98 544	Lit 21 900 000 000 (évaluation)	Abordage

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le FIPOL, sauf indication contraire)	Notes	
3	Frais de nettoyage ¥5 490 570 Prise en charge financière ¥623 840 ¥6 114 410		47
30	Frais de nettoyage ¥48 883 038 Frais liés à la pêche ¥560 588 Prise en charge financière ¥869 040 ¥50 312 666	¥45 038 833 recouvrés par voie de recours	48
(inconnue)	Frais de nettoyage ¥96 431 Prise en charge financière ¥1 338 000 ¥1 434 431	¥430 329 recouvrés par voie de recours	49
800	Frais de nettoyage SKr15 523 813 Frais liés à la pêche SKr530 239 Prise en charge financière SKr795 276 SKr16 849 328		50
(inconnue)	Autres dommages aux biens ¥1 087 700 Prise en charge financière ¥200 800 ¥1 288 500		51
20		Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (le montant convenu pour les frais de nettoyage est de £130 000)	52
185	Frais de nettoyage Can\$12 831 891 Prise en charge financière (pas encore versé) Can\$295 654 Can\$13 127 545		53
110	Frais de nettoyage £316 147 Frais liés à la pêche £12 513 Prise en charge financière (pas encore versé) £12 721 £341 379	L'assureur du propriétaire du navire a payé £39 472	54
(inconnue)	Frais de nettoyage PFS 237 529 Frais de nettoyage US\$8 068		55
(inconnue)	Frais de nettoyage ¥2 119 966 Frais liés à la pêche ¥4 024 863 Prise en charge financière ¥880 880 ¥7 025 709		56
2 000		Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire. (Pour les frais de nettoyage, un montant de Lit 17 917 500 000 a été convenu et Lit 1 398 635 000 sont en suspens). Le montant dû pour la prise en charge financière dépendra du montant final des demandes acquittées par l'assureur du propriétaire du navire.	57

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	Ént du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la CLC	Cause du sinistre
58	<i>Haven</i>	11.4.91	Gênes, Italie	Chypre	109 977	Lit 23 950 220 000	Incendie et explosion
59	<i>Kaiko Maru N°86</i>	12.4.91	Nomazaki, Japon	Japon	499	¥14 660 480	Abordage
60	<i>Kuni Maru N°12</i>	27.12.91	Baie de Tokyo, Japon	Japon	113	¥3 058 560	Abordage
61	<i>Fukko Maru N°12</i>	9.6.92	Ishinomaki, Japon	Japon	94	¥2 198 400	Erreur lors d'un transbordement d'hydrocarbures
62	<i>Aegean Sea</i>	3.12.92	La Corogne, Espagne	Grèce	57 801	Pts 1 121 219 450	Echouement

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le FIPOL, sauf indication contraire)	Notes	
(inconnue)	Frais de nettoyage: ◦ Gouvernement italien (<i>demandé</i>) Lit 89 904 000 000 ◦ Autres autorités italiennes (<i>demandé</i>) Lit 1 800 000 000 ◦ Demandeurs privés (<i>demandé</i>) <u>Lit 55 000 000 000</u> Lit 146 704 000 000 ◦ Gouvernement français (<i>agréé</i>) FF12 580 724 ◦ Autres autorités françaises (<i>agréé</i>) FF4 580 292 ◦ Autres autorités françaises (<i>demandé</i>) <u>FF8 993 342</u> FF26 154 358 Frais liés au tourisme: ◦ Demandeurs privés italiens (<i>demandé</i>) Lit 106 234 000 000 Frais liés à la pêche: Demandeurs privés italiens (<i>demandé</i>) Lit 24 151 000 000 Dommages à l'environnement: ◦ Gouvernement italien (<i>demandé</i>) Lit 883 435 000 000 ◦ Autres autorités italiennes (<i>demandé</i>) <u>Lit 100 000 000 000</u> Lit 983 435 000 000	Montants pas encore indiqués pour certaines demandes. La majorité des demandes pourraient être frappées de prescription vis-à-vis du FIPOL.	58
25	Frais de nettoyage ¥53 513 992 Frais liés à la pêche ¥39 553 821 Prise en charge financière <u>¥3 665 120</u> ¥96 732 933		59
5	Frais de nettoyage ¥1 056 519 Prise en charge financière (<i>pas encore versé</i>) <u>¥764 640</u> ¥1 821 159		60
(inconnue)	Autres dommages aux biens ¥4 243 997 Prise en charge financière <u>¥549 600</u> ¥4 793 597		61
73 500	Frais de nettoyage: ◦ Gouvernement espagnol (<i>versé</i>) Pts 29 000 ◦ Gouvernement espagnol (<i>demandé</i>) Pts 1 133 402 495 ◦ Autres autorités espagnoles (<i>demandé</i>) Pts 595 675 629 ◦ Demandeurs privés (<i>versé</i>) Pts 12 150 079 ◦ Demandeurs privés (<i>demandé</i>) <u>Pts 3 284 656 749</u> Pts 5 025 913 952 Frais liés à la pêche: ◦ Gouvernement espagnol (<i>demandé</i>) Pts 107 495 000 ◦ Demandeurs privés (<i>versé</i>) Pts 980 619 281 ◦ Demandeurs privés (<i>demandé</i>) <u>Pts 14 160 664 598</u> Pts 15 248 778 879 Frais liés au tourisme: ◦ Gouvernement espagnol (<i>demandé</i>) Pts 3 927 480 Autres pertes de recettes: ◦ Gouvernement espagnol (<i>demandé</i>) Pts 54 591 849 ◦ Demandeurs privés (<i>versé</i>) Pts 11 078 595 ◦ Demandeurs privés (<i>demandé</i>) <u>Pts 1 699 651 285</u> Pts 1 765 321 729 Autres dommages aux biens: ◦ Gouvernement espagnol (<i>demandé</i>) Pts 83 131 180 ◦ Demandeurs privés (<i>versé</i>) Pts 38 730 423 ◦ Demandeurs privés (<i>demandé</i>) <u>Pts 10 506 932</u> Pts 132 368 535 Total Pts 22 176 310 575	Les montants indiqués comme ayant été payés comprennent les paiements partiels. Les montants réclamés représentent le reliquat des montants convenus, lorsqu'il y a eu des paiements partiels, plus les montants réclamés encore en suspens. L'assureur du propriétaire du navire a payé Pts 1 039 894 472. D'autres demandes pourraient être soumises.	62

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	Etat du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la CLC	Cause du sinistre
63	<i>Braer</i>	5.1.93	Iles Shetland, Royaume-Uni	Libéria	84 000	£5 500 000 (évaluation)	Echouement
64	<i>Sambo N°11</i>	12.4.93	Séoul, République de Corée	République de Corée	520	Won 77 786 224 (évaluation)	Echouement
65	<i>Taiko Maru</i>	31.5.93	Shioyazaki, Japon	Japon	699	¥29 205 120	Abordage
66	<i>Ryoyo Maru</i>	23.7.93	Péninsule d'Izue, Japon	Japon	699	¥28 105 920	Abordage
67	<i>Keumdong N°5</i>	27.9.93	Baie de Yosu, République de Corée	République de Corée	481	Won 75 500 000 (évaluation)	Abordage
68	<i>Iliad</i>	9.10.93	Pylos, Grèce	Grèce	33 837	Drs 1 496 533 000 (évaluation)	Echouement
69	<i>Seki</i>	30.3.94	Fujairah, Emirats arabes unis, et Oman	Panama	153 506	£12 900 000 (évaluation)	Abordage
70	<i>Daito Maru N°5</i>	11.6.94	Yokohama, Japon	Japon	116	¥3 386 560	Débordement pendant l'approvisionnement
71	<i>Toyotaka Maru</i>	17.10.94	Kainan, Japon	Japon	496	¥81 823 680 (évaluation)	Abordage

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le FIPOL, sauf indication contraire)	Notes	
84 000	Frais de nettoyage: o Demandeurs privés (<i>versé</i>) £200 285 o Gouvernement du Royaume-Uni (<i>demandé</i>) £2 642 310 o Autorités locales (<i>demandé</i>) £1 501 444 £4 344 039 Frais liés à la pêche (<i>versé</i>) £29 336 300 Frais liés au tourisme (<i>versé</i>) £77 375 Frais liés à l'agriculture (<i>versé</i>) £3 350 141 Autres dommages aux biens (<i>versé</i>) £5 991 991 Total £43 099 846	D'autres demandes portant sur des montants considérables sont en cours d'examen. Des demandes additionnelles pourraient être soumises. L'assureur du propriétaire du navire a payé £4 807 323.	63
4	Frais de nettoyage Won 176 866 632 Frais liés à la pêche Won 42 848 123 Won 219 714 755	US\$22 504 recouvrés auprès de l'assureur du propriétaire du navire	64
520	Frais de nettoyage ¥776 998 666 Frais liés à la pêche ¥345 391 509 Prise en charge financière (<i>pas encore versé</i>) ¥7 301 280 ¥1 129 691 455		65
500	Frais de nettoyage ¥8 433 001 Prise en charge financière (<i>pas encore versé</i>) ¥7 026 480 ¥15 459 481		66
1 280	Frais de nettoyage (<i>versé</i>) Won 5 587 815 812 Frais liés à la pêche (<i>demandé</i>) Won 93 132 425 000 Won 98 720 240 812	D'autres demandes portant sur des montants considérables seront soumises. Un montant de Won 5 587 815 812 a été payé par l'assureur du propriétaire du navire	67
200	Frais de nettoyage (<i>demandé</i>) Drs 300 000 000 Autres pertes de recettes (<i>demandé</i>) Drs 3 100 000 000 Drs 3 400 000 000	D'autres demandes pourraient être soumises	68
16 000	Frais de nettoyage (<i>versé</i>) Dh8 800 000 Frais de nettoyage (<i>demandé</i>) Dh68 100 000 Frais liés à la pêche (<i>demandé</i>) Dh36 900 000 Dh113 800 000 Frais de nettoyage (<i>versé</i>) OR 65 538 Frais liés à la pêche (<i>versé</i>) OR 26 741 OR 92 279 Frais de nettoyage (<i>demandé</i>) US\$6 000 000	D'autres demandes seront soumises. L'assureur du propriétaire du navire a payé Dh8 800 000 et OR 92 279.	69
0.5	Frais de nettoyage ¥1 187 304 Prise en charge financière ¥846 640 ¥2 033 944		70
560	Frais de nettoyage (<i>versé</i>) ¥50 000 000	D'autres demandes seront soumises	71

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	Etat du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la CLC	Cause du sinistre
72	<i>Hoyu Maru N°53</i>	31.10.94	Monbetsu, Japon	Japon	43	¥1 075 200 (évaluation)	Débordement d'une manche d'approvisionnement
73	<i>Sung Il N°1</i>	8.11.94	Onsan, République de Corée	République de Corée	150	Won 22 000 000 (évaluation)	Echouement

NOTES

1 Les montants indiqués sont donnés en monnaie nationale; les taux de change appropriés étaient les suivants au 31 décembre 1994:

£ = Din	67,3478	£ = BF	8,3494	£ = ¥	156,090	£ = Pts	205,535
Can\$	2,1945	DM	2,4250	OR	0,6023	SKr	11,6306
DKr	9,5208	Drs	376,419	Won	1233,61	Dh	5,7460
FM	7,4150	Lit	2538,01	Rbls	1,0423	US\$	1,5645

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le FIPOL, sauf indication contraire)	Notes	
(inconnue)		Aucune demande n'a encore été soumise	72
18	Frais de nettoyage (versé) Won 9 206 345 Frais liés à la pêche (demandé) Won <u>475 939 300</u> Won 485 145 645	L'assureur du propriétaire du navire a payé Won 9 206 345	73

- 2 La mention des montants réclamés ne signifie pas que le FIPOL accepte la demande ou le montant indiqué.
- 3 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).

