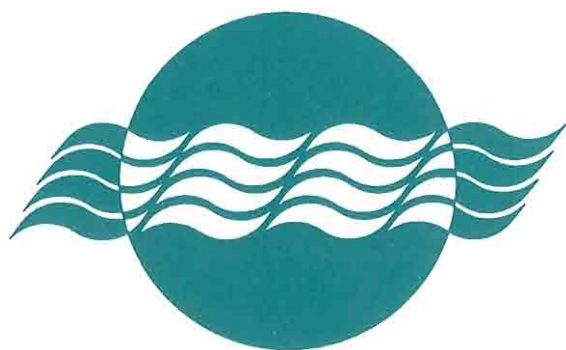


**FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION POUR LES
DOMMAGES DUS A LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES**



**RAPPORT ANNUEL DE
1995**

**RAPPORT SUR LES ACTIVITES DU FONDS
INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR
LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES
AU COURS DE 1995**



Aucune photographie figurant dans ce rapport annuel ne peut être reproduite sans l'autorisation préalable du FIPOL par écrit.

Photographie en couverture:
Sinistre du *Shinryu Maru* N°8 - Japon
(Source: General Marine Surveyors & Co Ltd)

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 1995, qui est sa dix-septième année d'existence.

L'Administrateur s'est félicité de l'accroissement continu du nombre de ses Membres en 1995. Au 31 décembre 1995, le FIPOL comptait en effet 67 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 1995, traité des demandes d'indemnisation découlant d'un certain nombre d'événements de pollution par les hydrocarbures, notamment de sept sinistres survenus pendant l'année. Les organes délibérants du FIPOL ont pris d'importantes décisions de principe au sujet de la recevabilité des demandes d'indemnisation. Le FIPOL a, au cours de l'année, versé d'importantes sommes à titre d'indemnités aux victimes.

En 1995, les conditions prévues pour 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 ont été satisfaites. Ces Protocoles prévoient un relèvement des plafonds d'indemnisation et un élargissement du champ d'application des Conventions par rapport aux textes initiaux. Une nouvelle organisation, le "Fonds de 1992", sera créée une fois que les Protocoles seront entrés en vigueur le 30 mai 1996. L'entrée en vigueur des Protocoles garantira la viabilité future du système international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, mais obligera également la nouvelle Organisation et ses Etats Membres à aborder un certain nombre de questions importantes.

L'Administrateur espère que les renseignements donnés dans le présent 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	9
1 Introduction	11
2 Membres du FIPOL et relations extérieures	12
2.1 Etats Membres du FIPOL	12
2.2 Relations avec les Etats non Membres	13
2.3 Relations avec les organisations internationales et les milieux intéressés	14
3 Assemblée et Comité exécutif	16
3.1 Assemblée: 18ème session	16
3.2 Comité exécutif: 42ème à 46ème sessions	17
4 Administration du FIPOL	19
4.1 Secrétariat	19
4.2 Comptes du FIPOL	19
4.3 Placement des fonds	21
5 Contributions	22
5.1 Le système de contributions	22
5.2 Contributions annuelles de 1994	22
5.3 Contributions annuelles de 1995	23
5.4 Variation des contributions annuelles d'une année sur l'autre	24
6 Les Protocoles de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds	26
6.1 Historique	26
6.2 Entrée en vigueur	26
6.3 Principaux amendements	27
6.4 Préparatifs pour l'entrée en vigueur des Protocoles de 1992	28
7 Systèmes volontaires de l'industrie	31
8 Règlement des demandes d'indemnisation	32
8.1 Aperçu général	32
8.2 Sinistres dont le FIPOL a traité en 1995	37
<i>Rio Orinoco</i>	37
<i>Portfield</i>	39
<i>Vistabella</i>	40
<i>Agip Abruzzo</i>	41
<i>Haven</i>	42

8.2	Sinistres dont le FIPOL a traité en 1995 [suite]	
	<i>Kumi Maru N°12</i>	Page 55
	<i>Aegean Sea</i>	55
	<i>Braer</i>	61
	<i>Kihnu</i>	71
	<i>Taiko Maru</i>	72
	<i>Ryoyo Maru</i>	73
	<i>Keumdong N°5</i>	74
	<i>Iliad</i>	77
	<i>Seki</i>	78
	<i>Daito Maru N°5</i>	84
	<i>Toyotaka Maru</i>	85
	<i>Hoyu Maru N°53</i>	86
	<i>Sung Il N°1</i>	87
	Déversement de source inconnue au Maroc	88
	<i>Dae Woong</i>	89
	<i>Sea Prince</i>	89
	<i>Yeo Myung</i>	93
	<i>Shinryu Maru N°8</i>	95
	<i>Senyo Maru</i>	96
	<i>Yuil N°1</i>	97
	<i>Honam Sapphire</i>	100
9	L'avenir	102
Annexes		
I	Structure du FIPOL	103
II	Note sur les états financiers publiés	104
III	Compte des recettes et des dépenses - Fonds général	105
IV	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Brady Maria/Thuntank 5</i>	106
V	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Kasuga Maru N°1</i>	107
VI	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Rio Orinoco</i>	108
VII	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Haven</i>	109
VIII	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Volgoneft 263</i>	110
IX	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l' <i>Aegean Sea</i>	111

X	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Braer</i>	Page 112
XI	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Taiko Maru</i>	113
XII	Compte des recettes et des dépenses - Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Keundong N°5</i>	114
XIII	Bilan du FIPOL	115
XIV	Etat de la trésorerie du FIPOL pour l'exercice financier clos le 31 décembre 1994	116
XV	Rapport du Commissaire aux comptes	117
XVI	Opinion du Commissaire aux comptes	124
XVII	Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des Etats Membres pendant l'année civile 1994	125
XVIII	Résumé des sinistres	126

PREFACE

Tout rapport d'activité est l'occasion d'un bilan.

Celui de l'année 1995 offre de nombreux points positifs, au nombre desquels je citerai les nouvelles adhésions au FIPOL, les délais extrêmement brefs dans lesquels ont été remplies les conditions d'entrée en vigueur du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 régissant les activités du FIPOL et aussi, l'efficacité d'un Secrétariat réduit en effectif, mais d'une exceptionnelle qualité.



Le bilan de cette année n'est cependant pas exempt d'inquiétudes. Malgré des efforts importants, le dossier du *Haven*, tout comme ceux de *l' Aegean Sea* et du *Braer* n'ont pu trouver une conclusion définitive. Les circonstances de chacune de ces affaires sont différentes et il n'est pas possible de trouver à cette situation un facteur explicatif unique. Force toutefois est de constater les difficultés croissantes que le FIPOL rencontre pour régler des dossiers extrêmement complexes, difficultés auxquelles s'ajoutent dans certaines circonstances celles rencontrées par les experts présents sur le site pour étudier les demandes d'indemnisation.

Géré sous la responsabilité des Etats membres, le FIPOL doit, dans le respect de la Convention qui l'a créé et des droits nationaux qui s'appliquent, permettre une indemnisation juste et rapide des victimes tout en s'assurant que les réceptionnaires d'hydrocarbures qui contribuent au système ne payent pas plus que ce qu'ils doivent. Le FIPOL ne pourra durablement assurer cette fonction de synthèse que si les parties intéressées acceptent les règles qui ont été posées par son Assemblée en matière d'admissibilité des demandes et de preuve des préjudices. A défaut, les contentieux se multiplieront, interdisant des règlements rapides au détriment de celles des victimes pour lesquelles l'indemnisation n'a de sens que si elle est rapide.

Le pragmatisme et la volonté d'apporter des solutions concrètes qui ont toujours caractérisé le FIPOL et ses Etats Membres permettent d'espérer raisonnablement que les difficultés évoquées seront surmontées. C'est certainement dans cet esprit qu'il faut aborder la période passionnante qui s'ouvre, qui est celle d'une transition entre le système issu des Conventions de 1969 et de 1971 et le nouveau qui résulte des Protocoles de 1992. A cet égard, l'année 1996 sera particulièrement importante puisque l'Assemblée du FIPOL 1992 siégera pour la première fois au cours de cette année.

A stylized, handwritten signature in blue ink, reading "Coppolani".

Le Président de l'Assemblée
Charles Coppolani

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 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. 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 £58 millions ou US\$89 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

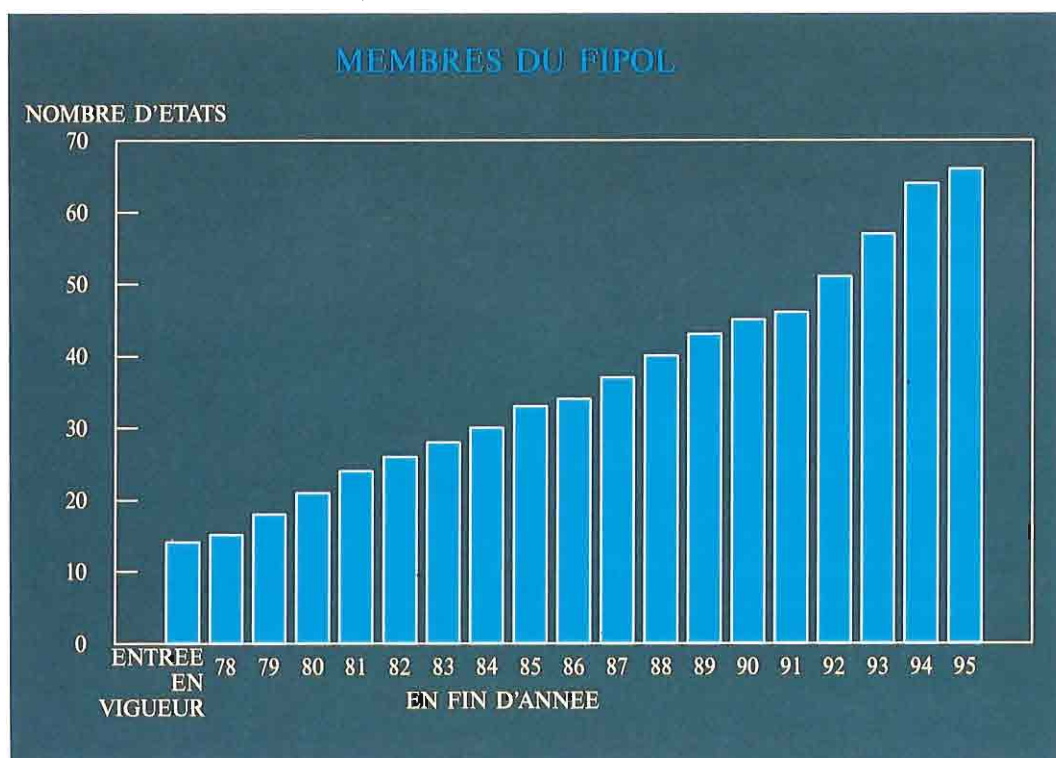
2.1 Etats Membres du FIPOL

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 61 à la fin de 1994.

En 1995, six Etats ont adhéré à la Convention portant création du Fonds. Celle-ci est en effet entrée en vigueur pour l'Australie le 8 janvier 1995, pour les Iles Marshall le 28 février 1995, pour la Belgique le 1er mars 1995, pour la Malaisie le 6 avril 1995 et pour Maurice le 5 juillet 1995. Elle entrera en outre en vigueur pour la Mauritanie le 18 février 1996, ce qui portera à 67 le nombre des Etats Membres, comme suit:

Albanie	Gabon	Norvège
Algérie	Gambie	Oman
Allemagne	Ghana	Papouasie-Nouvelle-
Australie	Grèce	Guinée
Bahamas	Iles Marshall	Pays-Bas
Barbade	Inde	Pologne
Belgique	Indonésie	Portugal
Bénin	Irlande	Qatar
Brunéi Darussalam	Islande	République arabe
Cameroun	Italie	syrienne
Canada	Japon	République de Corée
Chypre	Kenya	Royaume-Uni
Côte d'Ivoire	Koweït	Saint-Kitts-et-Nevis
Croatie	Libéria	Seychelles
Danemark	Malaisie	Sierra Leone
Djibouti	Maldives	Slovénie
Emirats arabes unis	Malte	Sri Lanka
Espagne	Maroc	Suède
Estonie	Maurice	Tunisie
Fédération de Russie	Mauritanie	Tuvalu
Fidji	Mexique	Vanuatu
Finlande	Monaco	Venezuela
France	Nigéria	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 1995, il est allé dans huit 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, à Bahreïn, au Chili, en Colombie, en Equateur, au Honduras, en Israël, au Mozambique, en Nouvelle-Zélande, au Pérou, dans la 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 1995, les Etats ci-après bénéficiaient du statut d'observateur:

Arabie saoudite	Equateur	Pérou
Argentine	Etats-Unis	Philippines
Brésil	Iran (République islamique d')	République populaire démocratique de Corée
Chili	Jamaïque	Suisse
Chine	Lettonie	
Colombie	Panama	
Egypte		

Le Secrétariat du FIPOL a poursuivi ses efforts pour accroître le nombre des Etats Membres. A cet effet, le Secrétariat a participé à un séminaire régional de l'OMI, tenu à Maurice, sur les conventions internationales relatives à la protection du milieu marin et à un

cours régional de formation du REMPEC, tenu à Istanbul (Turquie), sur la préparation et l'intervention en cas d'événements de pollution marine mettant en cause des hydrocarbures et d'autres substances potentiellement dangereuses dans la mer Méditerranée et dans la mer Noire (MEDIPOL 95). Le FIPOL a été représenté à la Conférence internationale de 1995 sur les déversements d'hydrocarbures qui s'est tenue à Long Beach, Californie (Etats-Unis). L'Administrateur et d'autres fonctionnaires ont également 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 1995, le Secrétariat a représenté le FIPOL aux réunions de l'Assemblée, du Conseil et de divers comités de l'OMI.

Les organisations internationales non gouvernementales ci-après sont dotées du statut d'observateur auprès du FIPOL:

- Advisory Committee on Protection 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 Limited
- 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 de sauvetage (ISU)
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 l'assureur de la responsabilité du propriétaire du navire qui, dans la quasi-totalité des cas, est l'une des mutuelles de protection et d'indemnisation appelées Clubs P & I. 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.



Sinistre du *Sea Prince* - hydrocarbures sur une plage de l'île de Sorido (source: KOMOS)

3 ASSEMBLEE ET COMITE EXECUTIF

3.1 Assemblée

18ème session

L'Assemblée, qui se compose de représentants de tous les Etats Membres, a tenu sa 18ème session du 17 au 20 octobre 1995.

M. Charles Coppolani (France) a été élu Président de l'Assemblée.

M. Jørgen Bredholt (Danemark) qui avait fait savoir à l'Assemblée, à sa 17ème session, qu'il ne se représenterait pas à la présidence, a reçu le titre de Président honoraire de l'Assemblée en reconnaissance des seize années qu'il avait passées à la présidence.

L'Assemblée a pris les grandes décisions suivantes lors de la 18ème 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
Allemagne	Japon
Australie	Libéria
Canada	Mexique
Emirats arabes unis	Nigéria
Espagne	Norvège
Fédération de Russie	Pays-Bas
Finlande	

- ◆ L'Assemblée a pris note du rapport du Commissaire aux comptes et de son opinion sur les états financiers du FIPOL et a approuvé les comptes pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1994 (voir section 4.2).
- ◆ Le budget de 1996 qui prévoit des dépenses administratives s'élevant au total à £1 435 930 a été adopté.
- ◆ L'Assemblée a décidé de percevoir pour 1995 des contributions annuelles d'un montant total de £43 millions, lesquelles devaient être payées au 1er février 1996 (voir section 5.3).
- ◆ L'Assemblée a pris note du rapport de l'Organe consultatif sur les placements et a noté les directives internes sur les placements qui avaient été approuvées par l'Administrateur (voir section 4.3).
- ◆ L'Assemblée a noté que les Protocoles de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds entreraient en vigueur le 30 mai 1996. Elle a chargé l'Administrateur de poursuivre ses efforts pour encourager les Etats à devenir Parties aux Protocoles de 1992.
- ◆ L'Assemblée a noté les préparatifs réalisés par l'Administrateur en vue de l'entrée en vigueur du Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds. Elle a

donné à l'Administrateur des instructions supplémentaires concernant ces préparatifs, en particulier s'agissant de l'examen des demandes au sein de l'Organisation (appelée le "Fonds de 1992") qui serait créée en vertu dudit Protocole, puisqu'il n'existerait pas de Comité exécutif (voir section 6.4).

- ◆ Le statut d'observateur auprès du FIPOL a été accordé au Pérou et à l'Union internationale de sauvetage.
- ◆ L'Assemblée a décidé, conformément à l'article 5.4 de la Convention portant création du Fonds, d'inclure, avec effet à compter du 1er mai 1996, les amendements de mai 1994 à la Convention SOLAS de 1974 adoptés par la Conférence des Gouvernements contractants à la Convention SOLAS de 1974 (résolution 1 de la Conférence) et certains des amendements adoptés par la résolution MSC.31(63) (c'est-à-dire ceux ayant trait à la règle V/8-1 et à la règle V/15-1) dans la liste des instruments figurant à l'article 5.3a) de la Convention portant création du Fonds.
- ◆ L'Assemblée a examiné les problèmes qui s'étaient posés à la suite du sinistre du *Haven* et l'offre de règlement global faite par le propriétaire du navire/UK Club et le FIPOL, et a décidé que toute initiative future visant un règlement global devait être prise par les demandeurs, y compris le Gouvernement italien (voir section 8.2).

3.2 Comité exécutif

Le Comité exécutif a tenu cinq sessions en 1995, trois sous la présidence de M. Charles Coppolani (France) et deux sous la présidence de M. Willem Oosterveen (Pays-Bas). La 42ème session s'est tenue les 10 et 11 avril, la 43ème session le 9 juin, la 44ème session du 16 au 19 octobre, la 45ème session le 20 octobre et la 46ème session les 11 et 12 décembre 1995.

Il est rendu compte des principales décisions prises par le Comité exécutif lors de ces cinq sessions de 1995 dans la section 8.2 qui traite des divers sinistres.

42ème session

Les débats de la 42ème session du Comité exécutif se sont axés sur certaines questions relatives aux sinistres du *Rio Orinoco* (Canada, 1990), du *Haven* (Italie, 1991), de l'*Aegean Sea* (Espagne, 1992), du *Braer* (Royaume-Uni, 1993), du *Seki* (Emirats arabes unis, 1994) et du *Toyotaka Maru* (Japon, 1994). 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.

43ème session

A sa 43ème session, le Comité exécutif a examiné une proposition de règlement global pour le sinistre du *Haven*. Il a, en outre, poursuivi son examen du sinistre du *Seki*. Le Comité a également adopté une version révisée du Manuel du FIPOL sur les demandes d'indemnisation.

44ème session

A sa 44ème session, le Comité exécutif a poursuivi l'examen des sinistres du *Haven*, de l'*Aegean Sea*, du *Braer*, du *Keumdong N°5* (République de Corée, 1994) et du *Seki*. Le Comité a examiné les éléments nouveaux concernant l'offre de règlement global dans l'affaire du *Haven*. Etant donné qu'aucun accord n'était intervenu sur le règlement proposé, essentiellement parce que le Gouvernement italien n'avait ni accepté l'offre ni indiqué qu'il la considérait favorablement, le Comité a renvoyé la question à l'Assemblée. Il s'est également penché sur les sinistres du *Sea Prince* (République de Corée, 1995), du *Yeo Myung* (République de Corée, 1995), du *Senyo Maru* (Japon, 1995) et du *Yuil N°1* (République de Corée, 1995). Il a 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.

45ème session

A sa 45ème session, le Comité exécutif a élu M. Willem Oosterveen (Pays-Bas) à la présidence. Il a examiné des demandes relatives au sinistre de l'*Aegean Sea*.

46ème session

A sa 46ème session, le Comité exécutif a étudié la question de savoir si le propriétaire du navire était autorisé à limiter sa responsabilité dans l'affaire du *Braer*, ainsi que des questions connexes. Il s'est également penché sur le bilan des demandes nées du sinistre du *Braer*. Le Comité a examiné l'évolution de la situation concernant un certain nombre d'autres sinistres, notamment celui du *Honam Sapphire* (République de Corée, 1995). Il s'est aussi penché sur les problèmes liés au paiement des demandes qui n'étaient pas frappées de prescription vis-à-vis du FIPOL dans l'affaire du *Haven*.

4 ADMINISTRATION DU FIPOL

4.1 Secrétariat

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

A la fin de 1995, 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, une Téléphoniste/Secrétaire et un Commis/Messenger.

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. Dans deux affaires (celles de l'*Aegean Sea* et du *Braer*), le FIPOL et l'assureur 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 1994 ont été approuvés par l'Assemblée en octobre 1995. Des tableaux récapitulant les renseignements donnés dans les états financiers du FIPOL certifiés pour cet exercice figurent aux annexes II à XIV 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 1994 sont reproduits intégralement aux annexes XV et XVI.

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 £960 000.

Le fonds général (annexe III) a enregistré en 1994 des recettes d'un montant total de £8 467 614, dont une partie (£426 419) provenait des intérêts perçus sur les placements des avoirs du FIPOL (voir section 4.3). Des contributions initiales d'un montant total de £44 966 ont été versées par les contribuables d'un Etat Membre. Les contributions annuelles de £7 907 141 ont représenté la majeure part des recettes du fonds général. Les dépenses administratives se sont élevées à £863 053 en 1994, tandis que les dépenses au titre des petites demandes d'indemnisation se chiffraient, au total, à £1 530 265. Un excédent de £6 085 290 s'est dégagé pour l'exercice financier 1994.

Le 1er février 1994, un montant de £199 958 a été remboursé aux personnes qui avaient contribué au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Brady Maria/Thuntank 5* (annexe IV). Le solde de £5 907 a été viré au fonds général et ce fonds des grosses demandes d'indemnisation a été clôturé.

Aucune opération notable n'a été faite en 1994 sur le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Kasuga Maru N°1* ni sur le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Rio Orinoco* (annexes V et VI). Au 31 décembre 1994, ces fonds enregistraient des soldes de £363 349 et £1 288 207, respectivement.

Le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Haven* (annexe VII) a obtenu un rendement de £1 516 751 sur le placement de ses avoirs. Les paiements au titre d'honoraires et d'autres frais se sont élevés au total à £664 201. Le solde enregistré au 31 décembre 1994 se chiffrait à £28 018 647.

Le 31 décembre 1994, l'excédent de £60 115 qui se dégageait du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Volgoneft 263* (annexe VIII) a été viré au fonds général et le fonds des grosses demandes d'indemnisation a été clôturé.

Les fonds de l'*Aegean Sea*, du *Braer*, du *Taiko Maru* et du *Keumdong N°5* (annexes IX, X XI et XII) ont encaissé, en 1994, des contributions d'un montant total de £19 970 504, £34 812 145, £9 853 301 et £4 926 650, respectivement. Les indemnités versées se sont élevées au total à £1 479 880, £20 451 175, £5 920 364 et £3 016 459, respectivement. Au 31 décembre 1994, les fonds de l'*Aegean Sea*, du *Taiko Maru* et du *Keumdong N°5* avaient un solde de £19 192 042, £3 188 158 et £1 451 636, respectivement. A cette date, le fonds du *Braer* enregistrait un déficit de £316 098.

Le bilan du FIPOL au 31 décembre 1994 qui figure à l'annexe XIII indique des avoirs nets de £11 825 448. Un état détaillé du passif éventuel du FIPOL figure dans un tableau joint aux états financiers. Au 31 décembre 1994, le passif éventuel était évalué à £178 601 159 au titre de demandes d'indemnisation nées de 18 sinistres.

En ce qui concerne le sinistre du *Haven* (Italie, avril 1991), des demandes d'indemnisation d'un montant total d'environ £650 millions avaient été soumises au 31 décembre 1994. On évaluait le passif éventuel à £36 325 600 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 au début de 1996. 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 1995 seront soumis au printemps de 1996 au Commissaire aux comptes pour qu'il formule son opinion, puis ils seront présentés à l'Assemblée pour approbation à sa session d'octobre 1996. Ces comptes seront ensuite reproduits dans le Rapport annuel du FIPOL pour 1996.

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 1995, des placements ont été effectués auprès de plusieurs banques, maisons d'escompte et sociétés de crédit immobilier du Royaume-Uni. Au 31 décembre 1995, le portefeuille des placements du FIPOL s'élevait au total à £90 millions. Ce montant se compose des avoirs du FIPOL, du Fonds de prévoyance du personnel et d'un solde créditeur de £183 000 au titre du compte des contribuables.

Le taux de base en vigueur à Londres qui s'élevait à 6¼% à la fin de 1994 a été porté à 6¾% le 2 février 1995 et à 6½% le 13 décembre 1995. Comme par le passé, les taux obtenus sur les placements du FIPOL ont constamment été supérieurs au taux de base. Les intérêts perçus en 1995 sur les placements se sont élevés à £6 260 000, sur un capital de £91 millions en moyenne.

Le FIPOL détenait un dépôt à terme fixe de £2 millions auprès de Baring Brothers & Co Ltd, lorsque, le 26 février 1995, la quasi totalité des entités du Groupe Barings ont cessé leurs transactions et ont été placés sous administration judiciaire, comme suite à l'endettement massif du Groupe résultant principalement des opérations à grande échelle effectuées sur le marché des produits dérivés par sa succursale de Singapour. Le 6 mars 1995, une banque néerlandaise a acquis l'essentiel des affaires de Barings, reprenant l'ensemble de son actif et de son passif. Le dépôt de £2 millions a été dûment remboursé au FIPOL, à l'échéance du 21 juin 1995, ainsi que les intérêts.

En octobre 1994, l'Assemblée a créé un organe consultatif sur les placements qui serait composé d'experts ayant des connaissances spécialisées en matière de placement et qui donnerait à l'Administrateur des conseils de caractère général à cet égard. En 1995, l'Organe a notamment révisé les procédures internes du FIPOL relatives à l'évaluation individuelle des banques, des maisons d'escompte et des sociétés de crédit immobilier, et il a prêté son concours à l'Administrateur pour établir des directives internes sur les placements. En octobre 1995, l'Assemblée a pris note du rapport de l'Organe consultatif sur les placements et a reconduit ses trois membres dans un deuxième mandat d'un an.

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 1995, 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 1995, correspondait à £0,0030162.

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 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 comme cela est indiqué ci-après.

Au 31 décembre 1995, 98,37% des contributions annuelles de 1994, qui étaient dues le 1er février 1995, avaient été versés.

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

5.3 Contributions annuelles de 1995

En octobre 1995, l'Assemblée a décidé de percevoir pour 1995 des contributions annuelles au fonds général et à trois fonds des grosses demandes d'indemnisation qui s'élevaient à un montant total de £43 millions et étaient payables au 1er février 1996.

Les contributions annuelles demandées pour 1995 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	—	1994	6 millions	0,0051345
Fonds du <i>Braer</i>	05.01.93	1992	14 millions	0,0143552
Fonds du { <i>Sea Prince</i> <i>Yeo Myung</i> <i>Yuil N°1</i> }	{ 23.07.95 03.08.95 21.09.95 }	1994	20 millions	0,0170880
Fonds du <i>Senyo Maru</i>	03.09.95	1994	3 millions	0,0025632

Au 31 décembre 1995, un total de £177 321 avait été reçu au titre des contributions annuelles de 1995.

Les contributions de 1995 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 1994 (annexe XVII). Elles se répartissent entre les Etats Membres comme cela est indiqué dans le graphique ci-après.

Estimant que le solde du fonds du *Kasagu Maru N°1* et du *Rio Orinoco* était important, l'Assemblée a décidé, en application du Règlement intérieur, de rembourser les contributeurs à chacun de ces fonds des grosses demandes d'indemnisation au 1er février 1996, comme cela est indiqué ci-après, et de virer le solde au fonds général.

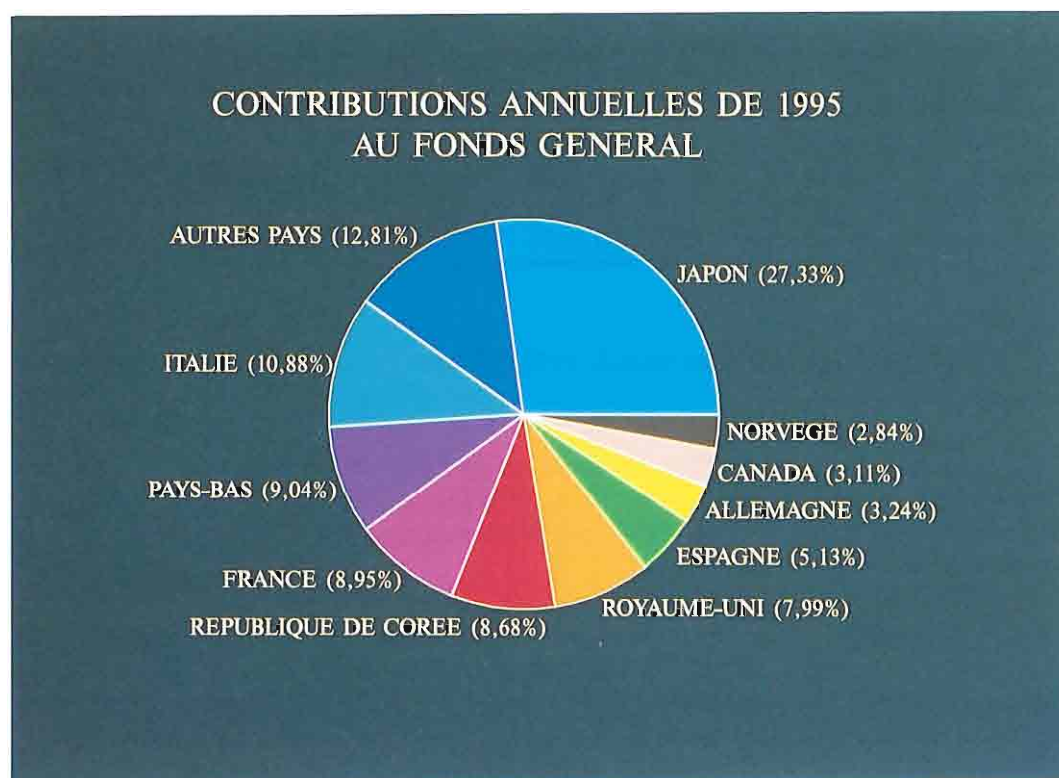
Fonds	Date du sinistre	Hydrocarbures reçus: année pertinente	Total à percevoir £	Montant dû par tonne £
Fonds du <i>Kasuga Maru</i>	10.12.88	1987	360 000	0,0004509
Fonds du <i>Rio Orinoco</i>	16.10.90	1989	1 280 000	0,0014116

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

Les versements effectués par le FIPOL au titre de demandes d'indemnisation pour une pollution par les hydrocarbures varient considérablement d'une année à l'autre. En conséquence, le niveau des contributions à verser au FIPOL varie aussi d'une année à l'autre, comme le montre le tableau ci-après.

Pour ce qui est de l'encaissement des contributions d'années antérieures, un total de £968 995 n'avait pas été acquitté au 31 décembre 1995; 44% de cet arriéré étaient dus par des contributeurs de l'ancienne Union des Républiques socialistes soviétiques et de l'ex-Yougoslavie.

En octobre 1995, l'Assemblée s'est déclarée satisfaite de la situation concernant le paiement des contributions.



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
1995	6 000 000	37 000 000	43 000 000

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

6.1 Historique

En novembre 1992, une conférence diplomatique tenue sous les auspices de l'OMI a adopté deux protocoles modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 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. Ils maintiennent les dispositions de fond de deux Protocoles adoptés en 1984 mais prévoient des conditions d'entrée en vigueur moins rigoureuses, les Protocoles de 1984 ne pouvant manifestement pas recueillir le nombre requis de ratifications pour entrer en vigueur.

6.2 Entrée en vigueur

Les Protocoles de 1992 modifiant la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds entreront en vigueur le 30 mai 1996. Au 31 décembre 1995, 15 Etats avaient déposé des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatifs aux deux Protocoles et un Etat (l'Egypte) n'avait déposé un instrument d'adhésion qu'au Protocole de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile. Les dates d'entrée en vigueur respectives des Protocoles à l'égard de ces 16 Etats sont les suivantes:

Etat	Entrée en vigueur	Etat	Entrée en vigueur
Allemagne	30 mai 1996	Iles Marshall	16 octobre 1996
Australie	9 octobre 1996	Japon	30 mai 1996
Danemark	30 mai 1996	Libéria	5 octobre 1996
Egypte*	30 mai 1996	Mexique	30 mai 1996
Espagne**	6 juillet 1996	Norvège	30 mai 1996
Finlande	24 novembre 1996	Oman	30 mai 1996
France	30 mai 1996	Royaume-Uni	30 mai 1996
Grèce	9 octobre 1996	Suède	30 mai 1996

* Protocole à la Convention sur la responsabilité civile seulement.

** Protocole à la Convention sur la responsabilité civile. Pour le Protocole à la Convention portant création du Fonds, voir l'explication ci-après.

Le Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds prévoit un mécanisme pour la dénonciation obligatoire de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, une fois que la quantité totale des hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus dans les Etats Parties au Protocole à la Convention portant création du Fonds aura atteint 750 millions de tonnes. Les conditions requises pour la dénonciation obligatoire devraient être remplies au cours de l'été de 1996. Les Etats Parties au Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds ainsi que les Etats qui ont déposé leurs instruments de ratification à l'égard de ce protocole devront

alors dénoncer la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds dans les six mois, avec effet douze mois plus tard.

Dans son instrument de ratification relatif au Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds, l'Espagne a fait, conformément à ce Protocole, une déclaration, selon laquelle le Protocole n'entrerait en vigueur à l'égard de l'Espagne que 18 mois après que la quantité totale des hydrocarbures donnant lieu à contribution avait atteint 750 millions de tonnes. Aucune déclaration correspondante n'a été faite en vertu du Protocole à la Convention sur la responsabilité civile.

6.3 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) (£2,9 millions) pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités; b) 3 millions de DTS (£2,9 millions), plus 420 DTS (£403) 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 (£57,3 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 (£130 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 (£192 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 respectifs 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 Fonds de 1992 par les réceptionnaires d'hydrocarbures dans un Etat donné. Le plafond est fixé à 27,5% du montant total des contributions annuelles au Fonds de 1992. 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 Fonds de 1992 dépassera 750 millions de tonnes, ou à l'expiration d'une période de cinq ans après l'entrée en vigueur du Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds, si cette dernière date est plus rapprochée.

6.4 Préparatifs pour l'entrée en vigueur des Protocoles de 1992

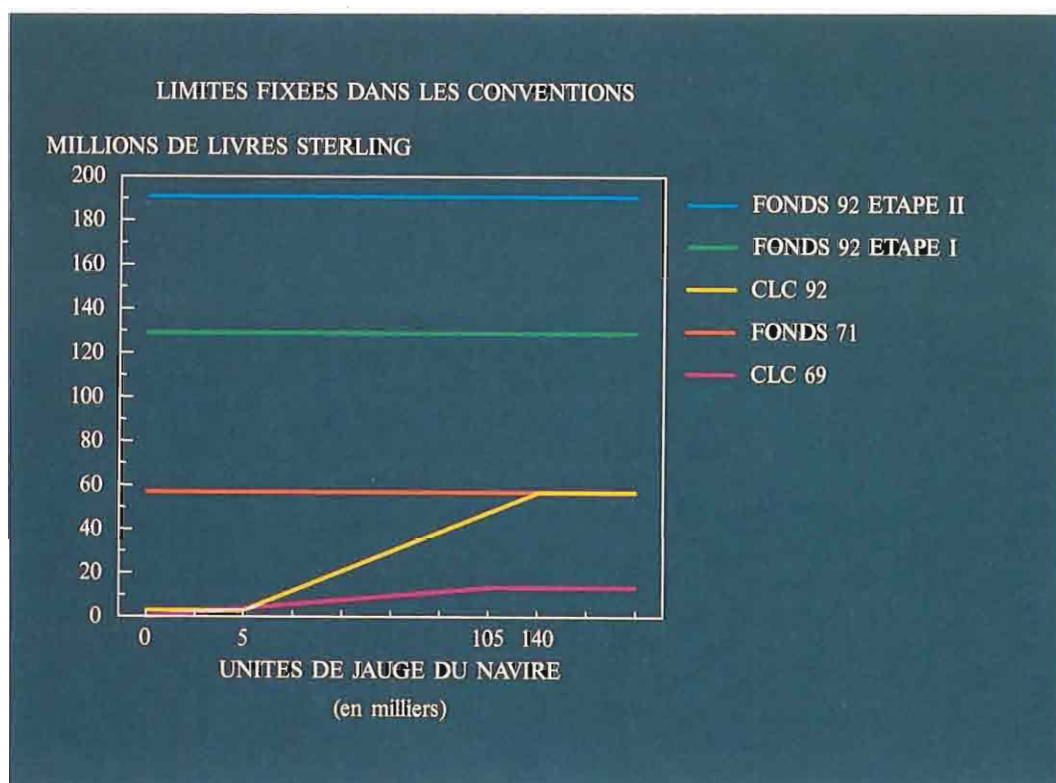
En vertu de l'article 36 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le Protocole de 1992 y relatif (la Convention de 1992 portant création du Fonds), le Secrétaire général de l'OMI convoquera la 1ère session de l'Assemblée du Fonds de 1992. Cette session se tiendra au cours de la semaine commençant le 24 juin 1996.

En octobre 1994, l'Assemblée du Fonds actuel (le Fonds de 1971) a chargé l'Administrateur de poursuivre son examen des diverses questions relatives à l'entrée en vigueur des Protocoles de 1992. En octobre 1995, l'Assemblée du Fonds de 1971 a analysé les conclusions de cette étude et a fait observer que les positions qu'elle pourrait adopter concernant la structure ou le fonctionnement du Fonds de 1992 ne seraient que des propositions et que toutes décisions à cet égard devraient être prises par l'Assemblée du Fonds de 1992.

Compte tenu des liens très étroits qui existeront entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992, en particulier pendant la période où les deux Fonds coexisteront, l'Assemblée du Fonds de 1971 sera appelée à prendre certaines décisions à la lumière des décisions prises par l'Assemblée du Fonds de 1992 à sa 1ère session. Pour cette raison, l'Assemblée du Fonds de 1971 se réunira en session extraordinaire pendant la semaine où se tiendra la 1ère session de l'Assemblée du Fonds de 1992.

L'Administrateur a fondé ses travaux préparatoires pour l'entrée en vigueur du Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds sur les hypothèses suivantes:

- ◆ Le Fonds de 1992 aurait son Siège au Royaume-Uni.
- ◆ Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 seraient administrés par un Secrétariat commun dirigé par un Administrateur, du moins tant que les Etats recevant les plus grandes quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution demeureraient Parties à la Convention de 1971 portant création du Fonds.
- ◆ Compte tenu des liens très étroits qui existeraient entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992, il importait d'assurer une étroite coordination entre les décisions de l'Assemblée du Fonds de 1971 (et du Comité exécutif du Fonds de 1971 concernant les fonctions qui lui seraient attribuées) et celles de l'Assemblée du Fonds de 1992.



- ◆ Il y aurait avantage à ce que, dans la mesure du possible, le même Règlement intérieur et le même Règlement financier s'appliquent au Fonds de 1971 et au Fonds de 1992.
- ◆ Il serait nécessaire de coordonner les décisions du Comité exécutif du Fonds de 1971 et celles de l'organe qui, au sein du Fonds de 1992, serait chargé du traitement des demandes d'indemnisation, étant donné que les deux organisations pourraient avoir à connaître des demandes nées d'un même sinistre.
- ◆ Pour ce qui est du versement des contributions au Fonds de 1971 et au Fonds de 1992, il faudrait prévoir des procédures qui n'entraînent pas pour les contributeurs un fardeau administratif inutilement lourd.
- ◆ Il faudrait trouver une formule simple pour répartir les frais de fonctionnement du Secrétariat commun entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992.
- ◆ Les deux organisations devraient, si possible, avoir le même commissaire aux comptes.

En octobre 1995, l'Assemblée a pensé, comme l'Administrateur, que le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 devraient être administrés par un Secrétariat commun dirigé par un Administrateur, du moins tant que les Etats recevant les plus grandes quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution demeureraient Parties à la Convention de 1971 portant création du Fonds.

L'Assemblée a débattu de la transition à prévoir entre la phase au cours de laquelle le Fonds de 1992 serait administré par le Secrétariat du Fonds de 1971 et la phase où le

Fonds de 1992 aurait son propre Secrétariat. Elle a décidé qu'il conviendrait de revenir sur cette question à un stade ultérieur, par exemple à la fin de la période transitoire (c'est-à-dire lorsque les dénonciations obligatoires auraient pris effet et que les Etats Membres du Fonds de 1992 ne seraient plus Membres du Fonds de 1971).

L'Assemblée a examiné le projet de Règlement intérieur de l'Assemblée du Fonds de 1992 ainsi que le projet de Règlement intérieur et de Règlement financier du Fonds de 1992. Ces projets de textes ont été entérinés d'une manière générale et ils seront soumis à la 1ère session de l'Assemblée du Fonds de 1992.

L'Assemblée du Fonds de 1971 a examiné un certain nombre de questions découlant de l'application des dispositions du Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds concernant le plafonnement des contributions. Elle a estimé que le système du plafonnement devrait s'appliquer séparément pour une année donnée à chaque mise en recouvrement de contributions au fonds général et à chaque mise en recouvrement de contributions à un fonds des grosses demandes d'indemnisation.

L'Assemblée a souscrit au point de vue de l'Administrateur selon lequel il serait préférable que l'Assemblée du Fonds de 1992 diffère la première mise en recouvrement des contributions jusqu'à la session extraordinaire qu'elle tiendrait en octobre 1996 et lors de laquelle elle serait mieux à même de fixer un niveau approprié pour ces contributions. L'Assemblée a pensé que les contributions au Fonds de 1992 devraient être, autant que possible, mises en recouvrement en même temps que les contributions au Fonds de 1971.

L'Assemblée a examiné les conséquences découlant du fait que la Convention de 1992 portant création du Fonds ne prévoyait pas de comité exécutif, l'Assemblée du Fonds de 1992 devant décider de la structure à mettre en place pour le traitement des demandes d'indemnisation. Elle a estimé qu'il ne serait pas pratique de constituer des groupes de travail distincts pour traiter des demandes nées de chaque sinistre important, comme cela avait été suggéré lors de la Conférence internationale de 1984 qui avait adopté les Protocoles de 1984. L'Assemblée a estimé que l'Assemblée du Fonds de 1992 devrait créer un organe subsidiaire chargé des demandes d'indemnisation dont la composition et le rôle devraient être semblables à ceux du Comité exécutif du Fonds de 1971.

L'Assemblée a convenu qu'il était essentiel de veiller à harmoniser les décisions du Fonds de 1992 et celles du Fonds de 1971 concernant la recevabilité des demandes. Elle a appuyé un projet de résolution soumis à l'examen de l'Assemblée du Fonds de 1992 concernant la politique de ce Fonds en matière de recevabilité des demandes d'indemnisation. Il a été convenu que la publication d'un manuel sur les demandes d'indemnisation qui serait établi conjointement par le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 serait d'une utilité considérable pour les demandeurs.

L'Administrateur a été chargé de poursuivre ses entretiens avec le Gouvernement du Royaume-Uni concernant la conclusion d'un accord de Siège pour le Fonds de 1992.

L'Assemblée a chargé l'Administrateur de préparer des documents révisés à la lumière des débats de la 18ème session et de toutes autres observations qui pourraient être faites par les Gouvernements d'Etats Membres avant le 31 décembre 1995. Elle l'a également chargé de présenter au Secrétaire général de l'OMI tout document qu'il aurait établi pour soumission à la 1ère session de l'Assemblée du Fonds de 1992, en l'invitant à diffuser ces documents aux Etats et organisations intéressés.

7 SYSTEMES VOLONTAIRES DE L'INDUSTRIE

Au moment même où la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds étaient négociées, deux systèmes volontaires correspondants étaient adoptés dans l'industrie, à savoir l'accord TOVALOP (Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution), accord volontaire des propriétaires de navires-citernes concernant la responsabilité en matière de pollution par les hydrocarbures, et l'accord CRISTAL (Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution), accord destiné à compléter la responsabilité des navires-citernes en matière de pollution par les hydrocarbures. Ces deux systèmes prévus par l'industrie avaient pour objet de fournir une indemnisation comparable à celle qui était disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds dans les Etats qui n'avaient pas ratifié ces conventions. Les accords TOVALOP et CRISTAL étaient destinés à servir de solutions intérimaires et ne devaient opérer que jusqu'à la mise en application des deux Conventions internationales au niveau mondial.

En novembre 1995, le Conseil d'administration de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF - société qui administre l'accord TOVALOP) et de Cristal Ltd (société qui administre CRISTAL) a décidé que les accords volontaires ne seraient pas renouvelés lorsqu'ils viendraient à expiration le 20 février 1997. De l'avis du Conseil d'administration, l'utilité des accords intérimaires TOVALOP et CRISTAL s'était éteinte au fil des ans, au fur et à mesure que de plus en plus d'Etats devenaient Parties à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds. Leur décision de mettre fin à TOVALOP et à CRISTAL reflétait l'augmentation rapide du nombre des Etats maritimes qui avaient accepté ces deux conventions et les Protocoles de 1992 y relatifs, lesquels offraient aux victimes de dommages dus à des déversements d'hydrocarbures d'importants avantages par rapport aux accords volontaires. Le Conseil d'administration a estimé que le maintien des accords volontaires pourrait être un facteur de ralentissement, faute d'inciter les Etats qui ne l'avaient pas encore fait à ratifier ces protocoles.

8 REGLEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

8.1 Aperçu général

Règlement des demandes d'indemnisation entre 1978 et 1995

Entre la date de sa création en octobre 1978 et le 31 décembre 1995, le FIPOL est intervenu dans le règlement de demandes d'indemnisation nées de 72 événements. Le total des indemnités versées par le FIPOL s'élève, à ce jour, à quelque £116 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>Thuntank 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>Vistabella</i>	Caraïbes	1991	£1 002 512
<i>Taiko Maru</i>	Japon	1993	£7 183 928
<i>Toyotaka Maru</i>	Japon	1994	£5 081 754

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; pour les sinistres du *Seki* et du *Sea Prince*, des paiements n'ont à ce jour été versés que par le propriétaire du navire ou son assureur:

Navire	Lieu du sinistre	Année	Paielements
<i>Aegean Sea</i>	Espagne	1992	£8 231 700
<i>Braer</i>	Royaume-Uni	1993	£46 228 584
<i>Keumdong N°5</i>	République de Corée	1993	£4 529 645
<i>Seki</i>	Emirats arabes unis	1994	£6 058 500
<i>Sea Prince</i>	République de Corée	1995	£11 588 788
<i>Yuil N°1</i>	République de Corée	1995	£1 354 805

L'annexe XVIII du présent rapport contient un résumé de tous les sinistres pour lesquels le FIPOL 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.

Au fil des ans, les indemnités réclamées au FIPOL à la suite de déversements d'hydrocarbures ont considérablement augmenté. Dans plusieurs affaires récentes, le montant

total des demandes soumises dépasse largement le montant maximal disponible en vertu de la Convention portant création du Fonds. Des demandes ont également été présentées qui, de l'avis du FIPOL, ne relèvent pas du champ des dommages par pollution, tels qu'ils sont définis dans les Conventions. Des demandes ont, en outre, été présentées qui, tout en étant considérées comme recevables en principe par le FIPOL, portent sur des montants que le Fonds estime fortement exagérés. De ce fait, le FIPOL et des demandeurs sont devenus parties à de longues procédures judiciaires. Dans ces conditions, le Fonds a de plus en plus de mal à remplir son objectif, qui est d'honorer rapidement les demandes recevables.

Sinistres survenus en 1995

En 1995, il s'est produit sept sinistres qui ont entraîné ou entraîneront des demandes d'indemnisation contre le FIPOL, à savoir ceux du *Dae Woong*, du *Sea Prince*, du *Yeo Myung*, du *Yuil N°1* et du *Honam Sapphire*, tous survenus en République de Corée, et ceux du *Shinryu Maru N°8* et du *Senyo Maru*, au Japon.

Le 27 juin 1995, le navire-citerne coréen *Dae Woong* s'est échoué au large du port de Kojung (République de Corée) à environ 150 kilomètres au sud-ouest de Séoul. Des demandes au titre des frais de nettoyage ont été soumises et des demandes sont attendues au titre du secteur de la pêche.

Le 23 juillet 1995, le pétrolier chypriote *Sea Prince* s'est échoué près de Yosu (République de Corée) alors qu'il était chargé d'environ 86 000 tonnes de pétrole brut. Quelque 700 tonnes de combustible de soute ont été déversées ainsi qu'une petite quantité indéterminée de pétrole brut qui s'est échappée des citernes à cargaison. Le reste de la cargaison a été transbordée dans d'autres navires, à l'exception de quelque 950 tonnes. Les hydrocarbures déversés ont touché le littoral et ont nécessité d'importantes opérations de nettoyage. La zone abrite d'importantes activités aquacoles dont les installations ont été touchées par les hydrocarbures. Ce sinistre a donné lieu à de très notables demandes d'indemnisation. Le propriétaire du navire a versé quelque £12 millions au titre des opérations de nettoyage.

Le 3 août 1995, le navire-citerne coréen *Yeo Myung* est entré en collision avec un remorqueur au large de l'île de Koje (République de Corée). Les quelque 40 tonnes d'hydrocarbures déversés ont souillé une partie du littoral qui avait été nettoyé à la suite du sinistre du *Sea Prince*. Les hydrocarbures ont également touché certaines installations aquacoles. Des demandes d'indemnisation d'un montant considérable ont été présentées au titre du coût des opérations de nettoyage et des préjudices subis par les secteurs de la pêche et de l'aquaculture.

Le 4 août 1995, alors que le navire-citerne japonais *Shinryu Maru N°8* approvisionnait un vraquier en combustible de soute par l'intermédiaire d'un autre navire-citerne à Chita (Japon), le maniement incorrect d'une manche d'approvisionnement a entraîné la fuite d'hydrocarbures qui ont contaminé trois navires et dont une certaine quantité s'est déversée dans la mer. Ce sinistre donnera lieu à des demandes d'un faible montant seulement.

Le 3 septembre 1995, le caboteur-citerne japonais *Senyo Maru* est entré en collision avec un vraquier au large de Ube, préfecture de Yamaguchi (Japon), provoquant le déversement de quelque 95 tonnes de la cargaison de fuel-oil lourd. La zone touchée abrite d'importantes activités de pêche. Le FIPOL a reçu des demandes au titre des frais de nettoyage et des dommages causés à la pêche.

Le 21 septembre 1995, le caboteur-citerne coréen *Yuil N°1* s'est échoué au large de Pusan (République de Corée). Il a été renfloué mais a sombré alors qu'il était remorqué. L'échouement et le naufrage ont provoqué un premier déversement d'hydrocarbures, qui a été suivi de nouvelles fuites de petites quantités d'hydrocarbures de l'épave. De vastes opérations de nettoyage ont été menées. Les hydrocarbures déversés ont touché des zones de pêche et des installations aquacoles. Des demandes d'indemnisation ont été présentées pour des montants notables. Des paiements de quelque £1,3 million ont été versés.

Au cours de manoeuvres d'accostage le 17 novembre 1995 au terminal pétrolier de Yosu (République de Corée), le navire-citerne panaméen *Honam Sapphire* a heurté une défense, perçant une citerne. Une quantité indéterminée de pétrole brut s'est échappée de la citerne endommagée. Plusieurs fermes piscicoles flottantes et éclosiers à terre, des filets fixes, ainsi que des lieux de pêche communs dans la zone intertidale, ont été atteints par les hydrocarbures. Les demandes au titre du coût des opérations de nettoyage et des dommages causés à la pêche atteindront des montants notables.

En mars 1995, le FIPOL a été avisé d'une pollution par les hydrocarbures qui s'était produite à Mohammedia (Maroc) le 30 novembre 1994. Il semble toutefois que ces hydrocarbures ne provenaient pas d'un navire-citerne en charge. En conséquence, aucune demande d'indemnisation ne serait recevable en vertu de la Convention portant création du Fonds.

En décembre 1995, le FIPOL a reçu une demande concernant le sinistre du *Kihnu* qui était survenu en Estonie en janvier 1993.

Le FIPOL a suivi l'échouement du pétrolier norvégien *Borga* survenu au large de Milford Haven (Royaume-Uni) en octobre 1995. Le navire, transportant 120 000 tonnes de pétrole brut, a été renfloué le lendemain sans que des hydrocarbures aient été déversés. Le FIPOL a, en outre, suivi l'affaire du *Sarpindo-Privumi*, qui concernait l'abordage de deux navires-citernes au large de Sumatra (Indonésie) en juillet 1995. Aucun de ces sinistres ne donnera lieu à des demandes d'indemnisation à l'encontre du FIPOL.

Sinistres d'années antérieures non encore réglés

Au 31 décembre 1995, des demandes d'indemnisation de tiers demeuraient en suspens pour six sinistres intéressant le FIPOL qui étaient intervenus avant 1995, à savoir ceux du *Haven*, de l'*Aegean Sea*, du *Braer*, du *Keumdong N°5*, de l'*Iliad* et du *Seki*. La situation à leur égard est résumée ci-dessous.

Le sinistre du *Haven* (Italie, 1991) a entraîné une grave pollution par les hydrocarbures en Italie et a aussi touché la France et Monaco. Quelque 1 350 demandes d'indemnisation ont été soumises au tribunal de première instance de Gênes, dans le cadre de la procédure en limitation engagée contre le propriétaire du navire, pour un montant total correspondant à environ £680 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 1996. 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 102 643 800 000 (£42 millions). Toutefois, le tribunal de Gênes a fixé le montant maximal payable par le FIPOL à Lit 771 397 947 400 (£313 millions) sur la base de la valeur de l'or sur le marché libre. Le FIPOL a fait appel du jugement du tribunal.

Le FIPOL a soutenu dans la procédure judiciaire entamée en Italie que la majorité des demandes nées du sinistre du *Haven* avaient été frappées de prescription vis-à-vis du FIPOL le 11 avril 1994 ou peu de temps après cette date. En juin 1995, le Comité exécutif a décidé de charger l'Administrateur de poursuivre les négociations avec les demandeurs dans l'affaire du *Haven* et il l'a autorisé à convenir, au nom du FIPOL, d'un règlement global qui s'inscrive dans le cadre d'un montant total de Lit 137 643 800 000 (£56 millions), soit subordonné à certaines modalités et conditions et soit sans préjudice de la position du FIPOL en ce qui concerne la prescription. Ce montant serait calculé comme suit: le propriétaire du navire et l'assureur P & I contribueraient au fonds de limitation du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile (Lit 23 950 220 000 ou £9,7 millions); s'ajouteraient une offre d'intérêt sur ce montant faite sans préjudice (Lit 10 milliards ou £4,1 millions) et un montant additionnel versé à titre gracieux (Lit 25 milliards ou £10,2 millions); le FIPOL verserait la différence entre le fonds de limitation du propriétaire du navire et le montant maximal de 60 millions de DTS payable en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds (Lit 78 693 580 000 ou £31,9 millions). Aucun accord n'a toutefois été conclu en ce qui concerne le règlement global proposé, essentiellement parce que le Gouvernement italien n'a ni accepté l'offre ni indiqué qu'il la considérerait favorablement. Les conditions fixées par le Comité exécutif n'ayant pas été remplies, celui-ci a, en octobre 1995, renvoyé la question à l'Assemblée. Cette dernière a décidé qu'à l'avenir toute initiative en faveur d'un règlement global devait être prise par les demandeurs, y compris le Gouvernement italien.



Sinistre du *Honam Sapphire* - des pêcheurs locaux prennent part aux opérations de nettoyage (source: ITOPF)

Le sinistre de l'*Aegean Sea* (Espagne, décembre 1992) a donné lieu à des demandes d'un montant total de quelque £132 millions. Ces demandes portent sur le coût des opérations de nettoyage et les préjudices économiques subis par un grand nombre de pêcheurs, par des personnes se livrant à diverses formes d'aquaculture et par d'autres personnes diversement touchées par l'événement. La plupart des demandes n'ont pas encore été réglées, du fait, surtout, que nombre de demandeurs n'ont pas présenté suffisamment de documents à l'appui de leurs demandes. Au 31 décembre 1995, un montant total de £8,2 millions avait été acquitté en ce qui concerne 815 demandes. Les demandes nées du sinistre de l'*Aegean Sea* ont été frappées de prescription le 3 décembre 1995 ou peu de temps après cette date.

Le sinistre du *Braer* (Royaume-Uni, janvier 1993) a également entraîné un grand nombre de demandes d'indemnisation portant principalement sur des préjudices économiques subis par des salmoniculteurs, des pêcheurs, des entreprises spécialisées dans le conditionnement et la transformation du poisson, des agriculteurs et exploitants agricoles dont les pâturages avaient été contaminés et des particuliers dont les maisons avaient également été contaminées. Au 31 décembre 1995, des demandes d'un montant total de £46,2 millions avaient été réglées et acquittées. En octobre 1995, le Comité exécutif a décidé que le FIPOL devrait suspendre tout nouveau paiement, compte tenu de l'incertitude qui planait au sujet des demandes en suspens, notamment du fait qu'un certain nombre de demandeurs avaient engagé ou allaient vraisemblablement engager une action en justice contre le FIPOL. Les demandes nées du sinistre du *Braer* seront frappées de prescription le 5 janvier 1996 ou peu de temps après. A cette date, 290 demandes d'un montant total de £80 millions auront fait l'objet d'une action en justice.

Le sinistre du *Keumdong N°5* (République de Corée, septembre 1993) a également donné lieu à un grand nombre de demandes dont le montant total pourrait s'élever à quelque £155 millions. Toutes les demandes relatives aux opérations de nettoyage ont été réglées et acquittées à raison d'un montant total de £4,5 millions. Les autres demandes, portant sur des préjudices économiques subis par des pêcheurs et des aquaculteurs, sont toujours en suspens.

Les hydrocarbures qui se sont échappés de l'*Iliad* (Grèce, octobre 1993) ont atteint le littoral sur une vingtaine de kilomètres. La pêche et le tourisme sont des activités importantes dans la zone touchée par le déversement et des demandes d'indemnisation d'un montant total de quelque £8,3 millions ont été déposées auprès du tribunal grec compétent.

Le *Seki* (Emirats arabes unis, mars 1994) a laissé échapper environ 16 000 tonnes de pétrole brut à la suite d'un abordage à neuf milles du port de Fujairah. Les hydrocarbures déversés ont touché les côtes des Emirats et de l'Oman sur une trentaine de kilomètres, ce qui a nécessité des opérations de nettoyage à terre et en mer. Les demandes soumises à ce jour s'élèvent au total à environ £18 millions. L'assureur P & I a effectué des paiements à hauteur de £6,1 millions environ.

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. L'Administrateur a également formé des principes lors de ses négociations avec les demandeurs. Les règlements conclus par l'Administrateur et les principes qui les sous-tendaient ont été entérinés ou expressément approuvés par le Comité exécutif.

En 1994, un groupe de travail intersessions a examiné les critères de recevabilité des demandes. En octobre 1994, l'Assemblée a entériné le Rapport de ce groupe dont les conclusions ont été prises en considération dans la version révisée du Manuel sur les demandes d'indemnisation du FIPOL, lequel a été publié en 1995.

8.2 Sinistres dont le FIPOL a traité en 1995

Le présent rapport donne, ci-après, des détails sur les sinistres dont le FIPOL s'est occupé en 1995. 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 des demandes ont été arrondis dans le présent rapport. Les montants en devises ont été convertis en livres sterling au taux de change en vigueur au 29 décembre 1995, sauf dans le cas des demandes d'indemnisation acquittées par le FIPOL pour lesquelles le taux de change utilisé est celui applicable à la date du paiement.

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). Une quantité de fuel-oil intermédiaire évaluée à 185 tonnes s'est déversée et a atteint le rivage. 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. 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 des rochers. La Garde côtière canadienne a effectué sans succès des tentatives de renflouement en décembre 1990. Après des préparatifs considérables, le navire a été finalement renfloué en 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\$1,2 million (£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

Les demandes soumises par le Gouvernement canadien au titre des opérations de nettoyage ont été réglées et acquittées pour un montant total de Can\$11,8 millions (£5,6 millions). Le FIPOL a versé un montant total de Can\$1,0 million (£459 000) au Swedish Club au titre des demandes subrogées portant sur les frais de nettoyage et d'évacuation des déchets.

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 son 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.

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* et la société qui gérait le navire. 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\$12,8 millions (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).

En 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. En octobre 1994, le Comité 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.

En avril 1995, le Comité exécutif a souscrit à la conclusion de l'Administrateur qui, compte tenu de l'avis qu'il avait reçu, jugeait peu probable, dans l'affaire du *Rio Orinoco*, que les tribunaux suédois écartent le principe "payer pour être payé" qui était prévu dans

le Règlement du Swedish Club. C'est pourquoi, le Comité a décidé que le FIPOL devrait s'abstenir d'engager une action en justice contre le Swedish Club en Suède.

Prise en charge financière du propriétaire du navire

En avril 1995, le Comité exécutif s'est demandé si et, dans l'affirmative, dans quelle mesure le FIPOL était exonéré de l'obligation qui lui était faite à l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds de prendre en charge financièrement le propriétaire du navire et son assureur pour une partie du montant de limitation prescrit à l'article V.1 de la Convention sur la responsabilité civile. Le Comité a estimé que, par suite de la faute personnelle du propriétaire du navire, le *Rio Orinoco* ne respectait pas certaines prescriptions relatives à l'entretien des navires qui étaient prévues à la règle 11 du chapitre I de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, et que le sinistre et les dommages par pollution qui en avaient résulté étaient entièrement dus à la non-observation de ces prescriptions. Pour cette raison, le Comité a décidé que, en application de l'article 5.3 de la Convention portant création du Fonds, le FIPOL était entièrement exonéré de son obligation de prendre en charge financièrement le propriétaire du navire et son assureur.

Le Swedish Club a fait savoir au FIPOL qu'il n'intenterait pas d'action en justice à l'encontre du Fonds au titre de la prise en charge financière du propriétaire du navire.

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 du naufrage. La majeure partie de la nappe a pu être confinée près du quai grâce à des barrages flottants. Ces hydrocarbures ont été récupérés 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 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 £303 400. Une demande de £19 100 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 £12 700, 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 £287 300 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 £12 500.

Le montant de limitation applicable au *Portfield* était de £51 000, plus des intérêts de £18 300, soit un montant total de £69 100. Au total, le FIPOL et l'assureur P & I du propriétaire du navire ont versé £259 500 et £69 100 respectivement à titre d'indemnisation.

En mars 1995, le FIPOL a pris financièrement en charge le propriétaire du navire, à raison de £17 200, y compris les intérêts.

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.

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 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.

Le FIPOL a versé des indemnités de FF8,1 millions (£986 500) au Gouvernement français au titre des opérations de nettoyage. Des montants de FF110 000 (£11 040), US\$6 100 (£3 200) et US\$2 000 (£1 000) ont été versés respectivement à des demandeurs privés de Saint-Barthélemy et des îles Vierges britanniques et aux autorités des îles Vierges britanniques. Toute nouvelle demande formée contre le FIPOL sera frappée de prescription.

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 s'est désisté.

La procédure a très peu avancé en 1995. Compte tenu de la précarité de la situation financière du propriétaire du navire et de l'incertitude planant sur la portée de sa couverture d'assurance, l'Administrateur verra s'il vaut la peine que le FIPOL poursuive son action pour recouvrer les montants qu'il a versés aux demandeurs.

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 17,936 milliards (£7,3 millions). Elles ont toutes été payées par le propriétaire du navire, à l'exception de celle qu'il avait lui-même présentée.



Sinistre du *Senyo Maru* - rochers souillés par des hydrocarbures à Himeshima
(source: Pegasus)

En février 1993, le Gouvernement italien a soumis une demande d'indemnisation de Lit 1,333 milliard (£541 000) au titre des frais d'utilisation d'aéronefs et de navires militaires. Il a indiqué au propriétaire du navire et 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.

Participation du FIPOL au paiement des demandes

Le montant total des demandes réglées (Lit 17,936 milliards, soit £7,3 millions) et de la demande en instance du Gouvernement italien (Lit 1,333 milliard, soit £541 000), c'est-à-dire Lit 19,269 milliards (£7,8 millions) n'atteint pas le montant de limitation applicable au navire (lequel est évalué à Lit 21,838 milliards, soit £8,9 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'était pas tenu d'indemniser les victimes, il n'avait pas à considérer si la demande en instance était ou non frappée de prescription.

Prise en charge financière du propriétaire du navire

En mars 1994, l'assureur P & I du propriétaire du navire (Assuranceföreningen Skuld, le "Skuld Club") a entamé devant le tribunal de Livourne une action en justice contre le FIPOL concernant l'obligation de ce dernier d'assumer une prise en charge financière, conformément à l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds.

En octobre 1994, le Comité exécutif a examiné une requête du Skuld Club selon laquelle le FIPOL devrait lever l'obligation de constituer un fonds de limitation. Le Comité a noté que l'intervention du FIPOL dans cette affaire se limitait au versement du montant de la prise en charge financière. Pour cette raison et compte tenu des problèmes juridiques rencontrés par le Skuld Club dans sa tentative de constitution d'un fonds de limitation, le Comité a décidé, exceptionnellement, de lever l'obligation de constituer le fonds de limitation.

En juin 1995, le FIPOL a pris financièrement en charge le Skuld Club à raison de Lit 1,666 milliard (£635 300), ce qui correspond à la différence entre le montant total de l'indemnisation versée et le niveau d'intervention du FIPOL, conformément à l'article 5.1 a) de la Convention portant création du Fonds, plus les intérêts.

Action en recours

En octobre 1992, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à intenter une action en recours contre le propriétaire de l'autre navire partie à l'abordage (le *Moby Prince*) afin de recouvrer tout montant versé par le FIPOL à la suite du sinistre. Le Skuld Club a intenté une action en recours contre le propriétaire du *Moby Prince* et le FIPOL est intervenu dans la procédure pour protéger ses intérêts. En octobre 1994, le Comité exécutif a décidé que puisque le FIPOL ne pourrait recouvrer qu'une somme modique, il ne devrait pas poursuivre son action 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 transportait quelque 144 000 tonnes de pétrole brut s'est brisé en trois parties. Une vaste section du pont qui s'était 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

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. Une quantité notable d'hydrocarbures a touché la côte entre Gênes et Savone. 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 ATI. 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.

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 de novembre 1991 à 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. 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.

Procédure criminelle

En décembre 1994, une procédure criminelle a été engagée contre le propriétaire du groupe Troodos (qui exploitait le navire) et le chef des services du propriétaire du navire. L'audience a été ajournée jusqu'au 27 février 1996 et le jugement devrait être rendu plus tard dans l'année.

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 (£9,7 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 du propriétaire du navire, 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 (£670 millions), plus FF95 millions (£13 millions), ont été déposées contre le propriétaire du navire lors de la procédure en limitation.

Le juge chargé de la procédure en limitation a tenu ses premières audiences en septembre 1991 pour examiner les demandes individuellement. On pense que le juge établira la liste des demandes recevables ("stato passivo") au printemps de 1996.

Demandes d'indemnisation

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

Quelque 1 350 demandeurs italiens ont, dans la procédure en limitation contre le propriétaire du navire, soumis des demandes pour des préjudices autres que des dommages à l'environnement. Elles s'élèvent au total à environ Lit 765 milliards (£311 millions).

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 (£185 millions). Une fois ce montant déduit du montant total, un solde d'environ Lit 310 milliards (£126 millions) demeure en ce qui concerne les demandes autres que celles pour dommages au milieu marin. Ces chiffres 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 (£106 millions) si l'on exclut les rubriques relatives aux dommages à l'environnement. Cette demande porte notamment sur les frais liés à l'exécution du contrat 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 et 38 pêcheurs 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 et 150 pêcheurs. Quatre-vingt-treize plagistes ont demandé une indemnisation pour la baisse de leurs recettes. Quelque 230 commerçants et restaurateurs ont également réclamé des indemnités.

Demandes italiennes pour dommages à l'environnement

Le Gouvernement italien a, dans la procédure en limitation à l'encontre du propriétaire du navire, présenté une demande au titre des dommages au milieu marin. 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 milliards (£108 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 (£8,1 millions);
- ◆ dommages réparés par la reconstitution biologique naturelle des ressources: Lit 591,364 milliards (£240 millions) pour la mer et Lit 6,029 milliards (£2,4 millions) pour l'atmosphère, soit un total d'environ £242 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.

Les parties de la demande du Gouvernement italien qui avaient été quantifiées s'élèvent à Lit 883,435 milliards (£359 millions).

La région de la Ligurie, deux provinces et 14 communes ont inclus des rubriques relatives aux dommages à l'environnement dans leurs demandes respectives. La Région a soutenu que l'indemnisation devrait être répartie entre les diverses entités territoriales qui avaient directement subi ou subissaient un dommage écologique.

Le FIPOI n'a cessé de soutenir que les demandes portant sur des éléments non quantifiables des dommages à l'environnement n'étaient pas recevables. Dans son interprétation de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, l'Assemblée du FIPOI a 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 a également estimé que des indemnités ne pouvaient être versées que si le demandeur avait subi un préjudice économique quantifiable.

Demandes françaises

Le Gouvernement français a soumis au tribunal de Gênes une demande d'indemnisation d'un montant total de FF16,3 millions (£2,1 millions) au titre du coût des opérations de nettoyage menées en mer et à terre en France.

Des demandes d'un montant total de FF79 millions (£10,4 millions) ont été présentées au tribunal de Gênes par 31 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 et du préjudice subi par son image de marque.

Deux sociétés possédant chacune une villa à Saint-Tropez ont présenté des demandes au titre des frais de nettoyage et de la perte de revenus tirés de leur location.

Principauté de Monaco

La Principauté de Monaco a présenté au tribunal de Gênes une demande de FF321 700 (£42 400) 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 en 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 (£313 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 102 643 800 000 (£42 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 en 1992) a examiné cette opposition. En juillet 1993, il a confirmé la décision de mars 1992 et fixé le montant maximal payable par le FIPOL à Lit 771 397 947 400 (£313 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 a tenu des audiences sur cette question en novembre et en décembre 1995. Elle devrait se prononcer au début de 1996.



Sinistre du *Haven* - le pétrolier en flammes (source: Studio Ing Mattarelli)

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.

Prescription: situation en droit

Les demandes d'indemnisation présentées au FIPOl sont frappées de prescription lorsque trois années se sont écoulées à compter de la date du dommage, 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 s'est posée de savoir si la majorité des demandes nées du sinistre du *Haven* étaient ou non frappées de prescription vis-à-vis du FIPOl. 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 lui adressant 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.

En octobre 1994, le Comité exécutif a estimé que les demandes qui n'avaient pas fait l'objet d'une notification formelle au FIPOl étaient frappées de prescription, conformément aux dispositions de l'article 6.1 de la Convention portant création du Fonds. Le FIPOl a, par conséquent, pris les mesures nécessaires pour préserver son droit d'invoquer la prescription pour se défendre, bien que les demandeurs n'aient pas intenté d'action contre celui-ci.

Recherche d'une solution

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.

En avril 1995, le Comité exécutif a constitué un groupe consultatif qui aiderait le Président à suivre les efforts déployés par l'Administrateur dans la recherche d'une solution. Le Comité a nommé les délégations de l'Algérie, du Japon, de la Norvège et du Royaume-Uni comme membres du Groupe consultatif.

Faits nouveaux survenus entre avril et juin 1995

En juin 1995, des accords sur le quantum avaient été conclus entre le propriétaire du navire et le UK Club et un grand nombre de demandeurs en Italie et des offres avaient été faites à d'autres demandeurs. Les avocats du FIPOL avaient suivi les négociations engagées avec les demandeurs italiens et l'Administrateur avait été consulté par le propriétaire du navire et le UK Club avant que les montants aient fait l'objet d'un accord ou d'une offre. De l'avis de l'Administrateur, toutes les demandes qui avaient fait l'objet d'un accord ou d'une offre satisfaisaient aux critères de recevabilité établis par le Comité. Il a estimé également que les montants convenus ou offerts étaient raisonnables et qu'il aurait recommandé au Comité exécutif de les accepter si le FIPOL n'avait pas invoqué la prescription à titre de défense.

Des accords sur les montants avaient aussi été conclus avec le Gouvernement français et 20 municipalités françaises.

Proposition de règlement

En juin 1995, le propriétaire du navire et le UK Club ont offert de fournir un montant additionnel de Lit 25 milliards (£10,2 millions) à titre de versement gracieux dans le but de faciliter la recherche d'un règlement global.

Ayant examiné toutes les questions en cause, le Comité exécutif a décidé, à sa session de juin 1995, de charger l'Administrateur de poursuivre les négociations avec les demandeurs et il l'a autorisé à convenir, au nom du FIPOL, d'offrir aux victimes un règlement global qui s'inscrive dans le cadre d'un montant de Lit 137 milliards (£56 millions) qui serait calculé comme suit:

	Lit
60 millions de DTS	102 643 800 000
Intérêts sur le fonds de limitation du propriétaire du navire, calculés au taux légal de 10% par an, soit environ	<u>10 000 000 000</u>
Total partiel	112 643 800 000
Montant additionnel offert par le propriétaire du navire et le UK Club à titre gracieux	<u>25 000 000 000</u>
Total	<u>137 643 800 000</u>

Le Comité a décidé que le règlement global proposé soit subordonné aux modalités et conditions suivantes:

- ◆ Sauf en ce qui concerne le versement gracieux de Lit 25 milliards par le propriétaire du navire et le UK Club, des paiements ne seraient versés aux demandeurs que dans la mesure où ces derniers avaient subi un préjudice économique quantifiable et aucun versement ne serait fait au titre de dommages au milieu marin en soi.

-
- ◆ Toutes les parties à la procédure en justice en cours en Italie se désisteraient de leurs actions en réparation, quels qu'en soient les motifs et quelle que soit l'identité du défendeur, y compris s'agissant des demandes soumises dans la procédure en limitation et des demandes d'indemnisation présentées dans le cadre de la procédure criminelle.
 - ◆ Le FIPOL, l'Etat italien et d'autres demandeurs mettraient fin à toutes les poursuites faisant suite à la décision du tribunal de première instance d'ouvrir la procédure en limitation et contestant le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité. Toutes les parties mettraient également fin à leurs oppositions au "stato attivo", qui portaient sur la question de savoir si le fonds de limitation du propriétaire du navire devait produire des intérêts et sur la méthode de détermination du montant maximal disponible en vertu de la Convention portant création du Fonds.
 - ◆ Le FIPOL se désisterait des actions en justice qu'il avait intentées contre toutes les autres parties en vue de recouvrer tout montant qu'il aurait pu être appelé à verser à la suite du sinistre.
 - ◆ L'Etat italien s'engagerait à préserver le propriétaire du navire, le UK Club et le FIPOL contre toutes demandes des entreprises appartenant au consortium ATI, de leurs sous-traitants, Castalia et LOGECO, et des entités publiques territoriales italiennes, dans la mesure où l'une quelconque de ces parties ne se serait pas formellement désistée conformément aux dispositions prévues ci-dessus.

Au cours de la procédure devant les tribunaux, le FIPOL a soutenu que la garantie bancaire constituant le fonds de limitation du propriétaire du navire devrait également couvrir les intérêts, lesquels devraient s'accumuler au profit du FIPOL, tandis que le propriétaire du navire et le UK Club ont maintenu qu'aucun intérêt n'était payable. Le tribunal de première instance a décidé que la garantie bancaire devrait couvrir les intérêts mais que ceux-ci devraient s'accumuler au profit des demandeurs. Le FIPOL a fait appel de cette décision, de même que le propriétaire du navire et le UK Club. Ces derniers ont offert, sans préjudice de leur position, de verser des intérêts au taux légal sur le fonds de limitation, si le montant pouvait en être destiné aux demandeurs dans le cadre d'un règlement global. Les Protocoles de 1984 et de 1992 à la Convention portant création du Fonds prévoient expressément que les intérêts devraient profiter aux victimes (article 4.4 d)). Les Etats qui avaient participé à la Conférence diplomatique de 1984 avaient décidé de modifier la Convention portant création du Fonds sur ce point, étant donné qu'il leur semblait inéquitable que les intérêts s'accumulent au profit du FIPOL et non pas des victimes. Compte tenu des délibérations de la Conférence diplomatique de 1984, le Comité exécutif a décidé d'accepter, dans l'affaire du *Haven*, que les intérêts échus sur le montant de limitation du propriétaire du navire profitent aux victimes. Il n'a adopté cette position que dans le contexte d'un éventuel règlement global et sans préjudice de la position du FIPOL au titre de la Convention de 1971 portant création du Fonds dans d'autres affaires à l'avenir.

Le UK Club a informé le Comité exécutif qu'il souscrivait à la proposition de règlement global, sous réserve des conditions exposées ci-dessus. Il a souligné que l'offre du propriétaire du navire et du UK Club de verser Lit 25 milliards à titre gracieux ne préjugerait en rien de la position de l'une quelconque des parties à la procédure, ni ne constituait une reconnaissance de la responsabilité d'aucune d'entre elles et qu'elle était

subordonnée au respect de certaines conditions, ce qui permettrait de mettre un terme à toutes les poursuites dans cette affaire.

Le FIPOL avait suggéré que, dans le cadre du règlement global proposé, le propriétaire du navire et le UK Club renoncent à tout droit à une prise en charge financière en vertu de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds. Le propriétaire du navire et le UK Club ont soutenu que le FIPOL n'était nullement fondé à refuser d'assumer la prise en charge financière prévue à l'article 5. Le Club a déclaré que le propriétaire du navire et le UK Club renonceraient néanmoins à leur droit d'être pris financièrement en charge, sous réserve que toutes les conditions du règlement proposé soient réunies. Sans préjudice de la position du FIPOL à l'égard du versement de la prise en charge financière dans cette affaire, le Comité exécutif a noté que le propriétaire du navire et le UK Club renonceraient à leur droit d'être pris financièrement en charge en vertu de l'article 5.

A la session du Comité exécutif de juin 1995, la délégation italienne a déclaré qu'elle n'était pas encore en mesure d'exprimer une opinion définitive sur le règlement proposé. Le Gouvernement italien estimait néanmoins que de grands progrès avaient été accomplis, qu'il y avait de bonnes chances de parvenir à une solution globale et qu'il examinerait la proposition en profondeur en lui accordant la plus haute priorité et en s'efforçant de tendre à un règlement global.

Le Comité exécutif a décidé que l'offre de règlement aux conditions exposées ci-dessus demeurerait ouverte jusqu'au 31 juillet 1995 et que ce délai pourrait être prolongé par le Président, s'il le jugeait justifié, compte tenu de l'avancement des négociations. Le Président a prolongé ce délai par étapes, jusqu'au 16 octobre 1995.

Le Comité exécutif a souligné que ni la décision d'engager des négociations, ni la décision de parvenir à une solution globale dans l'affaire du *Haven* ne constituait un précédent mais qu'elles devaient être considérées dans le contexte des circonstances très spéciales de cette affaire.

Faits nouveaux survenus entre juin et octobre 1995

En octobre 1995, des accords avaient été conclus entre le propriétaire du navire et le UK Club et 667 demandeurs italiens, qui étaient des particuliers ou de petites entreprises, sur le montant recevable de leurs demandes, à raison d'un total de Lit 13,046 milliards (£5,3 millions) et des offres avaient été faites à 84 autres demandeurs de ces catégories pour un montant total de Lit 389 millions (£157 900).

Des accords sur le quantum des dommages avaient également été conclus entre le propriétaire du navire et le UK Club et 12 des 16 entrepreneurs italiens dont les activités ne relevaient pas du consortium ATI, à raison d'un total de Lit 8,450 milliards (£3,4 millions) et les négociations engagées avec trois entrepreneurs n'étaient pas achevées. Les demandes des autres entrepreneurs (y compris de ceux dont les activités relevaient du consortium ATI) seraient incluses dans l'indemnité payable à l'Etat italien dans le cadre de l'offre de règlement global.

Le propriétaire du navire et le UK Club s'étaient en outre mis d'accord avec la région de la Ligurie, la province de Savone et sept municipalités sur le montant des demandes qu'elles avaient présentées au titre des frais de nettoyage et des dépenses de promotion, soit un total de Lit 780 millions (£316 700). En octobre 1993, le Comité avait jugé irrecevables les rubriques relatives aux dépenses de promotion, lesquelles devraient être

couvertes par un paiement effectué à titre gracieux. Le UK Club a accepté la position du FIPOL à l'égard de ces dépenses de promotion aux fins d'un règlement global, mais il a réservé sa position en ce qui concernait la recevabilité de ces demandes.

Des accords sur le quantum des dommages étaient intervenus entre le FIPOL et le Gouvernement français, la Direction départementale des services d'incendie et de secours du Var, 31 municipalités françaises et le Parc national de Port-Cros, à raison d'un montant total de FF23,2 millions (£3,1 millions). Un accord sur le quantum de la demande soumise par la Principauté de Monaco, soit FF270 035 (£35 600) a également été conclu.

Les accords entre le propriétaire du navire et le UK Club et un certain nombre de demandeurs sur le quantum recevable de leurs demandes contenaient une disposition en vertu de laquelle les accords seraient nuls et non avenus si les sommes convenues n'étaient pas versées dans les six mois suivant la signature des accords respectifs. Etant donné que le Gouvernement italien n'avait pas accepté l'offre de règlement global à la fin du mois de juillet 1995, le propriétaire du navire et le UK Club ont décidé qu'ils n'étaient pas en mesure de verser les montants convenus à ces demandeurs.

A l'issue de nouvelles délibérations avec le Gouvernement italien et l'avocat représentant la région de la Ligurie, le propriétaire du navire et le UK Club ont fait une offre révisée dans le cadre du règlement global proposé, en vertu de laquelle le propriétaire du navire et le UK Club proposaient de payer directement à la région, pour son propre compte et pour celui des autres organismes publics locaux ainsi qu'en leur nom, une partie du paiement à titre gracieux qui avait été offert à l'Etat italien. Cette offre révisée faite à la région de la Ligurie s'accompagnait d'une réduction équivalente du montant disponible pour l'Etat italien.

Le 11 octobre 1995, à l'issue des délibérations du Groupe consultatif, le Président du Comité exécutif a envoyé une lettre à l'Ambassadeur d'Italie à Londres dans laquelle il exposait la façon dont il comprenait la position du Gouvernement italien. Le Président a indiqué dans cette lettre que, si son interprétation était correcte, le Comité devrait conclure que la proposition de règlement global avait été rejetée par l'Etat italien. Le Président a mentionné en outre que, s'il avait mal interprété la position du Gouvernement italien, il souhaiterait qu'une déclaration soit faite par écrit avant le 16 octobre 1995 ou oralement devant le Comité exécutif pour indiquer que son interprétation était erronée et que le Gouvernement italien considérerait favorablement l'offre de règlement global.

Débats du Comité exécutif en octobre 1995

A la session du Comité exécutif d'octobre 1995, la délégation italienne a indiqué que la lettre susmentionnée demandant de toute urgence au Gouvernement italien de clarifier sa position avait été transmise aux autorités italiennes compétentes. Elle a confirmé que le Gouvernement italien avait examiné avec grand intérêt le règlement global proposé, ainsi que les nombreuses tentatives faites pour l'améliorer. Elle a déclaré que la question était étudiée de près à divers niveaux de l'Administration italienne mais qu'en raison de l'extrême complexité des problèmes en jeu et du nombre des organes compétents qui devraient donner leur approbation, celle-ci n'avait pas encore pu faire part de sa position définitive.

Le Comité exécutif a noté que les autorités italiennes souhaitaient continuer à examiner l'offre d'une solution globale. Néanmoins, étant donné que les conditions qu'il avait fixées pour une solution globale n'avaient pas été remplies, le Comité a décidé de renvoyer la question à l'Assemblée.

Débats de l'Assemblée en octobre 1995

A la session de l'Assemblée tenue en octobre 1995, un certain nombre de délégations ont regretté que le Gouvernement italien n'ait ni accepté l'offre d'un règlement global dans l'affaire du *Haven* ni indiqué qu'il la considérerait favorablement. Elles ont appelé l'attention sur les conséquences graves que la position du Gouvernement italien avait pour les demandeurs italiens, notamment les particuliers et les petites entreprises qui, dans le cadre de l'offre, auraient été payés rapidement une fois un accord conclu, mais qui désormais devraient vraisemblablement attendre de nombreuses années avant de recevoir un paiement quelconque. Il a aussi été fait mention des difficultés occasionnées aux demandeurs qui s'étaient conformés aux dispositions des Conventions relatives à la prescription mais qui n'avaient toujours pas été indemnisés. Ces délégations ont aussi exprimé leur profonde préoccupation devant les conséquences que cette situation aurait sur l'avenir du système international d'indemnisation établi par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. Elles ont fait observer qu'un système d'indemnisation de ce type ne pouvait fonctionner que si tous les Etats Membres étaient prêts à respecter les principes largement acceptés dans le cadre de la Convention portant création du Fonds et ont en particulier évoqué les problèmes soulevés par la demande du Gouvernement italien au titre des dommages à l'environnement.

L'Assemblée a entériné la déclaration suivante faite par M. H. Tanikawa de la délégation japonaise comme décrivant la position du FIPOI:

Nous avons pris connaissance du rapport du Président du Comité exécutif. Nous regrettons l'absence de toute nouvelle réaction du Gouvernement italien face à l'offre de règlement global du propriétaire du navire, du UK Club et du FIPOI. Nous sommes donc fondés à croire que cette absence de réaction équivaut à la non-acceptation de l'offre par le Gouvernement italien. Nous sommes en conséquence d'avis que toute initiative future visant un règlement global doit être prise par les demandeurs, y compris par le Gouvernement italien. Comme l'Assemblée l'a déjà décidé, le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Haven* est maintenu mais aucune autre contribution n'a été perçue. Les conditions et modalités de l'offre préalable de règlement global sont bien connues. Au cas où les demandeurs, dont le Gouvernement italien, souhaiteraient revenir à un accord conformément aux modalités de cette offre, la question devrait être renvoyée à l'Assemblée pour qu'elle se prononce.

Le UK Club a déclaré que le Club poursuivrait, du moins pendant un certain temps, ses négociations et discussions avec les autorités locales italiennes dans l'espoir que si ces autorités acceptaient d'être parties à un règlement global, la position du Gouvernement italien pourrait en être modifiée.

Requête du Gouvernement français visant l'acquittement des demandes françaises

A la session du Comité exécutif tenue en octobre 1995, la délégation française a invité l'Administrateur à prendre les mesures nécessaires dans les prochaines semaines de manière à ce qu'une indemnité puisse être versée aux demandeurs français immédiatement après la session suivante du Comité exécutif. A sa session d'octobre 1995, l'Assemblée a examiné cette requête et a autorisé le Comité exécutif à accepter que des paiements, au moins partiels, soient versés aux demandeurs qui, en France, à Monaco et en Italie, avaient pris les mesures requises par les Conventions pour éviter que leurs demandes ne soient frappées de prescription.

En décembre 1995, le Comité exécutif a examiné une requête formelle que le Gouvernement français avait adressée au FIPOL concernant le paiement des demandes françaises. Dans cette requête, le Gouvernement français avait déclaré que, à son avis, il ne serait pas possible de trouver une solution acceptable pour les victimes d'un point de vue purement technique. Le Gouvernement français soutenait que seul un paiement du FIPOL fondé sur l'équité permettrait de répondre aux inquiétudes exprimées par la délégation française.

Le Gouvernement français a suggéré que l'acquittement des demandes françaises soit échelonné, les demandes présentées par les 31 communes françaises, par la Direction départementale des Services d'incendie et de secours du Var et par le Parc national de Port-Cros étant honorées dans leur intégralité au cours des semaines qui suivraient la session du Comité tenue en décembre 1995, tandis que la question du paiement à verser à l'Etat français ainsi que celle du paiement d'intérêts et de frais juridiques à tous les demandeurs français seraient renvoyées à une session ultérieure, une fois que le tribunal de première instance de Gênes se serait prononcé sur la liste des demandes avérées. Le Gouvernement français a estimé qu'une telle solution serait équitable et tiendrait compte des difficultés techniques que les versements poseraient au FIPOL.

Le Comité a pensé, comme l'Administrateur, que la question de l'acquittement des demandes qui n'étaient pas prescrites vis-à-vis du FIPOL devrait être examinée non seulement s'agissant des demandeurs français, mais aussi des demandeurs de Monaco et d'Italie qui avaient également satisfait aux conditions posées à l'article 6.1 de la Convention portant création du Fonds.

Au cours des délibérations du Comité exécutif, la délégation française a appelé l'attention du Comité sur le cas particulier des 31 communes françaises. Elle a indiqué que, en proposant que l'acquittement de sa propre demande soit différé jusqu'à ce que la situation juridique se soit éclaircie, le Gouvernement français envisageait d'offrir au FIPOL une garantie, à hauteur de la propre demande du Gouvernement français, contre le risque d'excès de paiement que le Fonds pourrait courir en payant immédiatement les autres demandeurs français qui étaient pris dans cette procédure.

Le Comité exécutif a partagé les préoccupations de la délégation française soucieuse que les demandeurs qui avaient fait le nécessaire pour empêcher que leurs demandes ne soient frappées de prescription soient indemnisés au plus tôt. Il a néanmoins tenu compte de l'incertitude qui continuait de planer sur l'issue de la procédure en justice en Italie et a reconnu que, en fonction de l'aboutissement de la procédure, le montant total des demandes avérées contre le FIPOL pourrait être fixé par les tribunaux italiens à une somme qui dépasse le montant total disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. Le Comité a noté que, s'il devait se trouver que, dans ce cas hypothétique, le FIPOL ait versé à un certain nombre de demandeurs plus que leur part au marc le franc, une situation juridique complexe pourrait se présenter. Il a également pris note de l'avis de l'avocat italien du FIPOL, selon lequel le paiement des demandeurs français pourrait compromettre toute possibilité de parvenir à un règlement global dans cette affaire, ainsi que la procédure en justice en cours en Italie.

C'est pourquoi le Comité a décidé de poursuivre l'examen de cette question à sa session de février 1996.

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 quelque 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 japonais de prévention des catastrophes maritimes a immédiatement commencé les opérations de nettoyage.

Des demandes d'indemnisation d'un montant total de ¥6,2 millions (£38 800) ont été soumises au titre des opérations de nettoyage. Elles ont été réglées à raison de ¥4,1 millions (£21 919). En novembre 1992, le FIPOL a versé ¥1,1 million (£5 600), ce qui représentait la somme convenue lors du règlement, moins le montant de limitation applicable au *Kumi Maru N°12*, soit ¥3,1 millions (£16 300). Le FIPOL a versé au propriétaire du navire ¥764 600 (£5 600) de la prise en charge financière.

L'assureur P & I du propriétaire du navire (la 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.

En décembre 1995, le FIPOL a recouvré la somme de ¥650 500 (£4 100) à la suite d'une action en recours engagée à l'encontre du navire abordeur.

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. Environ 6 500 tonnes de brut et 1 700 tonnes de fuel-oil lourd sont restées à bord, la totalité de ces hydrocarbures se trouvant dans la poupe. Ils ont été récupérés par des sauveteurs travaillant à partir du littoral. 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. 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.

On a essayé de récupérer les hydrocarbures flottants en utilisant des camions aspirateurs, des écrémeurs 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 en décembre 1992. Quelque 1 200 m³ de sable et de débris contaminés ont été enlevés. L'estuaire abrité de la Ría de Ferrol où se trouvent des bancs de vase et des marais salants a été pollué. Les travaux dans l'estuaire qui se sont achevés en juillet 1993 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 Ría de Betanzos et bien que ceux-ci n'aient subi qu'une légère contamination physique, des moules ont été altérées. Certaines fermes aquacoles spécialisées dans l'élevage du turbot et du saumon, ainsi que des installations de purification des palourdes et des moules de la zone ont été touchées par les hydrocarbures, des installations de purification étant fermées pendant plusieurs mois. Toutes ces installations ont été rouvertes.

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 FIPOL. Le FIPOL, le propriétaire du navire et l'assureur P & I du propriétaire du navire (à savoir la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd, dénommée le UK Club) ont ouvert à La Corogne un bureau conjoint qui reçoit les demandes d'indemnisation et les soumet à une évaluation technique préliminaire. Ce bureau conjoint des demandes d'indemnisation a collaboré étroitement avec les autorités espagnoles et les demandeurs afin de faciliter le traitement des demandes.

Demandes d'indemnisation

Bilan général

Au 31 décembre 1995, 1 275 demandes représentant au total Pts 24 730 milliards (£132 millions) avaient été reçues par le Bureau conjoint des demandes d'indemnisation. Des indemnités avaient été versées au titre de 815 demandes, à raison d'un montant total de Pts 1 548 milliard (£8,3 millions), dont Pts 782 millions (£4,2 millions) avaient été payés par le UK Club et Pts 765 millions (£4,1 millions) par le FIPOL. Il conviendrait de noter qu'un grand nombre de demandes présentées au Bureau conjoint des demandes d'indemnisation ont été frappées de prescription, comme cela est indiqué ci-dessous.

Des demandes d'indemnisation d'un montant total de quelque Pts 20 765 milliards (£101 millions) ont aussi été présentées au tribunal criminel de première instance de La Corogne. Ces demandes correspondent dans une large mesure à celles soumises au Bureau conjoint des demandes d'indemnisation.



L'épave calcinée de l'*Aegean Sea*
(source: Foto Blanco, La Corogne)

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. Quelque 99 demandes d'un montant total de Pts 4,931 milliards (£26 millions) ont été soumises au titre des frais de nettoyage. Des paiements partiels s'élevant au total à Pts 118 millions (£634 000) ont été versés à 36 demandeurs.

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 48 millions (£255 000) ont été versés pour le règlement de 704 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.

Douze demandes d'un montant total de Pts 4,584 milliards (£24 millions) ont été soumises au titre des préjudices subis par des élevages d'huîtres, de coquilles Saint-Jacques, de moules et de saumons. Les renseignements donnés à l'appui de ces demandes étaient 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 des paiements partiels ont été effectués au titre de neuf demandes, pour un total de Pts 381 millions (£2 millions).

Des demandes d'un montant total de Pts 139 millions (£744 825) ont été soumises par trois fermes intertidales se consacrant à l'élevage de plusieurs espèces de palourdes et de clovisses. Pour ce qui est de l'une de ces fermes, située en dehors de la zone atteinte par la pollution par les hydrocarbures, il n'y a pas de preuve qu'un préjudice quelconque ait été subi. Pour ce qui est des deux autres fermes qui sont situées dans la zone atteinte, les renseignements fournis à l'appui de leurs demandes sont restreints. Sur la base de ces renseignements, les experts du FIPOL et du UK Club ont procédé à une évaluation provisoire des préjudices subis, à la suite de laquelle un demandeur a reçu un paiement partiel de Pts 760 000 (£4 100) en avril 1995.

Installations de dépuraton

Des demandes d'un montant total de Pts 2,112 milliards (£11,3 millions) ont été soumises au titre de neuf installations de dépuraton. 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 ces demandeurs, à l'issue de laquelle ces derniers ont reçu des paiements partiels s'élevant au total à Pts 130 millions (£697 000).

Aquaculture sur le littoral

Trois fermes piscicoles situées sur le littoral de la zone atteinte ont présenté des demandes d'indemnisation d'un montant total de Pts 2,041 milliards (£10,9 millions) au titre d'une perte alléguée de leur stock due à la pollution. Des paiements partiels d'un montant de Pts 61 millions (£325 400) ont été versés à ces demandeurs.

Marins pêcheurs et ramasseurs de coquillages

Quelque 4 100 pêcheurs et ramasseurs de coquillages ont soumis des demandes d'un montant total de Pts 10,364 milliards (£55 millions). Sur la base de l'évaluation provisoire faite par les experts engagés par le FIPOL et le UK Club, des paiements partiels d'un montant total de Pts 793 millions (£4,2 millions) ont été versés à ces demandeurs. Trois demandeurs ont obtenu l'intégralité des sommes demandées qui s'élevaient au total à Pts 3 millions (£16 000).

Plusieurs réunions se sont tenues en 1994 et en 1995 avec des représentants d'un certain nombre de pêcheurs et de ramasseurs de coquillages afin de discuter du traitement de leurs demandes. Des documents ont été présentés en mars 1995, mais ceux-ci ne contenaient aucun élément permettant aux experts de revoir à la hausse leurs précédents calculs des pertes effectivement subies.

Autres demandes pour préjudices économiques purs

A ce jour, le FIPOL a approuvé 32 demandes pour des préjudices économiques purs (autres que ceux liés à la pêche) à raison d'un montant total de Pts 16 millions (£85 900). Des paiements s'élevant au total à Pts 6,7 millions (£35 640) ont été effectués.

Versements de sécurité sociale

En avril 1995, le Comité exécutif a réexaminé les demandes soumises par deux organismes publics espagnols responsables du versement d'allocations de chômage à des personnes qui déclaraient avoir été licenciées en raison de la réduction du travail due aux

restrictions imposées à la pêche à la suite du sinistre. Le Comité avait, par le passé, rejeté des demandes pour manque à gagner soumises par des personnes licenciées. Il 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 et il a réaffirmé sa décision antérieure de rejeter les demandes de ces organismes publics.

Le Comité a également rejeté une demande présentée par l'un des organismes publics susmentionnés au titre des cotisations que cet organisme avait versées au système de sécurité sociale, lesquelles auraient été versées par les employeurs touchés si leurs activités commerciales n'avaient pas été suspendues.

Promotion des produits de la pêche

Une demande a été soumise par le gouvernement régional de la Galice au titre d'une campagne de promotion des produits de la pêche de cette région. Le Comité exécutif a estimé que ces activités de promotion de caractère trop général n'ouvraient pas droit à indemnisation. Par conséquent, il a rejeté cette demande.

Demande d'indemnisation pour perte présumée résultant de la vente forcée de bateaux de pêche

En octobre 1995, le Comité exécutif a examiné une demande présentée par une entreprise qui, lors du sinistre de l'*Aegean Sea*, exploitait quatre bateaux de pêche. Le demandeur avait allégué que, conséquence de la pollution, de l'interdiction de pêcher consécutive et de la réduction des prises observée lors de la reprise des activités de pêche, la situation financière de l'entreprise s'était dégradée au point où elle avait dû vendre trois des bateaux. La demande d'indemnisation de la compagnie se rapportait à la perte de bénéfices procurés par les trois bateaux vendus pour la période allant jusqu'à 1999, et comprenait un montant au titre du préjudice qu'elle alléguait avoir subi lorsqu'elle avait dû vendre les bateaux à un prix inférieur à leur valeur marchande réelle en raison du caractère forcé de ces ventes.

Le Comité exécutif a exprimé l'opinion qu'on ne saurait considérer les pertes présumées comme un dommage causé par la contamination mais qu'elles résultaient de la décision du demandeur de vendre les bateaux. Pour cette raison, le Comité a décidé que cette demande n'était pas admissible en principe et l'a rejetée.

Coût de l'enlèvement des hydrocarbures de l'Aegean Sea

Le propriétaire de l'*Aegean Sea* a utilisé les services d'entreprises d'assistance en vertu de l'Accord général de sauvetage du Lloyd's de 1990 (LOF 90) afin d'enlever les hydrocarbures qui étaient restés dans la section arrière de l'épave. Le propriétaire du navire et le UK Club ont demandé à être remboursés au titre du montant versé à l'entreprise d'assistance.

Le Comité exécutif a noté que cette demande posait la question plus vaste de la recevabilité générale des demandes présentées au titre d'opérations d'assistance et d'activités connexes, laquelle débordait l'affaire de l'*Aegean Sea*. Il a chargé l'Administrateur d'étudier les problèmes en jeu.

Niveau des paiements provisoires

Du fait de l'incertitude planant sur le montant total des demandes nées du sinistre de l'*Aegean Sea*, l'Administrateur avait décidé en 1993 de limiter les paiements 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 décidé de porter les paiements partiels à 40% des préjudices subis par chaque demandeur, tels que le FIPOL les évaluerait sur l'avis de ses experts au moment où il devrait effectuer un paiement partiel ou un paiement partiel additionnel. Le Comité exécutif a appuyé la décision de l'Administrateur. En décembre 1995, le Comité a confirmé sa position sur ce point.

Enquêtes espagnoles 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 criminelle. 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.

Procédures judiciaires à La Corogne

Une procédure criminelle a été engagée devant le tribunal criminel de La Corogne à l'encontre du capitaine de l'*Aegean Sea* et du pilote chargé de faire entrer le navire dans le port de La Corogne.

Le tribunal criminel de La Corogne avait fixé au 13 mars 1995 l'ouverture d'une audience dans la procédure criminelle. Le capitaine de l'*Aegean Sea* ne s'étant pas présenté à l'audience, le tribunal a renvoyé la procédure au 9 janvier 1996, où il examinera également les demandes d'indemnisation qui ont été soumises dans le cadre de cette procédure. Il convient de noter que, dans le cadre de la procédure criminelle, un certain nombre de demandeurs se sont réservé le droit de demander réparation lors de poursuites civiles qui seraient intentées ultérieurement.

Requête tendant à ce que le FIPOL verse 60 millions de DTS au tribunal

En novembre 1995, un avocat représentant un grand nombre de demandeurs a déposé une requête tendant à ce que le tribunal criminel ordonne au FIPOL de constituer auprès du tribunal un fonds de 60 millions de droits de tirage spéciaux (DTS). Dans sa pétition au tribunal, l'avocat a soutenu qu'un tel paiement serait conforme à l'obligation de constituer un fonds qui incombait au FIPOL en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, et il a fait valoir que le montant total des demandes dont le tribunal criminel était saisi dépassait le montant disponible en vertu des Conventions.

Le Comité exécutif a pensé que la Convention portant création du Fonds n'offrait pas de base sur laquelle asseoir une telle requête. Le Comité a déclaré que, contrairement à ce qui était le cas en vertu de la Convention sur la responsabilité civile qui subordonnait le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité à la constitution d'un fonds de limitation, le montant maximal de 60 millions de DTS prévu dans la Convention portant création du Fonds s'appliquait sans qu'un "fonds" ait été constitué auprès du tribunal. C'est pourquoi le Comité exécutif a décidé que le FIPOL devrait s'opposer à la requête faite par cet avocat comme étant dépourvue de base dans la Convention portant création du Fonds qui faisait partie du droit espagnol.

Prescription

Les demandes contre le FIPOL sont frappées de prescription trois ans après la date à laquelle le dommage est survenu à moins que le demandeur n'ait pris certaines mesures

judiciaires. Pour éviter que sa demande ne soit frappée de prescription, le demandeur doit intenter une action en justice contre le FIPOL avant l'expiration du délai de trois ans ou bien notifier au FIPOL avant cette date qu'une action en réparation a été engagée à l'encontre du propriétaire du navire ou de son assureur.

Le délai de prescription de trois ans spécifié à l'article 6.1 de la Convention portant création du Fonds a expiré dans l'affaire de l'*Aegean Sea* à l'égard de la plupart des demandeurs le 3 décembre 1995 ou peu après cette date. A sa session de décembre 1995, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si certaines demandes étaient frappées de prescription vis-à-vis du FIPOL.

Un certain nombre de demandeurs dans l'affaire de l'*Aegean Sea* avaient exercé leur droit de demander réparation au propriétaire du navire et à l'assureur dans le cadre d'une procédure criminelle, ainsi qu'ils y étaient autorisés par les règles de procédure espagnole. Ces actions avaient été notifiées au FIPOL. Ces demandeurs avaient également engagé des actions en réparation contre le FIPOL dans le cadre de cette procédure, soit par l'intermédiaire du procureur public, soit, dans certains cas, directement. Le Comité a estimé que ces demandes n'étaient pas frappées de prescription vis-à-vis du FIPOL.

Un certain nombre de demandeurs des secteurs de la pêche et de l'aquaculture avaient déposé des accusations criminelles contre quatre personnes. Dans cette procédure, ils n'avaient pas soumis de demandes d'indemnisation mais s'étaient seulement réservé le droit de demander réparation lors de poursuites ultérieures (c'est-à-dire de poursuites civiles qui seraient intentées ultérieurement après l'aboutissement de la procédure criminelle) sans donner d'indication concernant les montants en cause. Le Comité exécutif a noté que ces demandeurs n'avaient pas intenté d'action en justice contre le FIPOL dans le délai prescrit, ni n'avaient notifié au FIPOL une action en réparation contre le propriétaire du navire ou le UK Club. Rappelant qu'il avait précédemment décidé que les strictes dispositions prévues en matière de prescription dans la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds devaient s'appliquer dans chaque cas, le Comité a estimé que ces demandes devraient être considérées comme prescrites vis-à-vis du FIPOL.

Le Comité s'est penché sur le cas d'un troisième groupe de demandeurs qui avaient présenté leurs demandes au Bureau conjoint des demandes d'indemnisation de La Corogne et non pas au tribunal. Il a estimé que ces demandeurs n'avaient pas pris les mesures requises en vertu de la Convention portant création du Fonds pour empêcher que leurs demandes ne soient frappées de prescription.

Le Comité exécutif a également examiné le cas de ces demandeurs avec lesquels des accords avaient été conclus concernant le quantum recevable de leurs demandes, dont un grand nombre avait été acquitté en tout ou en partie. Le Comité a été d'avis que ces demandes n'étaient pas frappées de prescription vis-à-vis du FIPOL et que ceux des demandeurs de ce groupe qui n'avaient pas été intégralement payés conservaient le droit de recevoir de nouveaux paiements sur la base des accords de règlement pertinents.

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. Le 9 février 1995, la levée de l'interdiction s'est étendue à toutes les autres espèces de mollusques et de crustacés, à l'exception des moules et des homards de Norvège à l'égard desquels l'interdiction est toujours en vigueur.

Bureau des demandes d'indemnisation pour le Braer

Le 8 janvier 1993, l'assureur P & I du propriétaire du navire (Assuranceföreningen Skuld, dénommé le 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. A la fin du mois de mai 1994, le Bureau des demandes d'indemnisation pour le Braer a été transféré des îles Shetland à Aberdeen. Le bureau d'Aberdeen a été fermé en juillet 1995.

Demandes d'indemnisation

Bilan général

Au 31 décembre 1995, quelque 2 000 demandes d'indemnisation avaient été acquittées, en tout ou en partie, pour un montant total d'environ £46 millions. En outre, des demandes d'un montant total d'environ £1 million avaient été acceptées comme étant recevables mais elles n'avaient pas encore été honorées.

Dommages à des biens

Quelque 1 000 personnes ont été indemnisées à raison d'un montant total de £8,1 millions pour les frais de nettoyage ou de peinture de leurs maisons et autres biens et le remplacement des toits de feutre minéral qui avaient été contaminés par les embruns d'hydrocarbures provenant du *Braer*.

Quelque 290 demandes d'un montant total de £3,7 millions ont été soumises au titre de dommages à des tuiles en amiante-ciment et des tôles ondulées utilisées pour la toiture de maisons et de bâtiments agricoles. Les demandeurs alléguaient que ces dommages étaient dus à la pollution.

Une enquête détaillée a été effectuée par des ingénieurs-conseils engagés par le FIPOL qui ont conclu que l'analyse des caractéristiques physiques des matériaux n'avait rien révélé d'incompatible avec l'âge des toits, leur degré d'exposition et la qualité de leur construction et de leur entretien. D'après les ingénieurs-conseils, l'analyse physique et

microstructurelle n'avait pas permis de déceler d'éléments tendant à prouver que les hydrocarbures provenant du *Braer* avaient contribué à la détérioration des matériaux examinés. Ils ont déclaré que l'analyse chimique et les examens pétrographiques n'avaient rien révélé qui tende à démontrer que des hydrocarbures avaient pénétré dans ces matériaux ou que ces matériaux avaient subi une quelconque détérioration due à une contamination par les hydrocarbures.

Compte tenu des résultats de l'enquête, le FIPOL a rejeté les demandes relatives aux toits en amiante.

Agriculture

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 et le Skuld Club ont versé des paiements à plus de 200 petits fermiers et exploitants au titre du coût de l'alimentation des moutons, des bovins et des chevaux jusqu'à ce que leurs prés habituels soient déclarés propres au pâturage, et au titre des engrais qui permettraient de régénérer les pâturages. En outre, certains petits fermiers ont eu besoin d'une main-d'oeuvre et de matériel additionnels en raison du surcroît de travail requis pour nourrir les moutons. Les paiements pour cette catégorie de demandes s'élèvent au total à £3,4 millions.

Fermes salmonicoles: destruction du saumon

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 élevés dans les fermes salmonicoles de la zone d'exclusion s'est achevée en mai 1993 et celle du contingent de saumons de 1992, en mars 1994. Des règlements ont été approuvés au titre de la destruction de ces saumons pour toutes les fermes salmonicoles sauf une. A ce jour, les versements s'élèvent au total à £21 millions.

Manque à gagner allégué par des salmoniculteurs en raison de la baisse des prix

Des salmoniculteurs des îles Shetland ont soutenu que le prix de leur saumon élevé en dehors de la zone d'exclusion avait longtemps languì à la suite du sinistre et ils ont présenté des demandes au titre des pertes résultant de cette baisse des prix. D'après une analyse qu'ils avaient présentée en mars 1995, il semblait que leurs pertes soient d'un montant global de l'ordre de £2,0 millions jusqu'à la fin du premier trimestre de 1994.

Les experts du FIPOL ont conclu qu'il y avait une baisse du prix relatif du saumon des îles Shetland au cours des mois qui avaient immédiatement suivi le sinistre du *Braer*. Sur cette base, le FIPOL a versé à un certain nombre de demandeurs des indemnités d'un montant total de £311 600.

Les experts ont estimé que les effets du sinistre du *Braer* sur le prix du saumon des îles Shetland s'étaient fait sentir jusqu'à l'été de 1993, alors que les demandeurs soutenaient que la baisse des prix avait duré jusqu'au milieu de 1995. Compte tenu de l'opinion de ses experts, le FIPOL a rejeté les demandes au titre d'une indemnisation additionnelle.

Pêcheurs et ramasseurs de coquillages

Des pêcheurs qui pêchaient 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 £1,3 million ont été versés à ce titre.

Des indemnités d'un montant total de £5,7 millions ont été versées aux ramasseurs de divers types de mollusques et de crustacés qui n'avaient pas été autorisés à exercer leur activité dans la zone d'exclusion.

Un certain nombre de pêcheurs continuent de réclamer une indemnisation au titre de la réduction des prises.

En février 1995, l'interdiction de pêcher a été levée pour toutes les espèces de mollusques et de crustacés à l'exception des moules et des homards de Norvège. Les propriétaires de certains navires ont été indemnisés pour n'avoir pas pu pêcher de homards de Norvège dans la zone d'exclusion.

Burra Haaf

Des indemnités au titre du manque à gagner résultant de la réduction des prises jusqu'à la fin du mois de juin 1995 ont été versées aux propriétaires de quatre petits navires de pêche au poisson blanc qui fréquentaient normalement les parages à l'ouest de l'île de Burra (connus sous le nom de Burra Haaf). En raison de leurs faibles dimensions, ces navires avaient des possibilités très limitées d'atténuer leurs pertes en allant pêcher sur des lieux plus éloignés ou en utilisant d'autres méthodes de pêche.

Les prises d'espèces de poisson commerciales provenant de la zone du Burra Haaf demeurent moins importantes que celles provenant d'autres pêcheries des îles Shetland. Cela pourrait être dû aux fortes concentrations d'hydrocarbures subsistant dans les sédiments de surface. Sur la base des renseignements fournis par le Scottish Office, le FIPOL a reconnu que les activités de pêche risquaient de ne pas redevenir normales avant quelques années.

Lors de l'examen des demandes soumises par les propriétaires de ces quatre navires, le Comité exécutif a décidé que le FIPOL devrait continuer à suivre la politique consistant à évaluer et indemniser les pertes qui perduraient au fur et à mesure qu'elles se produiraient.

Moules

A la suite de l'établissement de la zone d'exclusion, le FIPOL a informé les propriétaires de trois fermes d'élevage de moules situées dans cette zone qu'il serait raisonnable de détruire leurs stocks et il leur a versé un montant total de £15 600 à titre d'indemnisation.

Deux des mytiliculteurs intéressés ont soutenu que, depuis le sinistre du *Braer*, les jeunes moules (naissains) ne s'étaient pas fixées sur les cordes d'élevage comme prévu, fait qu'ils attribuaient au dommage par pollution résultant du sinistre du *Braer*. Ils ont en outre soutenu que leurs entreprises d'élevage de moules subiraient ces conséquences pendant plusieurs années encore. Les experts du FIPOL ont procédé à une étude qui leur a permis de constater que la proportion de naissains par rapport aux moules plus grosses était généralement la même aux sites d'échantillonnage situés tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la zone d'exclusion. Pour cette raison, le FIPOL a rejeté ces demandes.



Sinistre du *Braer* - pâturage et parcs salmonicoles
(source: Dennis Coutts, îles Shetland)

Coquilles Saint-Jacques et vanneaux

Les membres de la flotte de pêche intérieure des îles Shetland ont allégué que, à la suite de la levée de la zone d'exclusion appliquée en février 1995 aux coquilles Saint-Jacques et aux vanneaux, les prises de ces espèces avaient été inférieures aux chiffres prévus, les juvéniles étant moins nombreux, ce qui était une conséquence du sinistre du *Braer*.

Les experts du FIPOL ont estimé que les demandeurs n'avaient pas démontré que la baisse alléguée des prises avait été causée par le sinistre du *Braer*.

Le Comité exécutif a été d'avis que les demandes présentées au titre du manque à gagner subi par les pêcheurs qui attrapaient normalement des coquilles Saint-Jacques et des vanneaux dans la zone qui avait été déclarée zone d'exclusion seraient recevables dans leur principe uniquement si les demandeurs prouvaient que les stocks étaient effectivement moindres et que cette réduction était due à la pollution par les hydrocarbures résultant du sinistre du *Braer*. Le Comité a déclaré qu'il ne suffirait pas que les demandeurs indiquent que ce dommage *pouvait* avoir été causé par la pollution due aux hydrocarbures.

Ces demandes sont encore en cours d'examen.

Oeufs de hareng

La Shetland Fishermen's Association a allégué que les ventes d'oeufs de hareng en 1993 et en 1994 avaient sensiblement baissé par rapport à celles des années précédentes. L'Association a soutenu que la diminution de la prise de harengs en 1993 et en 1994 était due au sinistre du *Braer*.

Les experts du FIPOL ont souligné que d'autres facteurs étaient peut-être à l'origine de la baisse de la quantité des prises de harengs oeuvés ou avaient pu y contribuer.

L'Association a soutenu que les hydrocarbures provenant du *Braer* s'étaient fixés sur les frayères habituelles des harengs dans les eaux du sud des îles Shetland. Le programme de surveillance des hydrocarbures dans les sédiments réalisé par le Scottish Office indique qu'en janvier et en février 1993 il y avait dans une frayère des concentrations d'hydrocarbures supérieures au niveau de fond, mais qu'en mai 1994 la concentration s'était notablement réduite dans la zone. Une étude que le FIPOL a fait exécuter en juillet et en août 1994 a révélé que cette zone renfermait des concentrations d'hydrocarbures supérieures au niveau de fond, mais une analyse de l'empreinte chimique de ces hydrocarbures a confirmé qu'ils ne provenaient pas de la cargaison du *Braer*.

Ces demandes sont encore en cours d'examen.

Perte de quotas

Le Comité exécutif a examiné une demande soumise par la Shetland Fish Producers Organisation (SFPO) ayant trait à la perte alléguée de quotas de pêche pour le poisson blanc (aiglefin et merlan) et le homard de Norvège. Chaque organisation de producteurs de poisson reçoit un quota sur la base des prises effectives de ses membres au cours des trois années précédentes. La SFPO a déclaré que du fait de la réduction des prises intervenues à la suite du sinistre du *Braer*, ses membres avaient reçu des quotas inférieurs à la normale. Celle-ci a soutenu que pour garantir l'allocation d'un quota raisonnable à ses membres à l'avenir, elle avait dû acquérir des licences assorties de "bilans" de prises antérieures, qu'elle financerait le coût de cette acquisition à l'aide de redevances prélevées sur ses membres et que ce coût devrait être indemnisé par le FIPOL.

Le Comité exécutif a été d'avis que ces coûts ne pouvaient être considérés comme étant des dommages causés par contamination et qu'une demande de remboursement de ces coûts ne serait pas recevable.

Entreprises de transformation du poisson

Des indemnités d'un montant total de £3,2 millions ont été versées à 17 entreprises de transformation du poisson et services associés essentiellement au titre des préjudices subis par ces entreprises qui ne recevaient plus leurs arrivages en provenance de la zone d'exclusion.

Dix demandes d'indemnisation présentées par des entreprises de transformation du poisson ne sont pas encore réglées. Elles concernent des préjudices que celles-ci disent avoir subis à la suite d'une réduction des activités de transformation des oeufs de hareng, du poisson blanc en provenance de la zone du Burra Haaf, de coquilles Saint-Jacques, de vanneaux et de homards entre 1993 et 1995. Ces demandes sont liées à celles qui ont été présentées par des pêcheurs pour la diminution alléguée des oeufs de hareng et la baisse alléguée des prises de poisson blanc et de coquilles Saint-Jacques.

Tourisme

Des indemnités d'un montant total de £77 375 ont été versées à trois demandeurs au titre de préjudices économiques dus à la baisse du tourisme résultant du sinistre du *Braer*. Quatre autres demandes de cette catégorie ont été rejetées pour la raison qu'aucun dommage n'avait été subi à la suite du sinistre. Trois demandes de cette catégorie demeurent en suspens, en attendant que les demandeurs fournissent un complément d'information.

P & O Scottish Ferries Ltd

Le Comité exécutif a examiné une demande d'un montant de £902 600 soumise par P & O Scottish Ferries Ltd au titre du manque à gagner que cette société aurait subi sur son service de transbordeurs d'Aberdeen aux îles Shetland du fait de la baisse du nombre des touristes se rendant dans les îles et de la diminution du volume du fret.

Le Comité a été d'avis que le critère de la proximité raisonnable tel que défini par le FIPOLE n'était pas rempli. Il a estimé, en particulier, qu'il n'y avait pas suffisamment de proximité entre l'activité du demandeur et la contamination. Il a également estimé que l'activité commerciale du demandeur ne faisait pas partie intégrante de l'activité économique des îles Shetland. C'est pourquoi il a rejeté la demande.

Fournisseurs de smolt

Le Comité a réexaminé une demande d'une société qui fournissait des smolts à partir de son installation située en Ecosse métropolitaine. Le Comité a réaffirmé son point de vue selon lequel les activités de la société ne faisaient pas partie intégrante de l'économie de la zone touchée par la contamination et il a confirmé sa décision de rejeter la demande.

Lésions corporelles

A sa session d'octobre 1995, le Comité exécutif a noté qu'un certain nombre de demandes non quantifiées avaient été soumises au propriétaire du navire, au Skuld Club et au FIPOLE au titre de lésions corporelles alléguées telles que des problèmes respiratoires résultant de l'inhalation de vapeurs d'hydrocarbures et des affections cutanées provoquées par un contact avec des hydrocarbures.

Le Comité a estimé que, d'après les débats de la Conférence internationale de 1969 qui avait adopté la Convention sur la responsabilité civile, cette convention couvrait en principe les lésions corporelles causées par une contamination, tandis que les lésions corporelles résultant d'autres causes n'étaient pas recevables. Le Comité a souligné qu'il incombait au demandeur de prouver que le préjudice allégué avait été effectivement causé par une contamination par les hydrocarbures échappés du navire considéré et de justifier le montant de la perte ou du dommage subi. Le Comité a réaffirmé sa position, à savoir que l'exposition à des risques sanitaires et les accès d'anxiété ne relevaient pas de la définition du dommage par pollution et ne pouvaient donc pas être acceptés.

Gouvernement du Royaume-Uni

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 £3,6 millions. Un montant de £1,3 million a été approuvé et un complément d'information a été demandé en ce qui concerne certains points de la demande restés en suspens.

Shetland Islands Council

Le Shetland Islands Council a soumis une demande d'un montant total de £1,5 million au titre des coûts encourus à la suite du sinistre du *Braer*. En décembre 1995, le Comité exécutif a notamment examiné certaines rubriques de la demande, d'un montant total de £908 200, qui avaient trait à des études d'impact sur l'environnement, à la liaison avec les médias et d'autres visiteurs et à certains honoraires juridiques.

Pour ce qui est des études d'impact sur l'environnement, le Comité a noté que, de l'avis de l'Administrateur, les rapports de ces études étaient de caractère assez général et

n'étaient pas assez détaillés pour appuyer une demande particulière, qu'ils se basaient, dans une grande mesure, sur des renseignements disponibles auprès d'autres sources et que, vu la date de leur publication, ils ne contribuaient guère à clarifier les questions liées à l'indemnisation. Le Comité a estimé que, pour ces raisons, ces études n'avaient pas contribué à la soumission de demandes d'indemnisations recevables et que les coûts liés à leur établissement devraient être rejetés.

Le Comité a pensé, comme l'Administrateur, que les rubriques relatives à la liaison avec les médias et d'autres visiteurs n'étaient pas recevables, étant donné que ces frais ne pouvaient pas être considérés comme des dommages causés par contamination.

Le Comité a estimé que les honoraires juridiques au titre des conseils donnés par un cabinet américain à propos de la législation américaine n'étaient pas recevables. Il a en outre décidé que les honoraires encourus par deux cabinets juridiques du Royaume-Uni n'étaient pas recevables étant donné que leurs travaux portaient essentiellement sur des questions autres que la préparation et la présentation de demandes en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds.

Opérations d'assistance et questions connexes

Le propriétaire du *Braer* a recruté les services d'entreprises d'assistance en vertu de l'Accord général de sauvetage du Lloyd's de 1990 (LOF 90) en vue de tenter de sauver le navire et, ensuite, d'enlever les hydrocarbures qui étaient restés à bord après l'échouement. Le propriétaire du navire a soutenu que les opérations avaient été menées dans le but de prévenir ou limiter la pollution et il a soumis une demande de remboursement du montant versé à l'entreprise d'assistance, à savoir £1,8 million.

Le Comité exécutif a noté que cette demande posait la question plus vaste de la recevabilité générale des demandes présentées au titre d'opérations d'assistance et d'activités connexes, laquelle débordait l'affaire du *Braer*. Il a chargé l'Administrateur d'étudier les problèmes en jeu.

Montant total des demandes

A sa session d'octobre 1995, le Comité exécutif a pris note du montant total des demandes présentées à ce jour et il a noté qu'un certain nombre de demandeurs avaient l'intention d'entamer une action en justice contre le propriétaire du navire, le Skuld Club et le FIPO. Le Comité a chargé l'Administrateur de suspendre tout nouveau paiement aux fins d'indemnisation jusqu'à ce que le Comité ait réexaminé, en décembre 1995, la question de savoir si le montant total des demandes avérées dépasserait le montant maximal disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, à savoir 60 millions de droits de tirage spéciaux (£57 millions). Le Comité a chargé l'Administrateur de poursuivre les négociations concernant les demandes en suspens afin de parvenir à des accords sur le quantum des préjudices subis.

Compte tenu de l'incertitude qui continuait de planer sur les demandes en suspens, le Comité exécutif a, en décembre 1995, décidé de maintenir la suspension des paiements jusqu'à ce qu'il ait réexaminé la question à sa session de février 1996.

Prescription

En octobre 1995, le Comité exécutif a examiné certaines questions concernant la nécessité dans laquelle se trouvaient des demandeurs d'engager une action en justice pour empêcher que leurs demandes ne soient frappées de prescription. Il a estimé qu'il

n'appartenait pas au FIPOL d'interpréter les dispositions des Conventions en matière de prescription ni de servir de conseiller juridique aux demandeurs. Le Comité a été d'avis que les strictes dispositions pertinentes des Conventions devraient s'appliquer dans chaque cas.

L'Assemblée a examiné la situation juridique des demandeurs avec lesquels le FIPOL était parvenu à un accord total sur le quantum recevable de leurs demandes, mais qui n'avaient reçu aucun paiement ou qu'un paiement partiel. L'Assemblée a estimé que si de tels demandeurs n'introduisaient pas d'action en justice, le FIPOL ne considérerait pas leurs demandes comme prescrites.

Procédures devant les tribunaux

Les demandes contre le FIPOL seront frappées de prescription le 5 janvier 1996 ou peu de temps après, c'est-à-dire à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le dommage est survenu. Vers la fin du délai de trois ans, quelque 270 demandeurs avaient introduit une action devant le tribunal de Session d'Edimbourg à l'encontre du propriétaire du navire, du Skuld Club et du FIPOL. Le montant total réclamé s'élève à £80 millions environ.

Les actions portent essentiellement sur les chefs de dommages suivants: dommages à des toits en amiante, baisse du prix du saumon, manque à gagner subi dans le secteur de la pêche et de la transformation du poisson, perte de quotas de pêche et lésions corporelles. Des demandes ont également été présentées par le Gouvernement du Royaume-Uni et le Shetland Island Council. Certains de ces demandeurs, par exemple le Gouvernement du Royaume-Uni et un certain nombre de pêcheurs, ont entamé une action en justice afin de préserver leur droit de pouvoir poursuivre les négociations dans le but de parvenir à un règlement extrajudiciaire. La majorité des demandes ont cependant été rejetées par le FIPOL sur la base des décisions prises par le Comité exécutif.

La plupart des demandeurs n'ont pas fourni dans leurs requêtes suffisamment de détails sur les pertes alléguées pour permettre au FIPOL d'évaluer la validité de leurs demandes.

Droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité

En octobre 1995, le propriétaire du *Braer* a présenté une requête auprès du tribunal de Session d'Edimbourg sollicitant une ordonnance l'autorisant à limiter sa responsabilité.

En décembre 1995, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si le FIPOL devrait contester le droit du propriétaire du *Braer* de limiter sa responsabilité et si le Fonds devrait intenter une action en justice à l'encontre du propriétaire (ou de toute autre personne) de manière à recouvrer les montants qu'il avait versés à titre d'indemnisation.

Les experts techniques du FIPOL qui avaient enquêté sur les circonstances entourant le sinistre avaient déclaré qu'une panne des machines principales et une perte totale d'énergie due à la contamination de l'huile diesel par de l'eau de mer étaient à l'origine de l'accident. Des tuyaux qui avaient été arrimés sur le pont s'étaient détachés par gros temps endommageant des conduites d'aération ce qui avait permis à l'eau de mer de pénétrer dans un réservoir de diesel. De l'avis des experts, en raison des défaillances de l'installation de production de vapeur et du manque d'huile diesel à bord pour achever en toute sécurité la traversée vers le Québec en cas de panne complète de l'installation de production de vapeur, le navire était inapte à prendre la mer et le propriétaire du navire était au courant de ces conditions. Les conseillers juridiques du FIPOL avaient émis l'avis selon lequel, sur la base

de l'évaluation technique effectuée par les experts du FIPOL, ce dernier avait des "arguments raisonnablement solides et du moins une chance de succès" s'agissant de contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité.

Le propriétaire du navire et le Skuld Club ont déclaré que, sur la base des conclusions des enquêtes officielles effectuées par les autorités compétentes au Libéria et au Royaume-Uni, il était impossible de maintenir que le sinistre avait résulté de quelque manière que ce soit de la faute personnelle du propriétaire du navire.

Le Comité a noté que la Braer Corporation avait été dissoute en mars 1994 et qu'il était peu probable que l'actif éventuellement disponible permette d'exécuter un jugement à l'encontre du propriétaire du navire.

A l'issue d'un examen approfondi, et prenant en considération l'improbabilité que le FIPOL récupère un montant d'une assez grande importance, le Comité exécutif a décidé que le FIPOL ne devrait pas contester le droit de limitation du propriétaire, ni tenter d'action en justice à son encontre pour recouvrer les montants versés par le FIPOL à titre d'indemnisation. Le Comité a décidé en même temps que si de nouveaux éléments venaient à montrer que le FIPOL avait de plus grandes chances de réussir, l'Administrateur, après avoir consulté le Président, devrait prendre des mesures pour contester le droit de limitation du propriétaire du navire et tenter des actions pour recouvrer les montants versés, si de telles actions étaient encore possibles.

Eventuelles actions en recours

En décembre 1995, le Comité exécutif a également examiné la question de savoir si le Fonds devrait tenter une action en justice à l'encontre de toute personne autre que le propriétaire du navire de manière à recouvrer les montants qu'il avait versés à titre d'indemnisation.

Il a été noté que la législation du Royaume-Uni interdisait effectivement toute action en justice contre la compagnie qui gère le *Braer*, étant donné que la compagnie chargée de la gestion serait considérée comme appartenant à la catégorie des "préposés ou mandataires du propriétaire du navire" et qu'il était impossible d'engager une action en justice contre ces personnes. C'est pourquoi le Comité a décidé de ne pas engager d'action contre cette compagnie au Royaume-Uni.

Le Comité exécutif a fait observer qu'une autre solution consisterait à ce que le FIPOL engage des poursuites judiciaires aux Etats-Unis contre la compagnie chargée de la gestion, les autres compagnies appartenant au même groupe et les directeurs de ces compagnies. Il a estimé que le FIPOL ne devrait pas se soumettre à la juridiction des tribunaux d'un Etat non-Membre. C'est pourquoi il a décidé que le FIPOL ne devrait pas engager de poursuites judiciaires aux Etats-Unis.

Le Comité s'est aussi demandé si le FIPOL devrait engager des poursuites judiciaires au Royaume-Uni contre le Skuld Club pour recouvrer les montants que le FIPOL avait versés à titre d'indemnisation. Il a été noté que les règles du Skuld Club contenaient une clause "payer pour être payé" (c'est-à-dire que le Club était contraint de prendre en charge financièrement le propriétaire du navire uniquement au titre des indemnités que ce dernier avait effectivement versées à la partie lésée), laquelle avait été confirmée par les tribunaux du Royaume-Uni lors d'affaires récentes. Le Comité exécutif a, en conséquence, décidé que le FIPOL ne devrait pas engager d'action en justice contre le Skuld Club au Royaume-Uni.

Pour ce qui était de la possibilité d'engager des poursuites judiciaires contre le Skuld Club en Norvège, le Comité exécutif a pris note de l'avis juridique selon lequel les tribunaux norvégiens ne seraient pas compétents pour connaître d'une action récursoire engagée par le FIPOL contre le Skuld Club en vue de recouvrer les montants que le Fonds avait versés au titre de l'indemnisation des dommages de pollution nés du sinistre du *Braer*. Il a en conséquence décidé que le FIPOL ne devrait pas engager de poursuites judiciaires contre le Skuld Club en Norvège.

Prise en charge financière du propriétaire du navire

A sa session de décembre 1995, le Comité exécutif a également examiné la question de savoir si le FIPOL était dispensé de l'obligation de prendre en charge financièrement le propriétaire du navire et son assureur en vertu de l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds et dans l'affirmative dans quelle mesure. Le Comité a décidé de trancher cette question à sa session de février 1996.

L'Administrateur a été invité à discuter de la prise en charge financière avec le propriétaire du navire et le Skuld Club et à leur suggérer d'envisager la possibilité de ne pas insister pour l'obtenir.

KIHNU

(Estonie, 16 janvier 1993)

Le navire-citerne estonien *Kihnu* (949 tjb) s'est échoué à proximité du port de Tallin (Estonie) alors qu'il transportait environ 650 tonnes de fuel-oil lourd et 460 tonnes d'huile diesel. Quelque 100 tonnes de fuel-oil lourd et 40 tonnes d'huile diesel se seraient déversées à la suite de l'échouement.

Les autorités estoniennes ont procédé à certaines opérations de nettoyage. On croit savoir que l'assureur du propriétaire du navire a versé des indemnités au titre des coûts encourus pour ces opérations.

En réponse à une requête faite par les autorités estoniennes en vertu de la Convention sur la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique (Convention d'Helsinki), l'Agence finlandaise de l'environnement a dépêché en Estonie deux navires anti-pollution et un hélicoptère afin d'assister les autorités estoniennes dans la lutte contre le déversement.

Le 18 janvier 1993, les autorités finlandaises ont signalé au FIPOL la survenance du sinistre. Bien qu'il ait sollicité un complément d'information, aucun renseignement nouveau ne lui est parvenu.

En décembre 1995, l'Agence finlandaise de l'environnement a présenté au FIPOL une demande d'un montant de FM713 055 (£105 000). A la base de la demande, les autorités finlandaises ont soutenu que les vents et les courants risquaient de pousser les hydrocarbures jusqu'à la côte finlandaise qui, selon ce qu'elles ont indiqué, n'est qu'à quelque 80 kilomètres au nord de Tallin. Elles ont fait valoir que, pour cette raison, les mesures qu'elles avaient prises avaient pour but de prévenir et de limiter les dommages par pollution en Finlande et que les frais encourus étaient recevables en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds.

Il convient de noter que la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds sont entrées en vigueur à l'égard de l'Estonie le 1er mars 1993, c'est-à-dire après le sinistre du *Kihnu*.

Les experts techniques du FIPOL examinent actuellement la demande soumise par les autorités finlandaises. L'Administrateur a réservé la position du FIPOL quant à la recevabilité de cette demande.

On croit savoir que les autorités finlandaises vont engager, avant le 16 janvier 1996, une action en justice auprès des tribunaux finlandais contre le propriétaire du navire, son assureur et le FIPOL afin d'empêcher que leur demande ne soit frappée de prescription.

Le montant de limitation applicable au *Kihnu* est évalué à 113 000 droits de tirage spéciaux (£110 000).

TAIKO MARU

(Japon, 31 mai 1993)

Le caboteur-citerne japonais *Taiko Maru* (699 tjb), qui transportait quelque 2 000 tonnes de fuel-oil lourd en tant que cargaison, 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. Les hydrocarbures qui restaient à bord ont été transbordés sur un autre navire. Des opérations de nettoyage ont été menées en mer et à terre. Les hydrocarbures ont souillé des filets de pêche; ils ont perturbé la pêche dans la zone et atteint également des installations aquacoles.

Toutes les demandes présentées avaient été réglées et acquittées au 6 avril 1994, à raison d'un montant total de ¥1,122 milliard (£7 millions), soit ¥777 millions pour les frais de nettoyage et ¥345 millions pour les dommages à la pêche.

Dans un jugement rendu en mars 1994, le tribunal maritime compétent a déclaré que l'abordage était dû à une mauvaise conduite des deux navires, par visibilité réduite, les deux capitaines n'ayant pas donné les instructions voulues aux équipages respectifs.

Des avocats japonais ont procédé pour le compte du FIPOL 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, toutefois, qu'il n'y avait pas eu de faute de sa part.

Le montant de limitation applicable au *Taiko Maru* est de ¥29 millions (£182 400). En avril 1995, le FIPOL a versé ¥7 millions (£46 700) au propriétaire du navire au titre de la prise en charge financière.

Le FIPOL a engagé des négociations avec le propriétaire du *Kensho Maru N°3* en vue de recouvrer une partie du montant versé par le Fonds. Un accord a été conclu entre les intérêts liés au *Kensho Maru N°3* et les intérêts liés au *Taiko Maru*, y compris le FIPOL, concernant le partage par moitié (50:50) de la responsabilité. Le montant recouvré auprès

du propriétaire du *Kensho Maru* N°3 au titre des dommages par pollution s'est élevé à ¥50 millions (£371 000), dont le FIPOL a reçu ¥49 millions (£363 600) en avril 1995.

RYOYO MARU

(Japon, 23 juillet 1993)

Le caboteur-citerne japonais *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 citernes du *Ryoyo Maru* ont été endommagées 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 d'établir que le gazole lourd transporté par le *Ryoyo Maru* était un "hydrocarbure persistant" aux fins de la Convention sur la responsabilité civile.



Sinistre du *Senyo Maru* - Des débris mazoutés sont brûlés sur la plage de Nishiura, Himeshima (source: Pegasus)

Sept entités qui avaient participé aux opérations de nettoyage ont présenté des demandes d'indemnisation d'un montant total de ¥68 millions (£421 900). Ces demandes ont été réglées à raison de ¥37 millions (£228 200). En septembre 1994, le FIPOL a versé ¥8,4 millions (£54 500), ce qui représentait le montant total des demandes d'indemnisation approuvées moins le montant de limitation du propriétaire du navire qui était de ¥28 millions (£175 500).

Lors d'un jugement rendu le 18 janvier 1995, le tribunal maritime compétent a déclaré que la collision était due à une mauvaise navigation de la part des deux navires.

L'Administrateur a procédé à une enquête, par l'intermédiaire d'un avocat japonais, afin d'établir si le sinistre était dû à une faute personnelle du propriétaire du *Ryoyo Maru*, qui le privait de son droit de limiter sa responsabilité. Cette enquête a révélé qu'il n'y avait pas eu de faute personnelle du propriétaire. La procédure en limitation s'est close en juin 1995. Le FIPOL a versé au propriétaire du navire ¥7 millions (£52 000) en juillet 1995 au titre de la prise en charge financière.

L'Administrateur prend actuellement les mesures nécessaires en vue d'engager une action en recours contre le propriétaire de l'autre navire mis en cause dans la collision.

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 aquacoles.

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 flottant 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 des navires appartenant à l'autorité du port 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. 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 nombre des sites à nettoyer. Une fois collectés, les déchets ont été transportés par barge pour 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 autorités portuaires et maritimes de Yosu, le comté de Namhae et de Hadong et quelques entreprises privées. Toutes ces demandes ont été réglées à raison d'un montant global de Won 5,6 milliards (£4,6 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.

Il est peu probable que de nouvelles demandes soient présentées au titre des opérations de nettoyage.

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 93,132 milliards (£77 millions). Les experts du FIPOL ont examiné ces demandes. La Kwang Yang Bay Federation a indiqué qu'elle présenterait de nouvelles demandes de l'ordre de Won 90 milliards (£75 millions).

Les experts du FIPOL ont présenté un rapport dans lequel figure une analyse écrite détaillée des demandes présentées par les intérêts liés à la pêche. Ce rapport a été communiqué au cabinet d'avocats londonien représentant la Kwang Yang Bay Federation.

En juillet 1995, des accords sont intervenus sur le montant recevable d'un certain nombre de rubriques des demandes d'indemnisation présentées par la Kwang Yang Bay Federation. Ces rubriques qui concernent du matériel endommagé et des pertes de recettes, ont été approuvées pour un montant total de Won 1,117 milliard (£930 000), par rapport à la somme réclamée de Won 6,463 milliards (£5,4 millions).

En décembre 1995, un accord est intervenu avec la coopérative de pêcheurs qui avait présenté le plus grand groupe de demandes (Won 17,795 milliards, soit £14,8 millions). Ces demandes ont fait l'objet de règlements à raison de Won 4,361 milliards (£3,6 millions).

Des entretiens ont actuellement lieu avec plusieurs autres coopératives en ce qui concerne le quantum recevable de leurs demandes.

En février 1994, l'Administrateur a fait savoir au Comité exécutif que, comme le montant total des demandes soumises dépassait le montant maximal disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, il avait décidé que les versements du FIPOL devraient, du moins pour le moment, se limiter à 50% des préjudices avérés de chaque demandeur. Le Comité a appuyé la décision de l'Administrateur et l'a chargé de voir si ce pourcentage devrait être ajusté en raison d'éléments nouveaux. En mai 1994, le Comité a chargé l'Administrateur de faire preuve de prudence dans ses versements afin de garantir un traitement égal aux divers demandeurs conformément à l'article 4.5 de la Convention portant création du Fonds.

Pour permettre au FIPOL d'honorer en totalité les rubriques convenues, le FIPOL et la Kwang Yang Bay Federation ont conclu pendant l'été de 1995 un accord de principe selon lequel le montant recevable des demandes des membres des 11 coopératives de

pêcheurs qui faisaient partie de la Fédération ne dépasserait pas Won 60 milliards (£49,8 millions). Cette somme a été calculée en déduisant du montant de 60 millions de DTS (Won 68,994 milliards) le montant total déjà versé (Won 5,588 milliards) et en opérant une nouvelle réduction afin de donner au FIPOL une certaine marge de sécurité. Cet accord devrait être signé par les présidents des 11 coopératives qui recevraient à cette fin des pouvoirs de chacun de leurs membres, soit quelque 2 500 pêcheurs. Certains problèmes techniques liés à cette garantie ont été examinés par l'avocat coréen du FIPOL et l'avocat représentant la Fédération. En octobre 1995, le Comité exécutif a pensé, comme l'Administrateur, que lorsque l'accord aurait été formellement signé à la satisfaction de l'avocat coréen du FIPOL, le Fonds serait en mesure d'honorer dans leur totalité les demandes avérées. Cet accord n'a pas encore été signé par les présidents des 11 coopératives.

Procédure en limitation

Le montant total versé par le Standard Club, soit Won 5,588 milliards (£4,6 millions), dépasse nettement le montant de limitation. Le Standard Club présentera une demande en subrogation au FIPOL pour le surplus. Le FIPOL a avancé au Standard Club une somme totale de US\$6 millions (£4 millions) au titre de ces demandes subrogées.

En mars 1994, le propriétaire du navire a demandé au tribunal de district compétent l'ouverture d'une procédure en limitation. Le Standard Club a versé au tribunal le montant de limitation, assorti des intérêts, soit une somme de Won 77 millions (£64 200) en espèces, en décembre 1994. Le tribunal a préparé un tableau ventilant le fonds de limitation entre les différents demandeurs. Le fonds de limitation leur a été distribué, et la procédure en limitation s'est close le 25 août 1995.

Le FIPOL avait l'intention d'être partie à la procédure intentée contre le propriétaire du navire et son assureur, conformément à l'article 7.4 de la Convention portant création du Fonds. En effet, en vertu de cet article, chaque Etat contractant est tenu de prendre toutes dispositions nécessaires pour que le Fonds puisse se porter partie intervenante dans ce genre de procédure. En vertu de la loi coréenne portant application de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, le FIPOL peut se porter partie intervenante dans une procédure en limitation conformément aux règles de la Cour suprême. Or, celle-ci n'avait alors adopté aucune règle relative au droit du FIPOL de intervenir. L'avocat coréen du FIPOL a informé l'Administrateur que le Fonds n'était donc pas habilité à intervenir dans la procédure en limitation. La Cour suprême a adopté les textes pertinents en octobre 1995.

Le FIPOL n'a pas été formellement notifié de la procédure en limitation. Il n'est donc lié par aucune décision du tribunal dans cette affaire (voir l'article 7.5 de la Convention portant création du Fonds).

Enquête sur la cause du sinistre

L'organisme coréen chargé des enquêtes sur les accidents maritimes a enquêté sur la cause du sinistre et conclu qu'il était imputable à des erreurs de navigation de la part des deux navires.

Par l'intermédiaire d'un avocat coréen, le FIPOL a examiné la question de savoir si l'on pouvait considérer qu'il y avait eu une faute personnelle du propriétaire du *Keumdong N°5* qui pourrait le priver du droit de limiter sa responsabilité. L'enquête a montré qu'il n'y avait pas eu de faute personnelle du propriétaire.

Procédure de vente aux enchères

Le propriétaire du *Keumdong N°5* a saisi le *Bi Jia Shan* pour garantir les créances relatives aux dommages dus à l'abordage; la procédure de vente aux enchères du *Bi Jia Shan* a été entamée. Il semble que la valeur du navire soit d'environ £450 000.

A la suite de la décision prise par le Comité exécutif en mai 1994, le FIPOl a participé à la procédure de vente aux enchères afin de recouvrer une partie du montant versé aux demandeurs. Le navire a été vendu en octobre 1995, mais le prix obtenu n'a même pas couvert les frais de la vente; le FIPOl ne récupérera donc rien.

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 léger syrien dont quelque 300 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 écrèmeurs et du matériel spécialisé pour collecter les hydrocarbures flottant dans la baie, avec l'aide 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'oeuvre locale. Des sacs de résidus d'hydrocarbures ont été temporairement accumulés en tas autour de la baie.

Une ferme piscicole, élevant des loupes 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 flottants 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 d'autres 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 évaporés, désintégrés et dispersés naturellement au large. Les plages de sable qui avaient été souillées au nord de l'entrée de la baie de Navarino sur la côte extérieure ont été 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 1993. 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. Les analyses faites sur les stocks n'ont par révélé de contamination résiduelle.

Procédure en limitation et demandes d'indemnisation

En mars 1994, l'assureur P & I du propriétaire du navire, la Newcastle Protection and Indemnity Association (appelée le "Newcastle Club") a constitué un fonds de limitation de Drs 1,497 milliard (£4,1 millions) 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.

Le tribunal a décidé que les demandes devraient lui parvenir avant le 20 janvier 1995. A cette date, 526 demandes avaient été présentées pour un montant total de Drs 3,061 milliards (£8,3 millions), plus des indemnités au titre du "préjudice moral".

Le Ministère de la marine marchande a présenté une demande de Drs 15 millions (£40 100) au titre du coût des opérations de nettoyage. Un certain nombre de demandes ont également été présentées par des particuliers et toute une gamme de petites entreprises (hôteliers, restaurateurs, pêcheurs, chauffeurs de taxi, commerçants, agents immobiliers et coiffeurs) qui alléguaient un manque à gagner. Le propriétaire du navire a soumis une demande de Drs 277 millions (£754 100) au titre des frais encourus lors des opérations de nettoyage, laquelle a été acquittée par le Newcastle Club.

Les avocats et les experts techniques nommés par le propriétaire du navire, le Newcastle Club and le FIPOI examinent actuellement les pièces justificatives soumises à l'appui des demandes.

L'exploitant de la ferme piscicole susmentionnée a contesté le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité.

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 quelque 293 000 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 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

Hassan (Emirat de Fujairah). La côte de la péninsule de Musandam (Oman) a également été polluée au sud de Limah.

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. Or, 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.

Le *Seki* est inscrit auprès de la Britannia Steam Ship Insurance Association Limited (appelée le "Britannia P & I Club").

Opérations de nettoyage

Dans les Emirats arabes unis, la lutte contre le déversement a été organisée par l'autorité du port de Fujairah qui a reçu des conseils d'experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF), agissant en qualité de conseillers techniques pour le compte du propriétaire du navire, du Britannia P & I Club et du FIPOL.

Trois navires écrémeurs exploités par un entrepreneur local ont procédé à des opérations de récupération des hydrocarbures 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 écrémeurs 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. Un autre contrat concernant des opérations de nettoyage supplémentaires a été signé avec la société française qui devait à cette fin être payée sur la base d'un tarif journalier. Quelque 11 000m³ de déchets d'hydrocarbures ont été collectés et devront être évacués.

Les opérations de nettoyage ont été arrêtées au début d'avril 1995, sur la recommandation de l'ITOPF qui estimait que les travaux en étaient arrivés au point où les côtes étaient aussi propres qu'on pouvait raisonnablement l'espérer et où les techniques utilisées n'étaient plus susceptibles d'améliorer la situation. Les experts de l'ITOPF étaient d'avis que la poursuite du nettoyage au moyen de ces techniques ou d'autres méthodes plus agressives risquait de retarder le processus de régénération naturelle des côtes qui avaient été identifiées comme étant particulièrement importantes sur le plan biologique par l'Agence fédérale de l'environnement des Emirats arabes unis, agissant en tant que conseiller technique du Gouvernement de Fujairah.

Tout au long des opérations, l'achèvement du nettoyage sur chaque site a été décidé d'un commun accord par une équipe conjointe d'inspection qui comprenait des représentants

du Gouvernement de Fujairah et de l'Agence fédérale de l'environnement, ainsi que des experts agissant au nom du Britannia P & I Club, en liaison avec l'ITOPF. Toutefois, l'accord n'a pu se faire sur les trois derniers sites où des hydrocarbures étaient encore présents dans le sable; les opérations ont repris fin novembre 1995 dans le but de nettoyer ces sites à la satisfaction des autorités locales.

Demandes d'indemnisation: bilan général

Emirats arabes unis

Le Gouvernement de Fujairah a notifié au tribunal de Fujairah 30 demandes d'indemnisation d'un montant de Dhr 163 millions (£28,6 millions). Toutefois, à ce jour le Gouvernement n'a présenté au Britannia P & I Club que 19 demandes, pour un total de Dhr 98,3 millions (£17,2 millions). Ces demandes comprennent une demande d'un montant de Dhr 36,9 millions (£6,5 millions) soumise par le Gouvernement de Fujairah au nom de 743 pêcheurs. Le Britannia P & I Club et le FIPOL ont reçu notification de 17 autres demandes (ce qui ferait 36 demandes en tout), bien que certaines d'entre elles n'aient pas encore été chiffrées.

Le Britannia P & I Club a versé au Gouvernement de Fujairah un montant total de Dhr 35,4 millions (£6,2 millions), dont Dhr 13,7 millions (£2,4 millions) pour les demandes relatives à la pêche.

Oman

Le Gouvernement omanais a soumis une demande s'élevant à OR100 564 (£168 000) au titre de frais de surveillance, de frais encourus pour la mise en état d'alerte d'aéronefs épandeurs de dispersants et pour la fourniture de matériel de récupération au large au Gouvernement de Fujairah. La demande comportait une rubrique chiffrée à OR27 000 (£45 200) pour les dommages causés à la pêche le long du littoral atteint de la péninsule de Musandam. Cette demande a été réglée et acquittée par le Britannia P & I Club en novembre 1994, à raison de OR92 279 (£154 400), après consultation avec l'Administrateur.

Demandes relatives à la pêche

Soumission des demandes et évaluation initiale

Les demandes susmentionnées relatives à la pêche avaient été évaluées par un sous-comité établi par un haut comité créé par le Souverain de Fujairah. Ce sous-comité était composé de représentants des divers ministères gouvernementaux intéressés, des trois municipalités situées dans la zone touchée et de deux coopératives de pêche.

Des experts nommés par le Club et le FIPOL ont procédé à une évaluation préliminaire des pertes subies par les pêcheurs. Les demandeurs n'ayant guère donné de renseignements, l'évaluation a été faite sur la base d'une enquête menée dans le secteur de la pêche en septembre 1994 et de statistiques récapitulatives qui avaient été publiées concernant la pêche, de relevés des ventes journalières de poisson de la Société des pêcheurs de Khorfakkan (coopérative de pêche importante) et d'autres documents pertinents. Les experts ont estimé la perte totale à Dhr 5,2 millions (£911 900). En janvier 1995, le Britannia P & I Club a payé cette somme à titre d'avance au Gouvernement, après consultation avec le FIPOL. Le Gouvernement de Fujairah ayant fourni en janvier 1995 des éclaircissements sur l'octroi de permis de pêche aux navires, l'évaluation a été ajustée pour être portée à Dhr 6,6 millions (£1,2 million). La différence de Dhr 1,4 million (£240 700) a été versée au Gouvernement par le Club en février 1995, à nouveau après consultation avec l'Administrateur.

Débats du Comité exécutif en avril 1995

A sa session d'avril 1995, le Comité exécutif a réaffirmé la position du FIPOL selon laquelle une demande n'était recevable que dans la mesure où le montant du préjudice effectivement subi avait été prouvé. Le Comité a toutefois admis qu'il faudrait exercer une certaine souplesse s'agissant de requérir d'un demandeur la soumission d'une preuve pour justifier le montant de son préjudice, compte tenu de la situation particulière du pays intéressé. De l'avis du Comité, il était nécessaire d'étudier tous les éléments possibles de preuve qui étaient disponibles, lesquels ne se limiteraient pas à des comptes ou des documents fiscaux. Le Comité a estimé que les constatations d'un comité gouvernemental ou autre organe similaire ne pouvaient être considérées comme des preuves en soi, mais constituaient un élément dont il faudrait tenir compte lors de l'évaluation du préjudice subi. Le Comité a déclaré que d'autres éléments devraient être pris en considération, y compris les statistiques portant sur le niveau des prises d'années précédentes et sur les recettes obtenues par les pêcheurs lors d'années précédentes dans la zone considérée. Il a été souligné qu'il était nécessaire que les experts du FIPOL aient la possibilité de se faire une opinion indépendante quant au montant des préjudices effectivement subis.

A la lumière des débats, le Comité exécutif a décidé de charger les experts du FIPOL de rechercher, en coopération avec les autorités de Fujairah, toutes les preuves et tous les éléments de preuve disponibles, qu'il s'agisse de statistiques, d'études régionales ou de déclarations de diverses natures faites lors de précédentes années. Il a été souligné qu'il importait, particulièrement, d'établir par tous les moyens possibles l'existence d'une interruption des activités de pêche et sa durée, ainsi que la réaction du marché à l'égard des poissons capturés localement à la suite du sinistre.

Réévaluation

Les experts en matière de pêche engagés par le Britannia P & I Club et le FIPOL se sont rendus à Fujairah du 26 mai au 5 juin 1995 afin de rencontrer les membres du sous-comité gouvernemental de la pêche, de recueillir de plus amples renseignements, de parler aux personnes qui avaient elle-mêmes rempli les formulaires d'évaluation pour chacune des demandes et de chercher à collecter d'autres témoignages et éléments de preuve à l'appui des demandes relatives à la pêche. A la fin du mois de juin 1995, le Gouvernement de Fujairah avait fourni aux experts tous les renseignements et documents demandés dans la mesure où ceux-ci étaient à la disposition des autorités. Les plus importants de ces nouveaux documents étaient des registres des prises débarquées et des relevés de ventes sur les marchés du poisson à partir de 1993.

Sur la base de ces données et de renseignements recueillis antérieurement, les experts ont procédé à une analyse plus détaillée de la pêche côtière dans la zone touchée. Le meilleur chiffre auquel ils ont pu ainsi parvenir pour le calcul du préjudice total en ce qui concerne les demandes relatives à la pêche était de Dhr 13,7 millions (£2,4 millions), contre une évaluation initiale de Dhr 5,2 millions (£911 900), portée à Dhr 6,6 millions (£1,2 million) en janvier 1995.

Après consultation avec le FIPOL, le Britannia P & I Club a versé la différence entre l'évaluation faite par les experts en janvier 1995 et l'évaluation révisée, soit Dhr 7 millions (£1,2 million).

Débats du Comité exécutif en octobre 1995

A la session d'octobre 1995 du Comité exécutif, un certain nombre de délégations ont souligné que le FIPOL agissait dans le cadre d'un système mutuel et qu'il fallait donc

qu'il y ait des règles sur la recevabilité des demandes qui soient respectées par tous les Etats Membres. Elles ont également appuyé la politique arrêtée par le Comité exécutif en avril 1995 en ce qui concerne la nécessité de fournir des preuves pour justifier les demandes.

A cette session, le Comité exécutif a réaffirmé sa position selon laquelle le FIPOL ne pouvait verser d'indemnité que pour autant qu'un demandeur ait prouvé qu'il avait subi un préjudice effectif en fournissant des preuves qui permettent aux experts du Fonds de se faire une opinion indépendante quant à ce préjudice. Il a formé l'espoir que la coopération entre le Gouvernement de Fujairah et les experts nommés par le FIPOL et le Britannia P & I Club se maintiendrait et permettrait de parvenir au règlement de toutes les demandes, suivant les prescriptions arrêtées par le Comité pour ce qui est de la justification des demandes.

Réponse du Gouvernement de Fujairah

En décembre 1995, le Gouvernement de Fujairah a soumis des indications techniques en réponse à la réévaluation des demandes relatives à la pêche. Il a avancé un certain nombre d'arguments visant à appuyer l'ampleur alléguée des préjudices subis par les appareils de pêche et a présenté une ventilation détaillée du coût de ces appareils afin de justifier les coûts unitaires de remplacement qui avaient été acceptés par le sous-comité de la pêche. Il a également soutenu que les faibles prises enregistrées au début de 1994 pour certains types de pêche étaient imputables à la baisse des activités de pêche pendant le Ramadan plutôt qu'à une pêche excessive, et que les chiffres donnés par le sous-comité pour le manque à gagner devraient par conséquent être maintenus. Ce document est actuellement examiné par les experts en matière de pêche nommés par le Britannia P & I Club et le FIPOL.

Demandes au titre des opérations de nettoyage

Les entrepreneurs français et saoudien chargés du nettoyage ont présenté chacun des demandes d'indemnisation s'élevant à Dhr 4,65 millions (£815 500). Après consultation avec le FIPOL, le Britannia P & I Club a payé respectivement les sommes de Dhr 4,2 millions (£744 800) et Dhr 4,65 millions (£815 500) à ces entrepreneurs par l'intermédiaire du Gouvernement de Fujairah. Il a versé un montant total de Dhr 4,1 millions (£714 300) au Gouvernement au titre des travaux réalisés par l'entreprise française conformément au tarif journalier du contrat conclu pour des travaux supplémentaires.

L'entrepreneur local responsable des opérations de récupération des hydrocarbures au large pendant les premières phases qui ont suivi le sinistre a présenté une demande d'indemnisation de US\$6 millions (£3,9 millions). Le Britannia P & I Club lui a versé une avance de US\$1 million (£644 000) par l'intermédiaire du Gouvernement de Fujairah. Après avoir examiné cette demande, les experts du Club et du FIPOL ont estimé que le montant en était excessif car le calcul se fondait sur des tarifs de location exagérés, et parce que les navires et le matériel avaient été loués pour des périodes plus longues que cela n'était raisonnablement nécessaire.

L'Abu Dhabi National Oil Company (ADNOC) a également prêté son assistance dans les premiers stades des opérations de nettoyage et a présenté une demande de Dhr 1,6 million (£287 000) au titre des travaux réalisés et de la fourniture de matériel spécialisé. Le Britannia P & I Club a versé au Gouvernement de Fujairah une avance de Dhr 655 561 (£115 000) au titre de cette demande. A la suite de questions soulevées par les experts nommés par le Club et le Fonds, l'ADNOC a ramené le montant réclamé à Dhr 1,4 million (£244 000). Les experts nommés par le Club et le FIPOL examinent actuellement le complément d'information fourni par l'ADNOC.

Les avances versées par le Britannia P & I Club au Gouvernement de Fujairah au titre des demandes de ce dernier et de celles d'autres entreprises de nettoyage s'élèvent à un total de Dhr 20,8 millions (£3,6 millions).

Demande au titre d'honoraires juridiques

Le Gouvernement de Fujairah a soumis une demande de Dhr 1,4 million (£239 100) au titre d'honoraires pour les conseils juridiques obtenus à la suite du sinistre. Le FIPOL a demandé de plus amples renseignements sur la nature des travaux effectués par les avocats en cause. A l'issue de nouveaux pourparlers avec le Gouvernement de Fujairah, cette demande est toujours à l'étude.

Autres demandes

Trois demandes d'indemnisation s'élevant au total à Dhr 17,6 millions (£3,1 millions) ont été présentées pour des préjudices allégués, entre autres, au titre de la perte de valeur d'une maison, de l'interruption de l'extraction du sable d'une plage et des pertes de recettes d'un hôtel du littoral. Des questions ont été adressées au Gouvernement de Fujairah concernant ces demandes, mais aucune autre explication n'a été reçue.



Sinistre du *Yeo Myung* - un bateau de pêche procède au nettoyage
(source: Dae Sung Maritime Business Co Ltd)

Le Britannia P & I Club a également versé Dhr 86 423 (£14 700) au titre des frais encourus par le Gouvernement de Fujairah pour obtenir des conseils à propos du transbordement des hydrocarbures restant dans le *Seki* et d'autres questions relatives à l'état du navire et à la cause du sinistre. De l'avis du FIPOL, ces coûts ne relèvent pas des notions de "dommage par pollution" et de "mesures de sauvegarde" définies dans la Convention sur la responsabilité civile et dans la Convention portant création du Fonds.

Les demandes notifiées au tribunal, mais non encore présentées au Britannia P & I Club, comprennent des demandes d'un montant total de Dhr 2,5 millions (£438 400) au titre de pertes supplémentaires subies par certains secteurs de l'économie autres que la pêche (comme les pertes d'un hôtelier de Fujairah, de transporteurs de poisson, de négociants en poisson et de producteurs de glace), et une demande pour des dommages allégués à l'environnement s'élevant à Dhr 59 millions (£10,3 millions).

Pour ce qui est du dommage à l'environnement, le Comité exécutif a rappelé la politique du FIPOL qui avait été énoncée par l'Assemblée, à savoir que l'altération du milieu marin en soi n'était pas recevable tandis que les frais raisonnables de remise en état qui avaient été effectivement encourus ou devaient l'être étaient indemnisables.

Procédure en limitation et questions connexes

Le montant de limitation applicable au *Seki* est de 14 millions de DTS (soit environ £13,4 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.

Enquêtes sur la cause du sinistre

Les autorités des Emirats arabes unis ont enquêté sur la cause du sinistre. L'Administrateur examine actuellement le rapport d'enquête.

DAITO MARU N°5

(Japon, 11 juin 1994)

Alors que le navire-citerne japonais *Daito Maru N°5* (116 tjb) chargeait une cargaison de fuel-oil lourd au poste à quai d'une raffinerie du port de Yokohama (Japon), une demi-tonne d'hydrocarbures 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.

L'assureur P & I du propriétaire du navire 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.

En janvier 1995, le FIPOL a versé des indemnités de ¥1,2 million (£7 500) au titre des frais de nettoyage et il a, dans un même temps, versé ¥846 600 (£5 300) au propriétaire du navire au titre de la prise en charge financière.

TOYOTAKA MARU

(Japon, 17 octobre 1994)

Le sinistre

Le navire-citerne japonais *Teruho Maru* N°5 (496 tjb) a heurté 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 déversées à la suite de l'abordage.

Le *Toyotaka Maru* était inscrit auprès de la Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association (JPIA).

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 de bateaux de servitude de diverses dimensions, ainsi que 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, mais des plages et promontoires rocheux de la côte sud de la baie ont 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 secteurs des plages qui étaient difficiles d'accès. Les opérations de nettoyage à terre ont duré jusqu'au 28 novembre 1994.

Demandes d'indemnisation

Des particuliers et de petites entreprises qui avaient participé aux opérations de nettoyage ont demandé des avances de paiement. En décembre 1994, le FIPOL a approuvé le versement de paiements provisoires d'un montant total de ¥50 millions (£320 300) à treize petites entreprises qui avaient pris part aux opérations à titre de sous-traitants du JMDPC. Ces paiements ont été effectués par la JPIA. En mars 1995, le FIPOL a approuvé de nouveaux paiements provisoires d'un montant total de ¥150 millions (£1 million) en faveur de sept entreprises. Ces paiements ont été versés par la JPIA et par le FIPOL. Le FIPOL a procédé à un troisième paiement provisoire de ¥12 millions (£83 700), en mars 1995, en faveur des coopératives de pêche au titre de leurs demandes relatives aux frais de participation aux opérations de nettoyage.

La JMSA a présenté une demande de ¥438 900 (£3 100) au titre du déploiement de bateaux lors des opérations de nettoyage. Elle a été réglée et acquittée dans sa totalité.

Le JMDPC a présenté une demande d'un montant total de ¥620 millions (£4,6 millions) au titre des opérations de nettoyage menées par 21 sous-traitants. Cette demande a été réglée à raison de ¥582 millions (£4,2 millions). Les demandes d'un montant de ¥97 millions (£716 500) soumises par 21 coopératives de pêche locales au titre des coûts de la mobilisation de leurs membres lors des opérations de nettoyage ont été réglées à raison de ¥93 millions (£684 400). Cinq entrepreneurs engagés par le propriétaire du navire ont

présenté des demandes d'un montant total de ¥26 millions (£188 900) au titre d'opérations de nettoyage et de mesures de sauvegarde. Elles ont été réglées à raison de ¥25 millions (£186 300). Une demande d'un montant total de ¥3 millions (£19 900) soumise par la municipalité de Shimotsu pour la mobilisation de la brigade de sapeurs-pompiers et de la Force d'autodéfense a été intégralement réglée.

La zone sinistrée abrite des activités intensives de pêche et d'aquaculture et les membres de quelque 21 coopératives de pêche ont été touchés. En février 1995, ces coopératives ont présenté des demandes d'un montant total de ¥75 millions (£557 200) au titre du manque à gagner qu'elles disaient avoir subi à la suite de la suspension des activités de pêche et au titre des dommages causés aux produits de la mer. Ces demandes ont été réglées à raison de ¥57 millions (£420 000) au titre du manque à gagner résultant de la suspension des activités de pêche et elles ont été acquittées en juin 1995. La partie des demandes qui avait trait aux dommages allégués aux produits de la mer a été rejetée, ces dommages n'ayant pas été prouvés.

Une société, qui fournissait de la terre et du sable pour des sites de réaménagement, avait un appontement situé au milieu de la zone contaminée. L'eau entourant l'appontement étant contaminée et l'appontement servant de base pour les opérations de nettoyage, cette société n'a pas pu expédier le sable et la terre qu'elle produisait. Elle a présenté une demande d'un montant de ¥49 millions (£360 000) au titre du manque à gagner et du préjudice subi pour avoir été empêchée d'utiliser l'équipement et la main-d'oeuvre. La demande au titre du manque à gagner a été réglée pour un montant de ¥17 millions (£125 900) qui a été acquitté en juillet 1995. Le FIPOL a rejeté la partie de la demande qui avait trait à l'équipement et à la main-d'oeuvre étant donné que ce préjudice était déjà compris dans le manque à gagner.

Toutes les demandes présentées à ce jour ont été réglées et acquittées au 7 juillet 1995 à raison d'un montant total de ¥778 millions (£5,7 millions), dont ¥704 millions correspondaient aux coûts du nettoyage et des mesures de sauvegarde, ¥57 millions aux dommages causés à la pêche et ¥17 millions à d'autres pertes de recettes. Il est peu probable que d'autres demandes soient présentées au titre de ce sinistre.

Procédure en limitation et enquête sur la cause du sinistre

Le montant de limitation applicable au *Toyotaka Maru* est évalué à ¥82 millions (£605 800). La procédure en limitation a été entamée en octobre 1995.

Le FIPOL suit l'enquête effectuée par le tribunal maritime sur la cause du sinistre.

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 a présenté une demande de ¥5 millions (£31 200) au titre du coût de la réparation de la cale et de la valeur des poissons détruits. Le

propriétaire du *Hoyu Maru N°53* a présenté une demande de ¥313 100 (£2 000) au titre du coût du nettoyage de la cale contaminée. En septembre 1995, ces demandes ont été réglées à raison de ¥5 millions (£31 200) et de ¥256 000 (£1 600) respectivement.

Le montant de limitation applicable au *Hoyu Maru N°53* est de ¥1,1 million (£6 800).

L'assureur P & I du propriétaire du *Hoyu Maru N°53* 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 dans cette affaire, le Comité exécutif a décidé, en octobre 1995, de lever l'obligation de constituer un tel fonds pour le *Hoyu Maru N°53*, afin que le FIPOL puisse, exceptionnellement, effectuer des versements à titre d'indemnisation et de prise en charge financière sans qu'un fonds de limitation ait été constitué.

En octobre 1995, le FIPOL a payé la partie des indemnités dont il était redevable, à savoir ¥4,2 millions (£26 000) et il a versé au propriétaire du navire ¥272 300 (£1 700) au titre de la prise en charge financière.

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 d'un montant total de Won 9,7 millions (£8 000) 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 9,2 millions (£7 600). Ces demandes ont été acquittées par le propriétaire du navire.

Trois autres entrepreneurs ont présenté des demandes d'un montant de Won 62 millions (£51 500) au titre d'opérations de nettoyage et de mesures de sauvegarde. Elles ont été réglées à raison de Won 23 millions (£19 200) et ont été acquittées conjointement par le propriétaire du navire et le FIPOL en juin 1995.

Le sinistre a porté atteinte aux activités de pêche et d'aquaculture dans la région. Trois associations de pêche et les propriétaires de restaurants de fruits de mer ont soumis des

demandes d'un montant total de Won 476 millions (£395 200). Ces demandes ont été réglées et acquittées par le FIPOL en mars 1995 à raison d'un montant total de Won 28 millions (£23 600).

Il est peu probable que de nouvelles demandes soient soumises pour ce sinistre.

DEVERSEMENT DE SOURCE INCONNUE AU MAROC

(Maroc, 30 novembre 1994)

En mars 1995, le FIPOL a été avisé d'un déversement d'hydrocarbures qui s'était produit le 30 novembre 1994 dans le port de Mohammedia (Maroc). Les autorités marocaines ont réclamé des indemnités d'un montant total de Dhr 2,6 millions (£196 900) au titre des frais de nettoyage. Elles n'ont donné aucune indication quant à la source du déversement mais ont déclaré que les hydrocarbures n'avaient pu venir que de la mer, soit à la suite d'un rejet d'eau de ballast ou du nettoyage de citernes, soit à cause d'une pollution accidentelle.

L'Administrateur a appelé l'attention des autorités marocaines sur l'article 4.1 de la Convention portant création du Fonds en vertu duquel le FIPOL est tenu d'indemniser la victime d'un dommage par pollution si celle-ci n'est pas en mesure d'obtenir réparation parce que "la Convention sur la responsabilité civile ne prévoit aucune responsabilité". L'un des cas où la Convention sur la responsabilité civile ne prévoit pas de responsabilité se présente lorsque l'identité du navire qui a causé le dommage est inconnue, puisqu'aucun propriétaire de navire ne peut alors être tenu pour responsable en vertu de cette convention. L'article 4.2.b) de la Convention portant création du Fonds prévoit, en pareil cas, que le FIPOL n'est pas tenu à réparation si "le demandeur ne peut pas prouver que le dommage est dû à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires".

Les autorités marocaines ont soutenu que, vu leur quantité, les hydrocarbures provenaient, selon toute probabilité, d'un navire-citerne en charge. Elles ont mentionné un rapport d'enquête selon lequel les résultats des analyses en laboratoire, la couleur et l'odeur des hydrocarbures avaient démontré qu'il s'agissait de pétrole brut de source inconnue.

Les experts du FIPOL ont examiné la documentation soumise par les autorités marocaines. Ils ont estimé que l'enquête effectuée pour déterminer le type d'hydrocarbures ne permettait pas d'établir si les hydrocarbures en cause étaient du pétrole brut ou du fuel-oil. Ils ont indiqué que le principal argument invoqué par les autorités marocaines pour prouver que le polluant était du pétrole brut semblait tenir à l'odeur et à l'ampleur du déversement, mais qu'aucune tentative n'avait été faite pour évaluer la quantité d'hydrocarbures déversés. Ils ont convenu que les pétroles bruts ont des odeurs bien distinctes et ils ont fait remarquer qu'une forte odeur associée au déversement avait été signalée par l'autorité portuaire et son inspecteur. Ils ont toutefois soutenu que l'odorat était très subjectif et qu'il n'était pas possible, sur la base des renseignements disponibles, de déterminer la source de la pollution alléguée.

Se fondant sur l'avis de ses experts, le FIPOL a informé les autorités marocaines, en décembre 1995, qu'il n'avait pas été établi que les hydrocarbures provenaient d'un navire tel que défini dans la Convention portant création du Fonds (à savoir, un navire-citerne en charge) et que, pour cette raison, le FIPOL n'était pas en mesure d'accepter la demande d'indemnisation.

DAE WOONG

(République de Corée, 27 juin 1995)

Le navire-citerne coréen *Dae Woong* (642 tjb), qui transportait une cargaison de 1 500 tonnes de fuel-oil lourd et de 70 tonnes d'huile diesel s'est échoué au large du port de Kojung, sur la côte occidentale de la République de Corée. Deux citernes à cargaison ont été endommagées et environ une tonne d'hydrocarbures s'est déversée dans la mer. Des plongeurs ont procédé à des réparations provisoires et le reste des hydrocarbures a été transbordé sur un autre navire; le *Dae Woong* a ensuite été remorqué jusqu'à un port se trouvant à proximité, pour y être réparé de manière permanente.

Plusieurs petites îles proches du lieu du sinistre ont été contaminées par les hydrocarbures. Des opérations de nettoyage ont été menées par la police maritime et des entrepreneurs, qui ont utilisé des dispersants et des produits absorbants. Elles ont été achevées le 1er juillet 1995. Des installations aquacoles ont également été touchées par ce déversement d'hydrocarbures.

En août 1995, le FIPOL a reçu des demandes de la part de la police maritime et d'un entrepreneur privé au titre des opérations de nettoyage, lesquelles s'élevaient à Won 31 millions (£25 800) et Won 14 millions (£11 700), respectivement. Plusieurs coopératives de pêche ont indiqué qu'elles présenteraient des demandes d'indemnisation.

Le montant de limitation applicable au *Dae Woong* est estimé à Won 95 millions (£78 900). Le navire n'adhérait pas à un Club P & I mais avait obtenu d'une banque coréenne une garantie financière qui correspondait au montant de la limitation.

SEA PRINCE

(République de Corée, 23 juillet 1995)

Le sinistre

Le navire-citerne chypriote *Sea Prince* (144 567 tjb) s'est échoué au large de l'île de Sorido, près de Yosu (République de Corée) alors qu'il était partiellement chargé de plus de 80 000 tonnes de brut d'Arabie. Des explosions et un incendie ont endommagé la salle des machines et les locaux d'habitation.

On croit savoir que quelque 700 tonnes de combustible de soute ont été déversées ainsi qu'une petite quantité indéterminée de pétrole brut qui s'était échappée des citernes à cargaison endommagées par l'échouement. Au cours des semaines suivantes, de faibles quantités d'hydrocarbures se sont échappées de la section à demi-immergée du navire-citerne. Une partie des hydrocarbures se sont propagés vers des îles situées juste au nord de Sorido mais la plupart ont été emportés vers l'est par les courants pour finalement toucher le rivage des côtes méridionales et orientales de la péninsule coréenne. De faibles quantités d'hydrocarbures ont également atteint les îles japonaises de Tsushima.

Le *Sea Prince* était inscrit auprès de la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd ("UK Club").

Enlèvement du navire et de la cargaison

Le propriétaire du navire a engagé une société d'assistance japonaise pour sauver le navire et la cargaison restée à bord et a passé avec celle-ci un contrat d'assistance (Accord général de sauvetage du Lloyd's 1995) le 28 juillet 1995.

Le FIPOL a engagé des experts en assistance pour qu'ils puissent suivre en son nom l'évolution de la situation.

On croit savoir que l'assistant, après avoir procédé à des évaluations techniques, comptait renflouer le navire avec les hydrocarbures restés à bord, puis le remorquer dans un lieu sûr pour décharger la cargaison. Le FIPOL, sur le conseil de ses experts en assistance, a fait part au propriétaire du navire, au UK Club et à l'assistant de ses préoccupations concernant les opérations projetées, qui risquaient d'entraîner une nouvelle pollution. Il a indiqué qu'il contesterait peut-être la recevabilité du coût de ces opérations en vertu de la Convention portant création du Fonds en alléguant que les mesures projetées n'étaient pas raisonnables.

L'assistant a décidé d'enlever les hydrocarbures du navire avant d'essayer de le renflouer. Du 6 au 22 août 1995, il a fait transférer près de 80 000 tonnes d'hydrocarbures par l'intermédiaire de barges, laissant à bord 950 tonnes environ. Les hydrocarbures restés dans les citernes à cargaison ont été additionnés de dispersants pour pouvoir se disperser rapidement dans la colonne d'eau dans l'hypothèse où ils se trouveraient libérés à la suite d'opérations d'assistance ultérieures ou du mauvais temps. L'assistant comptait renflouer le navire et le remorquer jusque dans un chantier de démolition ou de réparation. Toutefois, peu de temps après la fin des opérations de transbordement, un autre typhon est passé à proximité du site de l'échouement et l'assistant a été obligé de suspendre toutes les activités. De nouvelles investigations effectuées après la période de mauvais temps ont révélé que le navire avait subi des dommages structurels graves et les experts techniques ont convenu, sur la base des renseignements fournis par l'assistant, que le risque d'une rupture du navire au cours de la remise à flot était trop grand pour être acceptable.

De ce fait, le propriétaire du navire a décidé de négocier un contrat aux fins de l'enlèvement du navire et des hydrocarbures restant à bord et il a procédé à un appel d'offres. Le contrat d'assistance souscrit en vertu de l'Accord général du Lloyd's de 1995 a expiré le 1er septembre 1995, conformément à ses propres dispositions, lorsqu'il est apparu qu'il n'était pas raisonnable de s'attendre à ce que l'assistant puisse sauver le navire.

Un contrat a été signé avec Smit International aux fins de l'enlèvement du navire. Aux termes de ce contrat, la totalité des hydrocarbures devait être évacuée des citernes à cargaison et à combustible, des machines et des tuyaux, etc. Le 26 novembre 1995, le *Sea Prince* a été renfloué avec succès et remorqué hors des eaux coréennes.

Opérations de nettoyage et impact sur l'aquaculture et la pêche

Le FIPOL et le UK Club ont conjointement engagé l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) pour suivre les opérations de nettoyage et donner des conseils techniques aux personnes qui les menaient. Deux sociétés coréennes d'experts maritimes ont également été nommées pour surveiller ces opérations et pour étudier leur impact éventuel sur les ressources halieutiques, aquacoles et autres.

Le propriétaire du navire, en collaboration avec la police maritime, a organisé la lutte contre le déversement d'hydrocarbures. Sous les ordres de la police maritime, le propriétaire a mobilisé un aéronef spécialisé dans la pulvérisation des dispersants, exploité par une société de Singapour. Il a également emprunté du matériel de récupération au large et à terre à la Petroleum Association of Japan (PAJ). Sept conteneurs de matériel ont été transportés par route et par mer de l'entrepôt de la PAJ situé à Mizushima (Japon) jusqu'à Yosu. Le matériel de récupération au large a été placé en état d'alerte à Yosu au cas où une importante

fuite d'hydrocarbures se produirait, mais il n'a en l'occurrence pas été déployé. Le matériel à terre, en revanche, a été utilisé pour enlever les hydrocarbures en vrac qui s'étaient déposés sur le littoral proche de l'épave. Six entrepreneurs locaux ont été engagés, des navires et du matériel de récupération au large ont été mobilisés et des dispersants ont été pulvérisés. Des pêcheurs ont participé à l'intervention de même que la police maritime qui a utilisé ses propres navires.

Les hydrocarbures ont eu un impact essentiellement léger à modéré sur le rivage, touchant surtout de petits secteurs du littoral rocheux, des digues maritimes et des plages de galets isolées. Des entrepreneurs ont été engagés pour fournir du matériel et des produits aux villageois qui ont entrepris de nettoyer les plages à la main. Environ 2 000 personnes ont participé à ce travail qui a été en grande partie achevé à la fin du mois d'août. Deux des îles les plus sévèrement touchées ont nécessité des travaux de nettoyage supplémentaires.

A la fin d'octobre 1995, les opérations de nettoyage étaient achevées sur l'ensemble de l'île de Sorido, à l'exception de la zone la plus proche du lieu de l'échouement, où elles devraient s'achever à la fin d'avril 1996.

Une entreprise locale d'évacuation des déchets a été chargée d'enlever les déchets des lieux de stockage temporaires situés sur les îles et de les transporter jusqu'à un lieu d'incinération et de décharge autorisé.



Sinistre du *Honam Sapphire* - Opérations de nettoyage à terre et sur l'eau
(source: ITOPF)

Outre la pêche traditionnelle, cette région abrite une aquaculture intensive, particulièrement aux environs des îles situées près de Sorido. Des viviers flottants, des élevages de moules et des filets fixes ont été souillés, à des degrés divers, par les hydrocarbures et leurs exploitants les ont nettoyés avec l'aide des villageois.

Des études communes visant à faire le constat de la pollution des installations aquacoles par les hydrocarbures dans la zone atteinte ont été menées avec l'aide de divers représentants locaux de la pêche, des spécialistes des sciences de la mer travaillant en collaboration avec l'ITOPF et des experts locaux. Des experts du Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE) ont également participé à ces études pour le compte du propriétaire du navire/Club et du FIPOL. Des échantillons de poissons, de crustacés et d'algues ont été prélevés aux fins d'analyses chimiques et de tests de leur altération.

Des analyses chimiques de produits marins prélevés dans des zones polluées et non polluées ont été effectuées au Royaume-Uni. La plupart des échantillons provenant des zones polluées ont révélé de faibles niveaux d'hydrocarbures de pétrole, comparables à ceux prélevés dans les zones non polluées. Des échantillons de moules et de palourdes en provenance de la zone polluée ont révélé de hauts niveaux de concentration d'hydrocarbures de pétrole. Toutefois, l'empreinte des hydrocarbures a indiqué que le *Sea Prince* n'était pas la source de la contamination.

Les experts du UK Club et du FIPOL ont proposé que des essais gustatifs d'échantillons soient réalisés. A ce jour, les demandeurs ont refusé de procéder à ces essais.

Demandes d'indemnisation

En octobre 1995, le Comité exécutif s'est déclaré préoccupé par le fait que le montant total des demandes avérées nées de ce sinistre risquait de dépasser le montant total de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. C'est pourquoi il a jugé nécessaire que le FIPOL fasse preuve de prudence dans le paiement de ces demandes. Le Comité a autorisé l'Administrateur à procéder à des règlements définitifs quant au quantum de toutes les demandes nées du sinistre pour autant que celles-ci ne soulèvent pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était pas encore prononcé. Toutefois, il n'a pas autorisé l'Administrateur, à ce stade, à effectuer de paiements.

En décembre 1995, compte tenu des renseignements alors disponibles sur le montant global des demandes présentées, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à effectuer des paiements partiels au titre des demandes qui avaient fait l'objet de règlements. Etant donné que le montant global des demandes présentées ou annoncées continuait de dépasser largement le montant maximal disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, le Comité a toutefois décidé que le FIPOL devrait se borner, pour le moment, à payer 25% du montant des dommages avérés subis par chaque demandeur.

Un certain nombre de demandes relatives aux opérations de nettoyage ont été réglées à raison de Won 18,060 milliards (£15 millions). Le propriétaire du navire et le UK Club ont versé des paiements d'un montant total de Won 14,007 milliards (£11,6 millions) au titre de demandes portant sur ces opérations. Un certain nombre de demandes de ces catégories sont en cours d'examen.

En septembre 1995, une marée rouge est apparue dans la zone polluée par les hydrocarbures du *Sea Prince* et du *Yeo Myung*. Les coopératives de pêche ont soutenu que cette marée rouge qui avait causé des dommages considérables à la pêche résultait des mesures prises pour combattre les déversements d'hydrocarbures causés par ces deux sinistres et était, en particulier, imputable à l'emploi de grandes quantités de dispersants. De l'avis des experts du FIPO, toutefois, les marées rouges sont un phénomène courant dans les eaux coréennes en septembre et en octobre; elles s'expliquent par la présence de polluants industriels et d'effluents municipaux combinés avec les températures ambiantes de la mer enregistrées à cette époque de l'année.

La plupart des villages touchés par le déversement ont présenté des demandes provisoires au titre des dommages qu'auraient subis les poissons en cage et les lieux de pêche communs, mais aucune pièce justificative n'a été reçue à ce jour. Ces dommages ont été provisoirement chiffrés à Won 75,278 milliards (£63 millions), auxquels il convient d'ajouter un montant de Won 145,396 milliards (£121 millions) au titre des pertes escomptées à l'avenir.

Une demande de Won 35 millions (£29 100) a été présentée au titre de dommages que des embruns d'hydrocarbures poussés par le vent auraient causés à diverses récoltes et plantations à Sorido. Cette demande est en cours d'examen.

Des demandes provisoires d'un montant total de Won 4,804 milliards (£4 millions) ont été présentées par des hôteliers et autres personnes se livrant à des activités de tourisme sur l'île de Namhae, sur l'île de Koje et dans le comté de Yeochon. Ces demandes n'ont pas encore été étayées par des pièces justificatives mais il semblerait qu'elles se recoupent dans une certaine mesure avec des demandes correspondantes nées du sinistre du *Yeo Myung*.

Le UK Club et le propriétaire du *Sea Prince* ont réservé leur position concernant les demandes de remboursement du coût des mesures associées aux travaux effectués dans le cadre du contrat susmentionné conclu pour l'enlèvement des hydrocarbures et du navire.

Procédure en limitation et enquête sur la cause du sinistre

Le propriétaire du navire n'a pas encore engagé la procédure en limitation. Le montant de limitation applicable au *Sea Prince* est de 14 millions de DTS (£13,4 millions).

Les autorités coréennes procèdent actuellement à une enquête sur la cause du sinistre. Le FIPO suit cette enquête par l'entremise de ses avocats coréens.

YEO MYUNG

(République de Corée, 3 août 1995)

Le sinistre

Le navire-citerne coréen *Yeo Myung* (138 tjb), chargé d'environ 440 tonnes de fuel-oil lourd, est entré en collision avec un remorqueur qui tirait une barge de sable au large de l'île de Maemul, près de l'île de Koje (République de Corée).

Deux des citernes à cargaison du navire-citerne ont été percées et environ 40 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées. Les hydrocarbures ont dérivé vers le nord-est et se sont déposés à divers endroits sur l'île de Koje du 4 au 8 août. Nombre de ces endroits avaient été précédemment pollués à la suite du déversement qui avait été provoqué par le *Sea Prince*

survenu le 23 juillet et dont le nettoyage était en cours au moment du sinistre du *Yeo Myung*. Des rochers, des brise-lames et des digues ont été souillés et certaines plages polluées. Les principales plages touristiques de l'île de Koje n'ont pas été touchées par le déversement.

Le *Yeo Myung* était assuré par la North of England Protection and Indemnity Association Limited (le North of England P & I Club) contre les risques de pollution.

Opérations de nettoyage et impact sur l'aquaculture, la pêche et le tourisme

Une société coréenne d'experts (National Marine Surveyors and Consultants, NASCO) a été nommée par le FIPOL et le North of England P & I Club pour surveiller les opérations de nettoyage et enquêter sur les dommages que risquaient de subir la pêche, l'aquaculture et le tourisme. L'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) a également prêté assistance.

Pour lutter contre le déversement, la police maritime a commencé le nettoyage en mer à l'aide de dispersants et de produits absorbants. Le nettoyage du littoral a été organisé dans un premier temps par la municipalité de Koje qui a utilisé de la main-d'oeuvre locale. Le 9 août, la police maritime et la municipalité de Koje ont confié les opérations de nettoyage à un entrepreneur spécialisé qui a continué à utiliser de la main-d'oeuvre locale en faisant appel à des habitants des villages touchés par le déversement. A la suite des opérations de nettoyage, de grandes quantités de déchets d'hydrocarbures ont été collectées et évacuées.

Outre la pêche traditionnelle, l'aquaculture est pratiquée dans la zone touchée par le sinistre du *Yeo Myung*, même si elle ne l'est pas sur la même échelle que dans la zone entourant Sorido, où le *Sea Prince* s'est échoué. A la date du sinistre du *Yeo Myung*, des enquêtes n'avaient pas été effectuées dans la zone de Koje pour établir les dommages causés à la pêche par le sinistre du *Sea Prince*. Les experts maritimes agissant au titre des deux sinistres ont donc mené des enquêtes communes dans cette zone.

Demandes d'indemnisation

Des demandes d'un montant total de quelque Won 941 millions (£781 300) ont été reçues au titre du coût des opérations de nettoyage menées sur l'île de Koje à la suite des sinistres du *Sea Prince* et du *Yeo Myung*. D'autres demandes sont attendues.

Une demande d'indemnisation d'un montant total de Won 687 millions (£570 400) a été soumise par l'entrepreneur spécialisé nommé par les autorités locales. A l'issue de consultations avec le FIPOL, le North of England P & I Club a versé à cet entrepreneur une avance de Won 120 millions (£101 800) en septembre 1995. En décembre 1995, le FIPOL a versé US\$135 000 (£87 000) au P & I Club au titre du paiement partiel des demandes subrogées du Club.

Des entreprises de nettoyage de la région de Pusan ont soumis des demandes d'un montant de Won 13,7 millions (£11 400).

Des pêcheurs ont provisoirement fait savoir qu'ils présenteraient des demandes de l'ordre de Won 4,5 milliards (£3,7 millions) en réparation des préjudices causés à la pêche et à l'aquaculture par le sinistre du *Yeo Myung*. Ils ont également mentionné des demandes d'environ Won 15,3 milliards (£12,7 millions) au titre des futurs préjudices escomptés.

Aucune pièce justificative n'a été fournie à ce stade à l'appui des demandes ou des futurs préjudices escomptés.

A ce jour, les propriétaires de filets fixes et de fermes piscicoles ont présenté des demandes d'un montant de Won 644 millions (£534 700) et d'un montant additionnel de Won 1,671 milliard (£1,4 million) au titre des futurs préjudices escomptés.

La police maritime et la municipalité de Kojé ont demandé des indemnités de Won 29 millions (£24 100) et de Won 154 millions (£127 900) respectivement au titre du coût de leur participation aux opérations de nettoyage. Ces demandes ont été réglées dans leur totalité et elles ont été acquittées en décembre 1995 par le Club. La police maritime a présenté des demandes s'élevant à Won 4 millions (£3 300) et à Won 22,5 millions (£18 700), respectivement, pour les dégâts causés à ses barrages flottants et pour ses frais de main-d'œuvre supplémentaire.

Des entreprises locales du secteur touristique implantées le long des plages sinistrées ont présenté des demandes de l'ordre de Won 3 milliards (£2,5 millions) au titre de leur manque à gagner. Il semblerait qu'il y ait un certain chevauchement entre ces demandes et les demandes correspondantes nées du sinistre du *Sea Prince*.

En septembre 1995, une marée rouge est apparue dans la zone polluée par les hydrocarbures du *Sea Prince* et du *Yeo Myung*. A cet égard, il convient de se reporter aux renseignements donnés à propos du sinistre du *Sea Prince*.

Procédure en limitation et enquête sur la cause du sinistre

Le propriétaire du navire n'a pas encore engagé la procédure en limitation. Le montant de limitation applicable au *Yeo Myung* est estimé à Won 21 millions (£17 400).

Les autorités coréennes procèdent à une enquête sur la cause du sinistre. Le FIPOL suit cette enquête par l'intermédiaire de ses avocats coréens.

SHINRYU MARU N°8

(Japon, 4 août 1995)

Alors que le navire-citerne japonais *Shinryu Maru N°8* approvisionnait les soutes d'un transporteur de vrac au poste à quai d'une usine de Chita, préfecture d'Aichi (Japon), la manche utilisée pour transborder les hydrocarbures du *Shinryu Maru N°8* n'a pas été correctement manipulée. De ce fait, environ une demi tonne de fuel-oil lourd s'est déversée sur les ponts de trois navires, a contaminé les ponts et les coques et s'est écoulée dans la mer.

Les opérations de nettoyage en mer et le nettoyage du transporteur de vrac ont été menées par le propriétaire du *Shinryu Maru N°8* et des entrepreneurs employés par lui. Ces opérations se sont achevées le 5 août 1995.

Le FIPOL n'a pas encore reçu de demandes concernant ce sinistre.

Le montant de limitation applicable au *Shinryu Maru N°8* est estimé à ¥2,9 millions (£18 200).

L'assureur P & I du *Shinryu Maru* N°8 (la Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association (JPIA)) a demandé au FIPOL de lever l'obligation de constituer un fonds de limitation. En octobre 1995, le Comité exécutif a noté que, pour constituer le fonds de limitation, il faudrait engager des frais de justice disproportionnés par rapport au montant modique de la limitation applicable au navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Pour cette raison, le Comité exécutif a décidé de lever l'obligation de constituer un fonds de limitation dans l'affaire du *Shinryu Maru* N°8, afin que le FIPOL puisse, exceptionnellement, verser des indemnités et procéder à une prise en charge financière sans qu'un fonds de limitation ait été constitué.

SENYO MARU

(Japon, 3 septembre 1995)

Le sinistre

Le navire-citerne japonais *Senyo Maru* (895 tjb), qui transportait 2 000 tonnes de fuel-oil lourd, est entré en collision avec le vraquier panaméen *Batis* (23 277 tjb) au large de Ube, préfecture de Yamaguchi (Japon). L'une des citernes à cargaison du navire-citerne a été endommagée et quelque 94 tonnes de fuel-oil lourd se sont déversées.

Les deux navires étaient inscrits auprès de la Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association (JPIA).

Opérations de nettoyage

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) et divers entrepreneurs employés par le propriétaire du *Senyo Maru*. Quelque 360 navires, dont environ 250 navires de pêche, ont participé à ces opérations. Les hydrocarbures se sont répandus sur une très vaste zone, une nappe s'étant même étendue sur environ 300 km². Les opérations ont consisté principalement à disperser des solvants et à récupérer les hydrocarbures à l'aide de nattes et de navires de récupération des hydrocarbures. On a aussi essayé de déployer des barrages flottants mais sans succès en raison des grands vents.

La majeure partie des hydrocarbures déversés ont atteint le littoral de Himeshima et ont pollué quelque quatre kilomètres de plages dont certaines ont été fortement contaminées. Plus de 400 villageois et pêcheurs ont participé au nettoyage du littoral. Quelques brise-lames constitués de tétrapodes ont été pollués et nettoyés à l'aide de produits chimiques et de machines de nettoyage à haute pression. Des entrepreneurs ont aussi été employés et ont utilisé des véhicules lourds pour enlever le gravier et les pierres souillés par les hydrocarbures. Les opérations de nettoyage se sont achevées le 28 septembre 1995. Des quantités considérables (de l'ordre de 2 500 m³) de déchets d'hydrocarbures ont été récupérées et évacuées.

La coopérative de pêche d'Himeshima, qui compte quelque 400 membres, a suspendu les activités de pêche dans la zone touchée du 4 au 12 septembre 1995.

La coopérative de pêche d'Himeshima a inspecté une plage fortement polluée dont le gravier et le sable avaient été enlevés si bien qu'une pente dangereuse s'était apparemment formée, et a demandé que des mesures soient prises pour remplacer le sable. A l'issue de délibérations avec les experts du FIPOL, la coopérative a admis que les activités de pêche

n'avaient pas été touchées. L'expert technique du gouvernement local a déclaré que la plage se reconstituerait naturellement d'ici environ un an. C'est pourquoi, la demande de remise en état de cette plage n'a pas été approuvée et la coopérative a accepté cette décision.

Demandes d'indemnisation

Des demandes relatives au nettoyage ont été présentées par la JMSA, le JMDPC et diverses entreprises et coopératives de pêche, à raison d'un montant total de ¥375 millions (£2,3 millions). Des demandes au titre des dommages à la pêche ont été soumises par quatre coopératives de pêche pour un montant total de ¥48 millions (£301 300). Les experts du FIPOL les examinent actuellement.

A l'issue de consultations avec le FIPOL, la JPIA a versé une avance de ¥10 millions (£62 400) à la coopérative de pêche d'Himeshima pour les frais encourus au titre des opérations de nettoyage.

Procédure en limitation et enquête sur la cause du sinistre

Le propriétaire du *Senyo Maru* n'a pas encore entamé la procédure en limitation. Le montant de limitation applicable au *Senyo Maru* est évalué à ¥18,6 millions (£116 400).

Les autorités japonaises procèdent à une enquête sur la cause du sinistre. Le FIPOL suit cette enquête par l'intermédiaire de son avocat japonais.

YUIL N°1

(République de Corée, 21 septembre 1995)

Le sinistre

Le caboteur-citerne coréen *Yuil N°1* (1 591 tjb) qui transportait environ 2 870 tonnes de fuel-oil lourd s'est échoué sur l'île de Namhyeongjedo au large de Pusan (République de Corée). Il a été renfloué quelque 6 heures après l'échouement par un remorqueur et un navire de la marine. Alors qu'il était remorqué vers le port de Pusan, le navire-citerne a sombré par 70 mètres d'eau à 10 kilomètres de la terre.

Une brèche se serait ouverte dans trois citernes à cargaison à la suite de l'échouement. Outre le déversement initial d'hydrocarbures survenu après l'échouement puis après la disparition du *Yuil N°1*, de petites quantités d'hydrocarbures se sont échappées de l'épave à diverses reprises en octobre; depuis, des quantités minimales d'hydrocarbures se sont échappées de temps à autre.

Les côtes est et nord de l'île de Koje, la côte ouest de Kadokto et les côtes continentales qui s'étendent immédiatement à l'est et à l'ouest de Pusan ainsi qu'un certain nombre d'îles plus petites ont été souillées à la suite du déversement initial. Les côtes situées à l'ouest de Pusan ont de nouveau été souillées par de petites quantités d'hydrocarbures qui ont fui ultérieurement de l'épave.

Le *Yuil N°1* était inscrit auprès de la Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Ltd (le "Standard Club").

Le propriétaire du navire, le Standard Club et le FIPOL ont fait appel aux experts de la Korea Marine & Oil Pollution Surveyors Co Ltd (KOMOS) et de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF).

Opérations de nettoyage

Les opérations de nettoyage en mer ont tout d'abord été effectuées par deux écrémeurs et un certain nombre de navires de pêche qui ont déployé des matériaux absorbants. La police maritime a aussi utilisé des navires pour pulvériser des dispersants. Les opérations en mer ont toutefois été réduites lorsqu'il est devenu évident que les hydrocarbures qui s'échappaient de l'épave ne présentaient pas une menace grave pour les ressources côtières. Des barrages flottants ont été déployés dans certaines zones côtières pour protéger les cultures d'algues porphyras; ils ont ensuite été enlevés lorsque la menace d'un renouvellement de la pollution, telle qu'on la percevait, a diminué.

Les opérations de nettoyage à terre ont été menées par un certain nombre d'entrepreneurs avec l'aide d'environ 1 750 villageois. Elles se sont terminées au début de novembre dans bien des zones. Dans les zones les plus touchées, elles se sont achevées à la fin du mois de novembre, mais certaines d'entre elles ne seront vraisemblablement pas terminées avant la mi-janvier 1996.

Enlèvement de l'épave et questions connexes

Le propriétaire du navire a fait appel à une entreprise britannique spécialisée pour procéder à une inspection de l'épave en utilisant un véhicule sous-marin télécommandé afin de déterminer son état.

La police maritime a ordonné au propriétaire du navire d'enlever les hydrocarbures ou l'épave. Sur la base des études effectuées par les experts qu'il avait engagés, le propriétaire du navire a soutenu qu'il ne serait ni utile ni prudent d'enlever les hydrocarbures ou l'épave. En effet, les fuites d'hydrocarbures étaient minimes et il n'y aurait pas de risque de rejet important si l'épave était laissée où elle se trouvait, car elle serait petit à petit recouverte de boue, ce qui contribuerait à empêcher toute nouvelle fuite notable d'hydrocarbures. Le propriétaire a également déclaré que si l'on devait procéder à des opérations d'enlèvement des hydrocarbures ou de l'épave, on courrait un grand risque de fuites d'hydrocarbures qui causeraient une nouvelle pollution. Cette question est actuellement examinée par les autorités coréennes, mais aucune décision définitive n'a été prise.

Demandes d'indemnisation

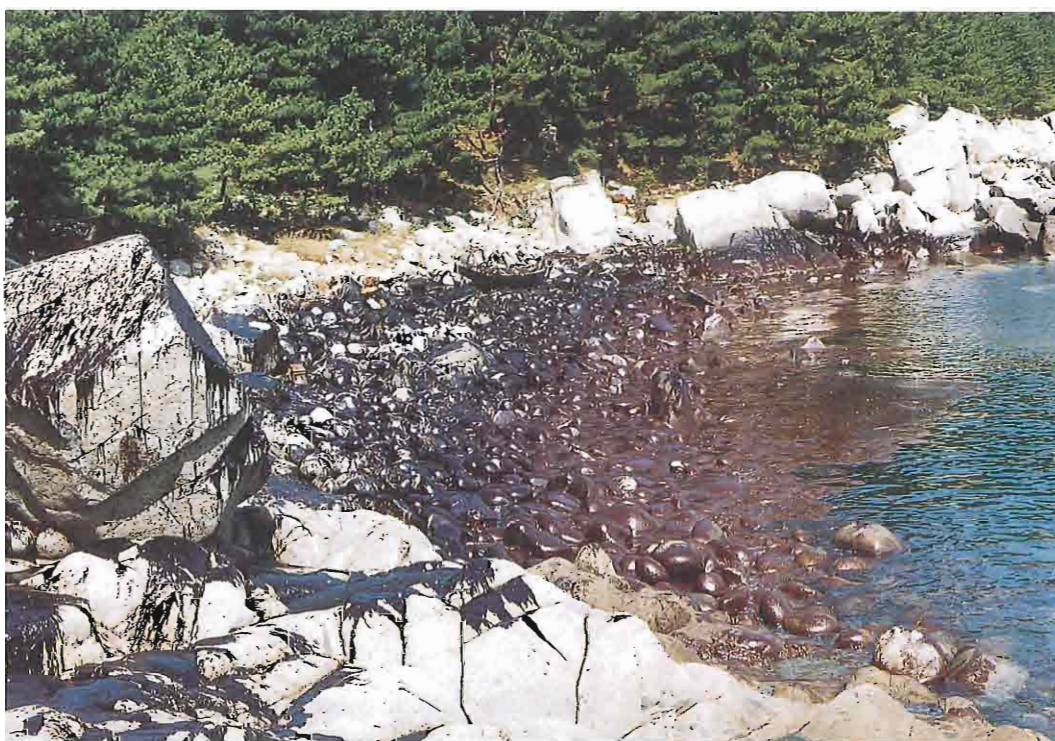
En octobre 1995, le Comité exécutif s'est déclaré préoccupé par le fait que le montant total des demandes avérées nées de ce sinistre risquait de dépasser le montant total de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. C'est pourquoi il a jugé nécessaire que le FIPOL fasse preuve de prudence dans le paiement de ces demandes. Le Comité a autorisé l'Administrateur à procéder à des règlements définitifs quant au quantum de toutes les demandes nées de ce sinistre, pour autant que celles-ci ne soulèvent pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était pas encore prononcé. Il n'a toutefois pas autorisé l'Administrateur à effectuer de paiements.

Sur la base des renseignements alors disponibles concernant le montant global des demandes, le Comité exécutif a, en décembre 1995, autorisé l'Administrateur à effectuer des paiements au titre des demandes qui avaient fait l'objet de règlements. Compte tenu de l'incertitude qui continuait de planer sur le montant total des demandes, le Comité a cependant décidé que le FIPOL devrait, pour le moment, se borner à payer 60% du montant des dommages avérés subis par chaque demandeur.

Divers entrepreneurs ont présenté des demandes d'indemnisation au titre du coût des opérations de nettoyage. Un accord a été conclu avec tous ces entrepreneurs sur le quantum de leurs demandes, à raison d'un montant total de Won 11,558 milliards (£9,6 millions). Pendant les mois d'octobre et novembre 1995, le Standard Club a honoré, en tout ou en partie, certaines des demandes convenues, à raison d'un montant total de Won 627 millions (£520 800); d'autres paiements au titre de certaines des demandes convenues ont été versés pour le compte du propriétaire du navire, à raison de Won 3,441 milliards (£2,9 millions). De nouvelles demandes sont attendues au titre du nettoyage.

Les hydrocarbures ont touché des zones de pêche et d'aquaculture intensives. KOMOS et l'ITOPF ont inspecté certaines parties des côtes et des installations aquacoles supposées avoir été souillées. Du 30 octobre au 4 novembre 1995, dans la région de Pusan, d'autres inspections ont été effectuées conjointement par KOMOS, l'ITOPF et des experts employés par les demandeurs.

Une coopérative de propriétaires de filets fixes de l'île de Kojé a demandé, au nom de ses membres, des indemnités d'un montant total de Won 1,385 milliard (£1,1 million) pour le nettoyage de leurs filets et pour leur manque à gagner au cours de périodes d'une durée variable allant jusqu'à 20 jours où les activités de pêche avaient été interrompues. Les demandes qui ont été acceptées à raison de Won 1,167 milliard (£969 000) ont été intégralement acquittées par le Standard Club en novembre 1995.



Sinistre du *Yuil N°1* - rochers mazoutés sur l'île de Kojé
(source: KOMOS)

Le 25 octobre 1995, un accord sur la méthode de calcul des préjudices a été conclu avec les représentants de onze associations locales de pêche de l'île de Koje. Les demandes de dix de ces associations ont fait l'objet d'un règlement définitif le 25 novembre, à raison d'un montant total de Won 1,4 milliard (£1,2 million). Ces demandes portent sur les frais de nettoyage et le manque à gagner des propriétaires de bateaux de pêche, le manque à gagner des propriétaires de filets fixes, le manque à gagner de lieux de pêche communs et de fermes cultivant des ascidies et des palourdes. En décembre 1995, le Standard Club a payé la majeure partie des demandes ainsi réglées et il acquittera le solde en janvier 1996.

Une ferme cultivant des algues porphyras dans la région de Naktongp'o a demandé Won 62 millions (£51 200) au titre des frais de nettoyage et de remplacement de son matériel contaminé. Cette demande, qui a été acceptée dans sa totalité, a été acquittée par le Standard Club en novembre 1995.

On s'attend à ce que d'autres demandes liées à la pêche soient soumises par les membres de quatre autres coopératives locales de pêche de l'île de Koje et par des pêcheurs de la région de Pusan.

Le propriétaire du navire et le Standard Club ont fait part de leur intention de demander à être indemnisés au titre du coût des mesures qui pourraient être prises pour enlever l'épave, lesquelles devraient, à leur avis, être considérées comme des mesures de sauvegarde.

Procédure en limitation et enquête sur la cause du sinistre

Le propriétaire du navire n'a pas encore engagé la procédure en limitation. Le montant de limitation applicable au *Yuil N°1* est estimé à Won 244 millions (£202 600).

Les autorités coréennes procèdent à une enquête sur la cause du sinistre. Le FIPOL suit cette enquête par l'intermédiaire de ses avocats coréens.

HONAM SAPPHIRE

(République de Corée, 17 novembre 1995)

Le sinistre

Au cours de manoeuvres d'accostage au terminal pétrolier de Yosu (République de Corée), le navire-citerne panaméen *Honam Sapphire* (142 488 tjb) qui était en pleine charge a heurté une défense, perçant sa citerne latérale bâbord N°2. On ne sait pas combien de brut lourd d'Arabie s'est échappé de la citerne endommagée. Le pétrole déversé a dérivé vers le sud et a contaminé le rivage jusqu'à une trentaine de kilomètres de là; une île située à 50 kilomètres du lieu du sinistre a aussi été légèrement atteinte.

Le *Honam Sapphire* était inscrit auprès de la United Kingdom Steam Ship Assurance Association Ltd (le "UK Club").

Opérations de nettoyage et impact sur l'aquaculture et la pêche

Les opérations de nettoyage au large ont été menées par la police maritime. Quelque 35 navires de la police maritime et plusieurs centaines de bateaux de pêche et autres embarcations se sont employés à épandre des dispersants et des matériaux absorbants. Deux hélicoptères ont également été utilisés pour pulvériser des dispersants. Au 23 novembre 1995, il ne restait plus de pétrole en mer.

La pollution du rivage a été relativement légère. Les opérations de nettoyage à terre au moyen de méthodes manuelles ont commencé le 21 novembre et ne se sont pas encore achevées. Plus de 1 500 personnes ont travaillé sur une trentaine de sites sous la coordination de quatre entreprises de nettoyage. Une cinquième entreprise a été chargée d'évacuer les déchets d'hydrocarbures collectés en les emmenant dans une installation d'incinération ou une décharge approuvée à terre.

Plusieurs fermes piscicoles flottantes et éclosiers à terre, des filets fixes, ainsi que des lieux de pêche communs dans la zone intertidale, ont été atteints par les hydrocarbures.

Certaines des zones touchées par le pétrole du *Honam Sapphire* avaient également été souillées à l'occasion des sinistres du *Keumdong N°5* et du *Sea Prince*.

Demandes d'indemnisation

Des demandes au titre des coûts du nettoyage ont été présentées par diverses autorités et entreprises locales pour un montant total de Won 6,529 milliards (£5,4 millions). Les experts engagés par le UK Club et le FIPOL examinent actuellement ces demandes. D'autres demandes seront vraisemblablement encore soumises pour les frais de nettoyage, ainsi que pour les dommages à la pêche.

Il n'est pas encore possible d'évaluer avec précision le montant total des dommages dus à la pollution.

En décembre 1995, le Comité exécutif s'est déclaré préoccupé par le fait que le montant total des demandes avérées nées de ce sinistre risquait de dépasser le montant total de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. C'est pourquoi il a jugé nécessaire que le FIPOL fasse preuve de prudence dans le paiement de ces demandes. Le Comité a autorisé l'Administrateur à procéder à des règlements définitifs quant au quantum de toutes les demandes nées de ce sinistre, pour autant que celles-ci ne soulèvent pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était pas encore prononcé. Il n'a toutefois pas autorisé l'Administrateur à effectuer de paiements.

Procédure en limitation et enquête sur la cause du sinistre

Le montant de limitation applicable au *Honam Sapphire* est de 14 millions de DTS (£13,4 millions). Le propriétaire du navire n'a pas encore engagé la procédure en limitation.

Les autorités coréennes procèdent à une enquête sur la cause du sinistre. Le FIPOL suit cette enquête par l'intermédiaire de ses avocats coréens.

9 L'AVENIR

Lorsque la Convention portant création du Fonds est entrée en vigueur en octobre 1978, le FIPOL comptait 14 Etats Membres. Ils étaient 67 au 31 décembre 1995. Le FIPOL est donc devenu une organisation à vocation vraiment mondiale. Un certain nombre d'Etats devraient ratifier la Convention dans un proche avenir. Cet accroissement continu du nombre des Membres prouve 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.

Dans plusieurs affaires récentes, le montant total des indemnités réclamées a dépassé de beaucoup le montant maximal de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Des demandes ont également été présentées qui, de l'avis du FIPOL, ne relevaient pas du "dommage par pollution" tel que défini dans les Conventions. Dans ces affaires, il s'est avéré de plus en plus difficile de parvenir à des règlements extrajudiciaires et le FIPOL s'est trouvé impliqué dans des procédures judiciaires complexes et très longues. Cette tendance est inquiétante car de telles procédures empêchent le FIPOL de s'acquitter de sa tâche principale, qui est d'indemniser rapidement les victimes d'une pollution par les hydrocarbures. Faute d'une solution à ces problèmes, le régime international instauré par les Conventions risque de ne plus pouvoir fonctionner, au grand détriment des victimes.

Les Protocoles de 1992 à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds entreront en vigueur le 30 mai 1996. Ils garantiront la viabilité future du régime international d'indemnisation établi par ces deux conventions.

Après l'entrée en vigueur des Protocoles de 1992, il existera deux organisations, à savoir le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992, qui n'auront pas les mêmes Membres. Il a été proposé que ces deux Fonds soient administrés par un Secrétariat commun dirigé par un seul Administrateur pendant la période où ils coexisteront, du moins tant que les Etats réceptionnaires de quantités considérables d'hydrocarbures donnant lieu à contribution demeureront Parties à la Convention de 1971 portant création du Fonds. Si cette solution est retenue, l'Administrateur et les autres fonctionnaires du Secrétariat du Fonds de 1971 agiront à la fois pour le compte du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971.

Les deux Organisations et leur Secrétariat commun vont avoir pour tâche essentielle de développer davantage le régime international d'indemnisation pour qu'il continue de répondre aux besoins de la société en matière d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. L'Assemblée du FIPOL estime qu'une interprétation uniforme de la définition du "dommage par pollution" est indispensable pour la bonne marche du régime d'indemnisation instauré par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. Il importera que les deux Organisations veillent à l'application uniforme des Conventions à l'avenir. Il est également crucial que le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 continuent de bénéficier du ferme appui des gouvernements et des organismes publics ainsi que des divers intérêts privés mis en cause dans les déversements d'hydrocarbures.

ANNEXE I

Structure du FIPOL

ASSEMBLEE

Composée de tous les Etats Membres

Président:	M. C Coppelani	(France)
Vice-présidents:	M. H Tanikawa	(Japon)
	M. J Stewart	(Libéria)

COMITE EXECUTIF

42ème - 44ème sessions

45ème - 46ème sessions

Président:	M. C Coppelani (France)	Président:	M. W J G Oosterveen (Pays-Bas)
Vice-présidente:	Mme C Asseng-Nguele (Cameroun)	Vice-présidente:	Mlle A N Ogo (Nigéria)
Algérie	Libéria	Algérie	Inde
Cameroun	Mexique	Allemagne	Japon
Emirats arabes unis	Norvège	Australie	Libéria
France	République de Corée	Canada	Mexique
Grèce	Royaume-Uni	Emirats arabes unis	Nigéria
Inde	Sri Lanka	Espagne	Norvège
Italie	Suède	Fédération de Russie	Pays-Bas
Japon		Finlande	

SECRETARIAT DU FIPOL

Fonctionnaires

M. M Jacobsson	Administrateur
M. H Osuga	Juriste
M. S O Ntè	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 qui sont reproduits aux annexes III à XIV 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 1994, tels qu'approuvés par l'Assemblée à sa 18ème session.

DECLARATION DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

Les tableaux récapitulatifs qui sont reproduits aux annexes III à XIV 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 1994.

Le Directeur associé
pour le Contrôleur et vérificateur général
National Audit Office du Royaume-Uni
J Rickleton
le 31 janvier 1996

ANNEXE III

Fonds général

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DECEMBRE 1994

	1994		1993	
RECETTES	£	£	£	£
Contributions				
Contributions initiales		44 966		327 300
Contributions annuelles		7 907 141		-
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes		<u>5 156</u>		<u>189 542</u>
		7 957 263		516 842
Divers				
Recettes accessoires	1 324		297	
Virement du FGDI du <i>Brady Maria/Thuntank 5</i>	5 907			
Virement du FGDI du <i>Volgoneft 263</i>	60 115			
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Volgoneft 263</i>	-		6 775	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Taiko Maru</i>	309		7 646	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Keumdong N°5</i>	2 556		273	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Vistabella</i>	8 590		-	
Intérêts sur les arriérés de contributions	5 131		2 625	
Intérêts sur les placements	<u>426 419</u>		<u>599 078</u>	
	510 351	<u>510 351</u>	616 694	<u>616 694</u>
		<u>8 467 614</u>		<u>1 133 536</u>
DEPENSES				
Dépenses du Secrétariat				
Engagements de dépenses		863 053		807 554
Demandes d'indemnisation				
Indemnisation		1 008 716		2 920 680
Frais afférents aux demandes d'indemnisation				
Honoraires	502 280		377 443	
Frais de voyage	9 316		17 969	
Frais divers	<u>9 953</u>		<u>7 671</u>	
	521 549	<u>521 549</u>	403 083	<u>403 083</u>
		<u>2 393 318</u>		<u>4 131 317</u>
Recettes moins dépenses		6 074 296		(2 997 781)
Ajustement du taux de change		<u>10 994</u>		<u>(5 798)</u>
Excédent/(déficit) des recettes sur les dépenses		<u>6 085 290</u>		<u>(3 003 579)</u>

ANNEXE IV

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

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1994

	<u>1994</u>		<u>1993</u>	
RECETTES	£	£	£	£
Intérêts sur les arriérés de contributions	—		—	
Intérêts sur les placements	<u>—</u>		<u>16 599</u>	
	—	—	16 599	16 599
DEPENSES				
Honoraires	—		—	
Divers	<u>—</u>		<u>—</u>	
	—	<u>—</u>	—	<u>—</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		—		16 599
Solde reporté: 1er janvier		<u>205 865</u>		<u>189 266</u>
Crédit au compte des contributaires	199 958		—	
Virement au fonds général	<u>5 907</u>		<u>—</u>	
	205 865	<u>205 865</u>	—	<u>—</u>
Solde au 31 décembre		<u>NEANT</u>		<u>205 865</u>

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 1994

	<u>1994</u>		<u>1993</u>	
	£	£	£	£
RECETTES				
Intérêts sur les arriérés de contributions	—		—	
Intérêts sur les placements	<u>13 792</u>		<u>28 185</u>	
	13 792	13 792	28 185	28 185
 DEPENSES				
Indemnisation	—		—	
Honoraires	—		—	
Intérêts sur des emprunts	—		—	
Divers	<u>—</u>		<u>—</u>	
	—	—	—	—
 Excédent des recettes sur les dépenses		13 792		28 185
 Solde reporté: 1er janvier		<u>349 557</u>		<u>321 372</u>
 Solde au 31 décembre		<u>363 349</u>		<u>349 557</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 1994

	<u>1994</u>		<u>1993</u>	
RECETTES	£	£	£	£
Contributions				
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes		—		240 815
Contributions annuelles		<u>—</u>		<u>—</u>
		—		240 815
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	1 254		4 006	
Intérêts sur les placements	<u>49 808</u>		<u>96 377</u>	
	51 062	<u>51 062</u>	100 383	<u>100 383</u>
		51 062		341 198
DEPENSES				
Indemnisation	—		—	
Honoraires	31 188		19 155	
Frais de voyage	—		—	
Intérêts sur les emprunts	—		—	
Divers	<u>420</u>		<u>233</u>	
	31 608	<u>31 608</u>	19 388	<u>19 388</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		19 454		321 810
Solde reporté: 1er janvier		<u>1 268 753</u>		<u>946 943</u>
Solde au 31 décembre		<u>1 288 207</u>		<u>1 268 753</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 1994

	<u>1994</u>		<u>1993</u>	
RECETTES	£	£	£	£
Contributions				
Contributions annuelles (deuxième prélèvement)	—		9 922 253	
Contributions annuelles (premier prélèvement)	—		555 999	
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes	<u>25 674</u>		<u>—</u>	
	25 674	25 674	10 478 252	10 478 252
 Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	4 928		5 845	
Intérêts sur les placements	1 516 751		1 897 121	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Braer</i>	<u>63 825</u>		<u>236 608</u>	
	1 585 504	<u>1 585 504</u>	2 139 574	<u>2 139 574</u>
		1 611 178		12 617 826
 DEPENSES				
Honoraires	656 932		726 190	
Frais de voyage	5 351		4 296	
Divers	<u>1 918</u>		<u>34 768</u>	
	664 201	<u>664 201</u>	765 254	<u>765 254</u>
 Excédent des recettes sur les dépenses		946 977		11 852 572
 Solde reporté: 1er janvier		<u>27 071 670</u>		<u>15 219 098</u>
 Solde au 31 décembre		<u>28 018 647</u>		<u>27 071 670</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 1994

	<u>1994</u>		<u>1993</u>	
RECETTES	£	£	£	£
Contributions		—		938 637
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	—		608	
Intérêts sur les placements	<u>—</u>		<u>3 126</u>	
	—	—	3 734	<u>3 734</u>
				942 371
DEPENSES				
Intérêts sur l'emprunt au fonds général	<u>—</u>		<u>6 775</u>	
	—	<u>—</u>	6 775	<u>6 775</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		—		935 596
Solde reporté: 1er janvier		60 115		—
Somme due au fonds général		—		875 481
Virement au fonds général		<u>60 115</u>		<u>—</u>
Solde au 31 décembre		<u>NEANT</u>		<u>60 115</u>

ANNEXE IX

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'Aegean Sea

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1994

	1994	
RECETTES	£	£
Contributions		
Contributions annuelles		19 970 504
Divers		
Intérêts sur les arriérés de contributions	8 000	
Intérêts sur les placements	<u>693 418</u>	
	701 418	<u>701 418</u>
		20 671 922
DEPENSES		
Indemnisation	<u>1 479 880</u>	
	1 479 880	<u>1 479 880</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		19 192 042
Moins la somme due au fonds général		<u>—</u>
Solde au 31 décembre		<u>19 192 042</u>

ANNEXE X

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le Braer

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1994

	1994	
RECETTES	£	£
Contributions		
Contributions annuelles		34 812 145
Divers		
Intérêts sur les arriérés de contributions	15 882	
Intérêts sur les placements	<u>238 019</u>	
	253 901	<u>253 901</u>
		35 066 046
DEPENSES		
Indemnisation	20 451 175	
Honoraires	1 119 505	
Frais de voyage	6 608	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Haven</i>	63 825	
Divers	<u>2 912</u>	
	21 644 025	<u>21 644 025</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		13 422 021
Moins la somme due au FGDI du <i>Haven</i>		<u>13 738 119</u>
Solde au 31 décembre		<u>(316 098)</u>

ANNEXE XI

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le Taiko Maru

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1994

	1994	
RECETTES	£	£
Contributions		
Contributions annuelles		9 853 301
Divers		
Intérêts sur les arriérés de contributions	4 212	
Intérêts sur les placements	<u>139 823</u>	
	144 035	<u>144 035</u>
		9 997 336
DEPENSES		
Indemnisation	5 920 364	
Honoraires	526 114	
Intérêts sur l'emprunt au fonds général	309	
Divers	<u>265</u>	
	6 447 052	<u>6 447 052</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		3 550 284
Moins la somme due au fonds général		<u>362 126</u>
Solde au 31 décembre		<u><u>3 188 158</u></u>

ANNEXE XII

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le Keumdong N°5

COMPTE DES RECETTES ET DES DEPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DECEMBRE 1994

	1994	
RECETTES	£	£
Contributions		
Contributions annuelles		4 926 650
Divers		
Intérêts sur les arriérés de contributions	2 104	
Intérêts sur les placements	<u>68 134</u>	
	70 238	<u>70 238</u>
		4 996 888
DEPENSES		
Indemnisation	3 016 459	
Honoraires	435 779	
Frais de voyage	6 168	
Intérêts sur l'emprunt au fonds général	2 556	
Divers	<u>7 971</u>	
	3 468 933	<u>3 468 933</u>
Excédent des recettes sur les dépenses		1 527 955
Moins la somme due au fonds général		<u>76 319</u>
Solde au 31 décembre		<u><u>1 451 636</u></u>

ANNEXE XIII

Bilan du FIPOL au 31 décembre 1994

	1994	1993
	£	£
ACTIF		
Disponibilités en banque et en caisse	64 606 834	21 882 868
Contributions non acquittées	1 216 815	880 416
Sommes dues du FGDI du <i>Braer</i> au FGDI du <i>Haven</i>	316 098	13 738 119
Sommes dues du FGDI du <i>Vistabella</i>	302 480	—
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	14 284	24 800
Sommes diverses à recevoir	13 446	14 352
Intérêts sur les arriérés de contributions	13 685	2 726
MONTANT TOTAL DES AVOIRS	<u>66 483 642</u>	<u>36 981 726</u>
PASSIF		
Fonds de prévoyance du personnel	662 945	541 175
Sommes à verser	18 524	13 188
Engagements non réglés	51 614	98 372
Contributions payées d'avance	283 826	1 506 276
Compte des contribuaires	139 246	126 598
Sommes dues aux FGDI du <i>Brady Maria & Thuntank 5</i>	—	205 865
Sommes dues au FGDI du <i>Kasuga Maru N°1</i>	363 349	349 557
Sommes dues au FGDI du <i>Rio Orinoco</i>	1 288 207	1 268 753
Sommes dues au FGDI du <i>Haven</i>	28 018 647	27 071 670
Sommes dues au FGDI du <i>Volgoneft 263</i>	—	60 115
Sommes dues au FGDI de l' <i>Aegean Sea</i>	19 192 042	—
Sommes dues au FGDI du <i>Taiko Maru</i>	3 188 158	—
Sommes dues au FGDI du <i>Keumdong N°5</i>	1 451 636	—
Montant total du passif	54 658 194	31 241 569
Solde du fonds général	<u>11 825 448</u>	<u>5 740 157</u>
MONTANT TOTAL DU PASSIF ET SOLDE DU FONDS GENERAL	<u>66 483 642</u>	<u>36 981 726</u>

ANNEXE XIV

Etat de la trésorerie du FIPOL pour l'exercice financier clos le 31 décembre 1994

	£	£
Liquidités au 1er janvier 1994		21 882 868
ACTIVITES D'EXPLOITATION		
Contributions de 1993 reçues	77 132 214	
Contributions des années précédentes reçues	76 923	
Contributions de 1994 payées d'avance	283 826	
Intérêts sur les arriérés de contributions	30 634	
Autre sources de recettes	162 691	
Gain de change	10 994	
Dépenses d'administration	(863 053)	
Dépenses au titre de demandes d'indemnisation	(35 493 164)	
Remboursement aux contribuables	(194 630)	
Autres versements en espèces	<u>(66 856)</u>	
Liquidités nettes provenant des activités d'exploitation avant les variations des disponibilités nettes à court terme	41 079 579	
Augmentation/(Diminution) des exigibilités à court terme	<u>(1 547 698)</u>	
Rentrées nettes provenant des activités d'exploitation	39 531 881	39 531 881
REMUNERATION DES PLACEMENTS		
Intérêts sur les placements	<u>3 192 085</u>	
Rentrées nettes provenant de la rémunération des placements	3 192 085	<u>3 192 085</u>
Liquidités au 31 décembre 1994		<u>64 606 834</u>

ANNEXE XV

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 1994

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 seizième exercice financier clos le 31 décembre 1994. 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 1994 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 1994.

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 1994, 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 précédent. 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* (paragraphe 16 et 24 à 32 ci-dessous), je peux confirmer que, à mon avis, les états financiers reflètent bien la situation financière au 31 décembre 1994.

12 Les constatations détaillées auxquelles ma vérification a abouti sont consignées aux paragraphes 17 à 38 ci-dessous.

RESUME DES PRINCIPALES CONSTATATIONS

Exécution du budget

13 Le montant des engagements encourus en 1994 de £309 677 n'a pas dépassé le budget approuvé (paragraphe 17).

Gestion des liquidités

14 Au 31 décembre 1994, le FIPOL détenait un total de £64 606 834 en espèces et en dépôt (paragraphe 19).

Contributions

15 Le FIPOL a perçu des contributions au fonds général et aux fonds des grosses demandes d'indemnisation d'un montant de £77 132 214. Les arriérés de contributions au titre de 1994 et d'exercices financiers précédents s'élèvent à quelque £1 169 234. Dans 45 cas, le FIPOL n'a pas pu calculer les contributions annuelles au fonds général et aux fonds des grosses demandes d'indemnisation pertinents faute de ne pas avoir reçu les rapports sur la réception d'hydrocarbures donnant lieu à contribution (paragraphe 21 et 22).

Passif éventuel

16 Les états financiers du Fonds révèlent au 31 décembre 1994 un passif éventuel de £178 601 159, dont £36 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 que la responsabilité potentielle du Fonds pourrait atteindre quelque £304 millions au titre de ce sinistre. 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 (paragraphe 24 à 32).

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 1994 s'élèvent à £863 053, ce qui est inférieur de £309 677 au chiffre de £1 172 730 prévu dans le budget.

18 En 1994, 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.

Gestion des liquidités

19 Au 31 décembre 1994, le FIPOL détenait une somme totale de £64 606 834 en espèces et en dépôt. Sur la base des renseignements fournis par l'Organe consultatif sur les placements, le Fonds a effectué, sur ce montant, un placement de £2 millions auprès de Barings Brothers & Co Ltd pour une période fixe de six mois. Le 26 février 1995, la quasi totalité des branches d'activités de Barings ont cessé leurs transactions.

20 Le FIPOL a pris toutes les mesures nécessaires dans ces circonstances afin de garantir la sécurité de son placement et l'Administrateur m'a tenu informé de toutes les actions menées par le Fonds au cours de cette période. Je note avec plaisir que le FIPOL a pu récupérer la totalité du montant principal de la somme placée, ainsi que les intérêts.

Contributions

21 En 1994, le FIPOL a perçu des contributions au fonds général et aux fonds des grosses demandes d'indemnisation d'un montant total de £77 132 214 ce qui représente un taux général de recouvrement de 99 pour cent. Le Fonds a également reçu en 1994 £76 923 correspondant à des sommes dues d'exercices précédents et £283 826 au titre de contributions exigibles en 1995. Les arriérés de contributions pour 1994 et au titre d'exercices financiers précédents, à l'exception des contributions initiales, s'élèvent à £1 169 234. Quelque £544 943 ou 47 pour cent de ces arriérés portent sur des montants non acquittés par des contribuables de l'ancienne Union des Républiques socialistes soviétiques et de l'ancienne Yougoslavie. En outre, un contribuable a fait faillite et sa dette envers le FIPOL se chiffre à £159 320 ou 14 pour cent. Le Fonds a déposé une réclamation dans la procédure de faillite au titre du montant dû.

22 Dans mon rapport de 1993, j'ai pris note des préoccupations de l'Assemblée en ce qui concerne la soumission en temps opportun des rapports sur la réception d'hydrocarbures donnant lieu à contribution afin de garantir l'équité du système de perception des contributions. Au 31 décembre 1994, huit Etats Membres au total n'avaient toujours pas soumis les rapports pertinents sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution au titre de l'année considérée. En conséquence, dans 45 cas, le FIPOL n'a pas pu calculer les contributions annuelles au fonds général et aux fonds des grosses demandes d'indemnisation appropriés.

PASSIF EVENTUEL

Généralités

23 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 au Fonds, les éléments de ce passif qui viendront à échéance seront couverts par des contributions mises en recouvrement par l'Assemblée.

Sinistre du Haven

24 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. Au 31 décembre 1994, 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 £662 millions. Des demandes d'indemnisation non quantifiées au titre des dommages au milieu marin ont, en outre, été présentées. 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.

25 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 £304 millions au 31 décembre 1994 alors que le Fonds l'avait évaluée à £41 millions, en se basant sur la Convention portant création du Fonds. Après examen de la décision du juge à sa 31ème session tenue le 28 mai 1992, le Comité exécutif a appuyé l'évaluation faite par le Fonds et a chargé l'Administrateur de persister dans son opposition à la décision.

26 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.

27 Le 26 juillet 1993, le tribunal de première instance de Gênes (Italie) 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 m'a indiqué qu'il espérait que la cour d'appel se prononce à ce sujet en 1995.

28 En raison de l'issue incertaine des présentes poursuites en justice, j'ai expliqué dans mon rapport sur les états financiers du FIPOL de 1992 et de 1993 que j'avais assorti d'une réserve mon opinion sur les états financiers de 1992 et de 1993 pour ce qui touche au passif éventuel relatif au sinistre du Haven.

29 A sa 40ème session, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur d'engager des négociations avec toutes les parties en cause dans le sinistre du Haven afin de parvenir à une solution globale pour toutes les demandes et questions en suspens. Le Comité exécutif a souligné que toute solution retenue devrait respecter la position adoptée jusqu'à ce jour par le FIPOL, conformément aux principes de la Convention portant création du Fonds.

30 Le tableau III accompagnant les états financiers indique que le passif éventuel, tel qu'il est évalué par le Fonds, est passé de £200 686 171 en 1993 à £178 601 159 au 31 décembre 1994. Sur cette somme, £36 325 600 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 (£40 442 630) moins le montant de la limitation du propriétaire du navire (£9 436 610) plus la prise en charge financière (£3 819 580) et les honoraires (£1 500 000). Cependant, d'après le jugement du tribunal du 26 juillet 1993, le Fonds pourrait être tenu à une responsabilité maximale potentielle équivalant à £304 millions, au 31 décembre 1994.

31 A sa 43ème session en juin 1995, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de poursuivre les négociations avec les demandeurs et il l'a autorisé à convenir, au nom du FIPOL, d'un règlement global conformément aux conditions prescrites. Le Comité exécutif a réaffirmé que les négociations engagées avec les demandeurs ne devraient pas préjuger la position du FIPOL. Il a, par ailleurs, souligné que ni la décision d'engager des négociations, ni la décision de parvenir à une solution globale dans l'affaire du Haven ne constituait un

précédent mais qu'elles devaient être considérées dans le contexte des circonstances très spéciales de cette affaire.

32 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 jusqu'ici par l'Administrateur dans les poursuites en justice. J'ai également noté que le Comité exécutif avait chargé l'Administrateur d'essayer de parvenir à un règlement extra-judiciaire. Néanmoins, en raison de l'incertitude qui continue de planer sur l'issue de l'action actuellement intentée et puisqu'aucun règlement négocié n'a encore été conclu, j'ai à nouveau assorti d'une réserve mon opinion pour ce qui touche au passif éventuel.

QUESTIONS CONCERNANT LE CONTROLE FINANCIER

Systèmes comptables

33 Au cours de la vérification de 1994, 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 l'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 1994.

Contrôle des fournitures et du matériel

34 Conformément aux principes comptables du Fonds, les achats de matériel, mobilier, machines de bureau, fournitures et livres de bibliothèques 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 1994 s'élevait à £123 068.

35 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 1994 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

36 En 1993, j'ai indiqué dans mon rapport que l'Assemblée générale des Nations Unies avait 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.

37 En consultation avec mes collaborateurs, le Fonds a examiné ses états financiers afin de recenser les modifications nécessaires pour se conformer à ces normes. J'ai le plaisir de constater que le FIPOl a, de ce fait, inclus dans ses états financiers de 1994 (état XIV) un état récapitulatif des liquidités. Tout autre changement qui pourrait être nécessaire sera incorporé aux états financiers de 1995.

AUTRES QUESTIONS

Montants passés par pertes et profits et cas de fraude

38 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

39 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 1995

ANNEXE XVI

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 1994

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 XIV, 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 1994, 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 32, mon opinion à la suite de cet examen est que les états financiers représentent bien la situation financière au 31 décembre 1994 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 1995

ANNEXE XVII

Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des Etats Membres pendant l'année civile 1994

Telles que notifiées au 31 décembre 1995

Etat Membre	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
Japon	290 437 444	26,45
Italie	147 490 036	13,43
Pays-Bas	97 091 681	8,84
France	95 115 831	8,66
République de Corée	92 227 680	8,40
Royaume-Uni	84 911 344	7,73
Espagne	54 513 866	4,96
Allemagne	34 433 580	3,13
Canada	33 072 837	3,01
Norvège	30 137 458	2,74
Australie	28 511 626	2,60
Suède	20 295 423	1,85
Grèce	17 348 438	1,58
Portugal	15 553 460	1,42
Finlande	11 336 930	1,03
Indonésie	9 903 802	0,90
Belgique	7 538 803	0,69
Pologne	5 996 336	0,55
Danemark	5 737 815	0,52
Irlande	3 193 213	0,29
Tunisie	2 909 412	0,27
Croatie	2 842 395	0,26
Côte d'Ivoire	2 652 724	0,24
Sri Lanka	1 912 844	0,17
Chypre	1 620 761	0,15
Ghana	1 091 299	0,10
Maurice	178 692	0,02
Slovénie	166 379	0,01
Djibouti	0	0,00
Estonie	0	0,00
Islande	0	0,00
Koweït	0	0,00
Isles Marshall	0	0,00
Monaco	0	0,00
Oman	0	0,00
Papouasie-Nouvelle-Guinée	0	0,00
Saint-Kitts-et-Nevis	0	0,00
Seychelles	0	0,00
Vanuatu	0	0,00
	<u>1 098 222 109</u>	<u>100,00</u>

<Note> Pas de rapport de l'Albanie, de l'Algérie, des Bahamas, de la Barbade, du Bénin, du Brunei Darussalam, du Cameroun, des Emirats arabes unis, de la Fédération de Russie, de Fidji, du Gabon, de la Gambie, de l'Inde, du Kenya, du Libéria, de la Malaisie, des Maldives, de Malte, du Maroc, du Mexique, du Nigéria, du Qatar, de la République arabe syrienne, de la Sierra Leone, du Tuvalu, du Venezuela ni de la Yougoslavie.

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	Rbls 2 431 584	Echouement
2	<i>Miya Maru N°8</i>	22.3.79	Bisan Seto, Japon	Japon	997	¥37 710 340	Abordage
3	<i>Tarpenbek</i>	21.6.79	Selsey Bill, Royaume-Uni	RFA	999	£64 356	Abordage
4	<i>Mebaruzaki 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>Tanio</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>Hosei Maru</i>	21.8.80	Miyagi, Japon	Japon	983	¥35 765 920	Abordage

XVIII

SINISTRES

1995)

- Nettoyage (y compris mesures de sauvegarde)
- Dommages liés à la pêche
- Dommages liés au tourisme
- Dommages liés à l'agriculture
- Autres pertes de recettes
- Autres dommages aux biens
- 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 ¥9 427 585 ¥149 538 167	¥5 438 909 recouvrés 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 ¥211 370 ¥10 399 705		4
100	Frais de nettoyage ¥10 408 369 Frais liés à la pêche ¥92 696 505 Prise en charge financière ¥2 030 785 ¥105 135 659	¥9 893 496 recouvrés 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 FF494 816 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 recouvrés 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 recouvrés par voie de recours	8
270	Frais de nettoyage ¥163 051 598 Frais liés à la pêche ¥50 271 267 Prise en charge financière ¥8 941 480 ¥222 264 345	¥18 221 905 recouvrés 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>Jose Marti</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 Asimi</i>	22.11.81	Klaipeda, URSS	Gibraltar	12 404	Rbbs 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>Fukutoko Maru N°8</i>	3.4.82	Baie 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>Shinkai 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>Koho Maru N°3</i>	5.11.84	Hiroshima, Japon	Japon	199	¥5 385 920	Echouement
22	<i>Koshun Maru N°1</i>	5.3.85	Baie de Tokyo, Japon	Japon	68	¥1 896 320	Abordage

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le FIPO, sauf indication contraire)	Notes	
1 000		Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire (SKr20 361 000 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
80	Frais de nettoyage ¥26 124 589 Prise en charge financière ¥474 080 ¥26 598 669	¥8 866 222 recouvrés par voie de recours	22

	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
23	<i>Patmos</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 5</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 Hani</i>	22.7.87	Indonésie	Libye	81 412	£7 900 000 (évaluation)	Echouement
33	<i>Akari</i>	25.8.87	Dubai, Emirats arabes unis	Panama	1 345	£92 800 (évaluation)	Incendie
34	<i>Tolmiros</i>	11.9.87	Côte ouest de la Suède	Grèce	48 914	SKr50 000 000 (évaluation)	(inconnue)
35	<i>Hinode Maru N°1</i>	18.12.87	Yawatahama, Japon	Japon	19	¥608 000	Erreur de manipulation de cargaison

Quantité d'hydro-carbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le FIPOL, sauf indication contraire)	Notes	
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 recouvrés 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
25	Frais de nettoyage ¥1 847 225 Prise en charge financière ¥152 000 ¥1 999 225		35

	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
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>Fukkol 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>Kifuku Maru N°103</i>	28.6.89	Otsuji, Japon	Japon	59	¥1 727 040	Erreur de manipulation de cargaison
45	<i>Nancy Orr Gaucher</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
47	<i>Daito Maru N°3</i>	5.4.90	Yokohama, Japon	Japon	93	¥2 495 360	Erreur de manipulation de cargaison

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le FIPOL, sauf indication contraire)	Notes	
2 000	Frais de nettoyage FF1 141 185 Frais liés à la pêche FF145 792 FF1 286 977	FF1 000 000 recouvrés 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
3	Frais de nettoyage ¥5 490 570 Prise en charge financière ¥623 840 ¥6 114 410		47

	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
48	<i>Kazuei 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>Bonito</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	£69 141	Naufrage
55	<i>Vistabella</i>	7.3.91	Caraïbes	Trinité-et-Tobago	1 090	US\$100 000 (évaluation)	Naufrage
56	<i>Hokunan 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 21 800 000 000 (évaluation)	Abordage

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le FIPOL, sauf indication contraire)	Notes	
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 recouverts par voie de recours	48
(inconnue)	Frais de nettoyage ¥96 431 Prise en charge financière ¥1 338 000 ¥1 434 431	¥430 329 recouverts 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\$12 831 892		53
110	Frais de nettoyage £249 630 Frais liés à la pêche £9 879 Prise en charge financière £17 155 £276 664		54
(inconnue)	Frais de nettoyage FF8 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	Prise en charge financière Lit 1 666 031 931	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.	57

	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
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>Kumi Maru N°12</i>	27.12.91	Baie de Tokyo, Japon	Japon	113	¥3 058 560	Abordage
61	<i>Fukkol Maru N°12</i>	9.6.92	Ishinomaki, Japon	Japon	94	¥2 198 400	Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures

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>) FF10 659 469 ◦ Autorités de Monaco (<i>agréé</i>) <u>FF270 035</u> FF23 510 228 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 <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

	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
62	<i>Aegean Sea</i>	3.12.92	La Corogne, Espagne	Grèce	57 801	Pts 1 121 219 450	Echouement
63	<i>Braer</i>	5.1.93	Iles Shetland, Royaume-Uni	Libéria	84 000	£5 500 000 (évaluation)	Echouement
64	<i>Kihnu</i>	16.1.93	Tallin, Estonie	Estonie	949	113 000 DTS (évaluation)	Echouement
65	<i>Sambo N°11</i>	12.4.93	Séoul, République de Corée	République de Corée	520	Won 77 786 224 (évaluation)	Echouement
66	<i>Taiko Maru</i>	31.5.93	Shioyazaki, Japon	Japon	699	¥29 205 120	Abordage
67	<i>Ryoyo Maru</i>	23.7.93	Péninsule d'Izue, Japon	Japon	699	¥28 105 920	Abordage

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le FIPOL, sauf indication contraire)	Notes	
73 500	Frais de nettoyage: - Gouvernement espagnol (<i>versé</i>) Pts 93 411 - Gouvernement espagnol (<i>demandé</i>) Pts 1 215 065 196 - Autres autorités espagnoles (<i>versé</i>) Pts 976 942 - Autres autorités espagnoles (<i>demandé</i>) Pts 594 631 297 - Demandeurs privés (<i>versé</i>) Pts 126 580 580 - Demandeurs privés (<i>demandé</i>) <u>Pts 2 990 286 988</u> Pts 4 927 634 414 Frais liés à la pêche: - Demandeurs privés (<i>versé</i>) Pts 1 240 444 932 - Demandeurs privés (<i>demandé</i>) <u>Pts 15 847 055 482</u> Pts 17 087 500 414 Frais liés au tourisme: - Autres autorités espagnoles (<i>demandé</i>) Pts 3 927 480 - Demandeurs privés (<i>versé</i>) Pts 3 723 513 - Demandeurs privés (<i>demandé</i>) <u>Pts 5 585 270</u> Pts 13 236 263 Autres pertes de recettes: - Gouvernement espagnol (<i>versé</i>) Pts 18 400 - Gouvernement espagnol (<i>demandé</i>) Pts 95 422 600 - Demandeurs privés (<i>versé</i>) Pts 136 913 020 - Demandeurs privés (<i>demandé</i>) <u>Pts 2 133 991 803</u> Pts 2 366 345 823 Autres dommages aux biens: - Gouvernement espagnol (<i>demandé</i>) Pts 8 131 180 - Demandeurs privés (<i>versé</i>) Pts 38 811 242 - Demandeurs privés (<i>demandé</i>) <u>Pts 9 248 124</u> Pts 56 190 546 Total Pts 24 450 907 460	Les montants indiqués comme ayant été <i>payés</i> comprennent les paiements partiels. Les montants <i>demandés</i> 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 782 209 889.	62
84 000	Frais de nettoyage: - Demandeurs privés (<i>versé</i>) £200 285 - Gouvernement du Royaume-Uni (<i>demandé</i>) £3 571 181 - Autorités locales (<i>demandé</i>) <u>£1 508 317</u> £5 279 783 Frais liés à la pêche (<i>versé</i>) £32 895 738 Frais liés au tourisme (<i>versé</i>) £77 375 Frais liés à l'agriculture (<i>versé</i>) £3 434 858 Autres dommages aux biens (<i>versé</i>) £8 097 208 Autres pertes de recettes (<i>versé</i>) £125 000 Total £49 909 962	Des demandes ont été approuvées à raison de £1 018 995, mais elles n'ont pas encore été acquittées. L'assureur du propriétaire du navire a payé £4 807 323. Des demandes de l'ordre de £80 millions font l'objet d'une procédure en justice.	63
140	Frais de nettoyage (<i>demandé</i>) FM713 055		64
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.	65
520	Frais de nettoyage ¥756 780 796 Frais liés à la pêche ¥336 404 259 Prise en charge financière <u>¥7 301 280</u> ¥1 100 486 335	Le montant de ¥49 104 248 a été recouvré par voie de recours.	66
500	Frais de nettoyage ¥8 433 001 Prise en charge financière <u>¥7 026 480</u> ¥15 459 481		67

	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
68	<i>Keumdong N°5</i>	27.9.93	Yosu, République de Corée	République de Corée	481	Won 77 417 210	Abordage
69	<i>Iliad</i>	9.10.93	Pylos, Grèce	Grèce	33 837	Drs 1 496 533 000	Echouement
70	<i>Seki</i>	30.3.94	Fujairah, Emirats arabes unis, et Oman	Panama	153 506	14 millions de DTS	Abordage
71	<i>Daito Maru N°5</i>	11.6.94	Yokohama, Japon	Japon	116	¥3 386 560	Débordement pendant l'approvisionnement
72	<i>Toyotaka Maru</i>	17.10.94	Kainan, Japon	Japon	496	¥81 823 680 (évaluation)	Abordage
73	<i>Hoyu Maru N°53</i>	31.10.94	Monbetsu, Japon	Japon	43	¥1 089 280	Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures
74	<i>Sung Il N°1</i>	8.11.94	Onsan, République de Corée	République de Corée	150	Won 23 000 000 (évaluation)	Echouement
75	<i>Déversement de source inconnue</i>	30.11.94	Mohammedia, Maroc	-	-	-	(inconnue)
76	<i>Dae Woong</i>	27.6.95	Kojung, République de Corée	République de Corée	642	Won 95 000 000 (évaluation)	Echouement
77	<i>Sea Prince</i>	23.7.95	Yosu, République de Corée	Chypre	144 567	14 millions de DTS	Echouement

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le FIPOL, sauf indication contraire)	Notes	
1 280	Frais de nettoyage (<i>versé</i>) Won 5 587 815 812 Frais liés à la pêche (<i>agréé</i>) Won 3 844 882 527 Frais liés à la pêche (<i>demandé</i>) Won <u>73 245 482 985</u> Won 82 678 181 324 Autres dommages aux biens (<i>demandé</i>) US\$25 970	Les montants indiqués comme ayant été <i>agréés</i> comprennent les paiements partiels. Les montants <i>demandés</i> représentent le reliquat des montants agréés, lorsqu'il y a eu des paiements partiels, plus les montants réclamés encore en suspens. D'autres demandes portant sur des montants considérables seront soumises. L'assureur du propriétaire du navire a payé Won 5 587 815 812, dont US\$6 000 000 ont été remboursés par le FIPOL.	68
200	Frais de nettoyage (<i>demandé</i>) Drs 294 499 820 Autres pertes de recettes (<i>demandé</i>) Drs <u>3 061 285 997</u> Drs 3 355 785 817		69
16 000	Frais de nettoyage (<i>demandé</i>) UAE Dhr 42 400 000 Frais liés à la pêche (<i>demandé</i>) UAE Dhr 36 900 000 Autres pertes de recettes (<i>demandé</i>) UAE Dhr <u>19 000 000</u> UAE Dhr 98 300 000 Frais de nettoyage (<i>agréé</i>) OR92 279 Frais de nettoyage (<i>demandé</i>) US\$6 000 000	L'assureur du propriétaire du navire a payé UAE Dhr35,4 millions et OR 92 279. D'autres demandes seront soumises.	70
0.5	Frais de nettoyage ¥1 187 304 Prise en charge financière <u>¥846 640</u> ¥2 033 944		71
560	Frais de nettoyage ¥629 584 240 Frais liés à la pêche ¥50 662 547 Autres pertes de recettes <u>¥15 490 030</u> ¥695 736 817		72
(inconnue)	Autres dommages aux biens ¥3 954 861 Frais de nettoyage <u>¥202 854</u> ¥4 157 715		73
18	Frais de nettoyage Won 9 401 293 Frais liés à la pêche Won 28 378 819 Won 37 780 112		74
(inconnue)	Frais de nettoyage (<i>demandé</i>) Mor Dhr 2 600 000	Il n'a pas été établi que les hydrocarbures provenaient d'un navire, conformément à la définition de la Convention de 1971 portant création du Fonds	75
1	Frais de nettoyage (<i>demandé</i>) Won 45 066 402 Autres dommages aux biens (<i>demandé</i>) Won <u>30 331 270</u> Won 75 397 672	D'autres demandes seront soumises.	76
700	Frais de nettoyage (<i>agréé</i>) Won 18 060 204 438 Frais liés à la pêche (<i>demandé</i>) Won 218 959 000 000 Frais liés à l'agriculture (<i>demandé</i>) Won 35 100 000 Frais liés au tourisme (<i>demandé</i>) Won <u>4 244 000 000</u> Won 241 298 304 438	L'assureur du propriétaire du navire a payé Won 14 007. D'autres demandes seront soumises.	77

	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
78	<i>Yeo Myung</i>	3.8.95	Yosu, République de Corée	République de Corée	138	Won 21 000 000 (évaluation)	Abordage
79	<i>Shinryu Maru N°8</i>	4.8.95	Chita, Japon	Japon	198	¥2 907 000 (évaluation)	Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures
80	<i>Senyo Maru</i>	3.9.95	Ube, Japon	Japon	895	¥18 634 560 (évaluation)	Abordage
81	<i>Yuil N°1</i>	21.9.95	Pusan, République de Corée	République de Corée	1 591	Won 244 000 000 (évaluation)	Naufrage
82	<i>Honam Sapphire</i>	17.11.95	Yosu, République de Corée	Panama	142 488	14 millions de DTS	Heurt d'une défense

NOTES

1 Les montants indiqués sont donnés en monnaie nationale; les taux de change appropriés étaient les suivants au 29 décembre 1995:

£1 = Couronne danoise	DKr	8,6042
Couronne suédoise	SKr	10,2894
Dinar algérien	Din	81,0069
Dirham des EAU	UAE Dhr	5,7023
Dirham marocain	Mor Dhr	13,1488
Dollar américain	US\$	1,5526
Dollar canadien	Can\$	2,1175
Drachme grecque	Drs	367,302
Franc français	FF	7,5928
Lire italienne	Lit	2463,04
Mark allemand	DM	2,2222
Mark finlandais	FM	6,7414
Peseta espagnole	Pts	188,355
Rial omanais	OR	0,5978
Rouble russe	Rbbls	0,9921
Won de la République de Corée	Won	1204,39
Yen japonais	¥	160,153

£1 = 1,04270 droit de tirage spécial (DTS) ou 1 DTS = £0,959049

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le FIPOL, sauf indication contraire)	Notes	
40	Frais de nettoyage (<i>demandé</i>) Won 798 200 000 Frais liés à la pêche (<i>demandé</i>) Won 19 796 000 000 Autres pertes de recettes (<i>demandé</i>) Won 3 084 000 000 Won 23 678 200 000	L'assureur du propriétaire du navire a payé Won 302 millions, dont US\$135 000 ont été remboursés par le FIPOL. D'autres demandes seront soumises.	78
0,5		Demandes pas encore soumises.	79
94		Demandes pas encore soumises. L'assureur du propriétaire du navire a versé des paiements provisoires de ¥10 000 000.	80
(inconnue)	Frais de nettoyage (<i>agréé</i>) Won 15 386 985 065 Frais liés à la pêche (<i>agréé</i>) Won <u>2 628 164 816</u> Won 18 015 149 881	Les montants de Won 6 120 431 484 (Won 4 067 985 065 au titre des frais de nettoyage et Won 2 052 446 419 au titre des demandes liées à la pêche) ont été payés au nom du propriétaire du navire et par l'assureur du propriétaire du navire.	81
1 800	Frais de nettoyage (<i>demandé</i>) Won 6 529 000 000	D'autres demandes (au titre des frais de nettoyage et de la pêche) seront soumises.	82

- 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).

