



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

COMITE EXECUTIF
20ème session
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.20/4
20 septembre 1988

Original: ENGLISH

RENSEIGNEMENTS SUR LES DEMANDES D'INDEMNISATION ET
APPROBATION DE LEUR REGLEMENT

Note de l'Administrateur

1 En vertu de l'article 26.1b)ii) de la Convention portant création du Fonds, le Comité exécutif a pour fonction d'approuver le règlement des demandes d'indemnisation présentées au FIPOL et de prendre à cet effet toutes autres mesures nécessaires prévues à l'article 18.7 de la Convention.

2 Depuis la dernière session du Comité exécutif, il s'est produit deux événements qui entraîneront ou pourront entraîner des demandes d'indemnisation contre le FIPOL, à savoir les sinistres de l'AMAZZONE et du TAIYO MARU N°13.

3 Des précisions sur ces événements nouveaux et sur les événements dont il a été rendu compte au Comité exécutif à ses sessions précédentes (mis à part les sinistres du TANIO et du PATMOS) et dont le FIPOL s'est occupé depuis la 19ème session du Comité figurent à l'annexe du présent document. Les documents FUND/EXC.12/3, FUND/EXC.12/WP.1, FUND/EXC.14/4, FUND/EXC.14/4/Add.1, FUND/EXC.16/5, FUND/EXC.16/5/Add.1, FUND/EXC.18/4 et FUND/EXC.18/4/Add.1, qui ont été soumis au Comité exécutif à ses 12ème, 14ème, 16ème et 18ème sessions, contiennent les renseignements qui étaient alors disponibles; il convient de s'y reporter. Les sinistres du TANIO et du PATMOS font l'objet des documents FUND/EXC.20/2 et FUND/EXC.20/3 respectivement.

4 Les faits nouveaux qui sont intervenus depuis la 19ème session du Comité exécutif en ce qui concerne le règlement des demandes d'indemnisation peuvent être récapitulés comme suit:

- a) En ce qui concerne le sinistre du EIKO MARU N°1, le montant total des demandes d'indemnisation a été versé et l'action en recours restée en suspens a été réglée.
- b) Concernant le sinistre du KOSHUN MARU N°1, toutes les demandes d'indemnisation présentées par les tiers ont été réglées. Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire n'a pas encore été versé. Une autre question non réglée est la demande recursoire présentée par le FIPOL contre le propriétaire de l'autre navire impliqué dans l'abordage;

- c) Quant au sinistre du JAN, toutes les demandes d'indemnisation présentées par les tiers ont été réglées et acquittées, la seule question non réglée étant le versement du montant correspondant à la prise en charge financière du propriétaire du navire.
- d) Toutes les demandes d'indemnisation résultant du sinistre du BRADY MARIA ont été réglées et acquittées, la question principale non réglée étant la distribution du fonds de limitation constitué par le propriétaire de l'autre navire impliqué dans l'abordage.
- e) En ce qui concerne le sinistre du OUED GUETERINI, les demandes d'indemnisation présentées contre le FIPOL sont en cours d'examen et des pourparlers avec les demandeurs devraient être entamés dans un proche avenir.
- f) Les demandes d'indemnisation présentées par des demandeurs privés dans le cadre du sinistre du THUNTANK 5 ont été réglées et acquittées. Une demande a été présentée par le Gouvernement suédois et elle est en cours d'examen par le FIPOL.
- g) En ce qui concerne le sinistre de l'ANTONIO GRAMSCI, des demandes d'indemnisation ont été présentées par les autorités de la Finlande et de l'URSS. Ces demandes sont en cours d'examen par le FIPOL.
- h) Au sujet du sinistre de l'EL HANI, l'Administrateur estime que le FIPOL ne serait appelé à verser une indemnisation quelconque.
- i) Quelques demandes d'indemnisation ont été présentées à la suite du sinistre de l'AKARI mais aucune négociation n'a encore été entamée avec les demandeurs.
- j) En ce qui concerne le sinistre de l'AMAZZONE, aucune demande n'a été reçue du Gouvernement français. Le département des Côtes-du-Nord et trois demandeurs privés français ont présenté des demandes d'indemnisation qui sont en cours d'examen.
- k) Dans l'affaire du TAIYO MARU N°13, les demandes présentées par des tiers ont été approuvées par l'Administrateur mais aucun versement n'a encore été effectué.

* * *

ANNEXE

(Les monnaies nationales sont converties en livres sterling au taux de change en vigueur le 27 juin 1988, sauf en ce qui concerne les montants qui correspondent aux versements effectués ou reçus par le FIPOL; ces derniers sont convertis au taux de change en vigueur à la date du versement)

1 EIKO MARU N°1

(Japon, 13 août 1983)

1.1 Ainsi qu'il a été indiqué au paragraphe 3 du document FUND/EXC.18/4/Add.1, toutes les demandes d'indemnisation nées de cet événement ont été réglées et acquittées et un accord a été conclu entre les intérêts du EIKO MARU N°1 et ceux de l'autre navire impliqué dans l'abordage (le CAVALRY) au sujet de la répartition de la responsabilité. Au moment de la 18ème session du Comité exécutif, la seule question en suspens était le règlement des honoraires de l'avocat.

1.2 En février 1988, l'assureur P & I du propriétaire (JPIA) a versé au FIPOL ¥12 062 022 (£55 030), montant représentant la part qui a été recouvrée auprès du propriétaire du CAVALRY et qui revenait au FIPOL (¥14 843 746), moins la part des honoraires de l'avocat à verser par le FIPOL (¥2 241 724).

1.3 Le montant total des dommages et la répartition de la responsabilité et des honoraires entre le FIPOL et le propriétaire du navire s'établissent en définitive comme suit:

	<u>Total</u>	<u>Part du</u> <u>propriétaire</u> <u>de navire</u>	<u>Part du</u> <u>FIPOL</u>
	¥	¥	¥
Frais de nettoyage	60 181 029	36 987 504	23 193 525
Dommages subis par les lieux de pêche	4 000 000	2 458 416	1 541 584
Total des demandes			
présentées par des tiers	64 181 029	39 445 920	24 735 109
Honoraires de l'expert	3 952 490	2 429 200	1 523 290
Honoraires de l'avocat	5 816 720	3 574 996	2 241 724
Prise en charge financière		- 9 861 480	+ 9 861 480
Total à payer	73 950 239	35 588 636	38 361 603
Somme recouvrée auprès du CAVALRY	- 28 000 000	- 13 156 254	- 14 843 746
	45 950 239	22 432 382	23 517 857

2 KOSHUN MARU N°1

(Japon, 5 mars 1985)

2.1 Ainsi qu'il a été indiqué à la 18ème session du Comité exécutif (document FUND/EXC.18/4, annexe, paragraphe 3), tenue en septembre 1985, le FIPOL a versé ¥26 124 589 (£81 512), ce qui représente le montant total des demandes d'indemnisation présentées par des tiers qui ont été approuvées, à savoir £28 020 909, diminué du montant de la responsabilité du propriétaire, chiffré à ¥1 896 320. Il n'y aura pas d'autre demande d'indemnisation née de cet événement.

2.2 Cet événement s'est produit à la suite de l'abordage entre le KOSHUN MARU N°1 et le RYOZAN MARU dans la baie de Tokyo. Une enquête officielle sur la cause de l'événement a été effectuée. A la lumière des conclusions du tribunal maritime de Yokohama, l'Administrateur est d'avis que le RYOZAN MARU est en partie responsable de l'abordage. Le FIPOL entamera prochainement des négociations avec le propriétaire de ce navire afin de recouvrer une partie du montant qu'il avait versé à titre d'indemnisation.

2.3 Aucun versement n'a encore été effectué au titre de la prise en charge financière du propriétaire du navire qui représente ¥474 080 (£2 130), étant donné que la procédure de limitation n'est pas encore terminée.

3 JAN

(Danemark, 2 août 1985)

3.1 Le navire-citerne JAN (1 400 tjb), immatriculé en République fédérale d'Allemagne, est entré en collision avec un feu de navigation fixe à l'entrée du port d'Aalborg, sur la côte orientale du Jutland, au Danemark. Le JAN avait à son bord 3 000 tonnes de fuel-oil lourd et environ 300 tonnes d'hydrocarbures se sont répandues dans la mer à la suite de cet événement.

3.2 Plus de 100 tonnes d'hydrocarbures ont atteint la côte sud de l'île de Laesø, qui se trouve entre le Jutland et la Suède, et l'ont polluée sur une dizaine de kilomètres. La zone polluée se compose en partie de plages de sable et en partie de marais salants qui ont une grande importance pour les populations d'oiseaux migrateurs. De petites quantités d'hydrocarbures ont également pollué la côte du Jutland et l'île d'Hirsholmene.

3.3 Les opérations de nettoyage des zones polluées ont été entreprises par l'Agence nationale danoise pour la protection de l'environnement, les services de la défense civile nationale et les autorités locales de l'île de Laesø. L'essentiel des opérations de nettoyage a été mené à bien dans les quelques semaines qui ont suivi le sinistre, mais dans certaines zones vulnérables les opérations se sont poursuivies jusqu'en octobre 1985.

3.4 En décembre 1985, le tribunal maritime et commercial de Copenhague a fixé la limite de la responsabilité de propriétaire à 157 936 de DTS (DKr1 576 170, soit £134 085). En vertu de la législation danoise, une somme supplémentaire devrait être ajoutée pour couvrir les intérêts et les frais, et le tribunal a fixé le montant du fonds de limitation à DKr2 millions (£170 140). Le fonds de limitation a été constitué par l'assureur P & I du propriétaire (le Skuld Club) au moyen d'une lettre de garantie.

3.5 Le Gouvernement danois a présenté sa demande d'indemnisation en juillet 1986; cette demande portait aussi sur les opérations effectuées par les

autorités locales de Laesø. Le montant total de cette demande est de DKr11 805 021 (£1 005 000), plus les intérêts sur ce montant.

3.6 Les demandes d'indemnisation présentées par cinq particuliers, qui représentent un total de DKr53 007 (£4 510), ont été acceptées en totalité par le FIPOL et par le Skuld Club. Le Skuld Club a effectué des versements en avril 1986 et en septembre 1987.

3.7 Une demande d'indemnisation additionnelle d'un montant de DKr24 126 (£2 050), qui correspond aux frais de location des machines et de l'équipement utilisés pour les opérations de nettoyage, a été présentée par la Municipalité de Laesø. Cette demande a été acceptée par le FIPOL et par le Skuld Club et réglée par le Skuld Club en septembre 1987.

3.8 En avril 1987, le Gouvernement danois d'une part et, d'autre part, le FIPOL et le Skuld Club sont parvenus à un accord au sujet d'un certain nombre des postes de la demande d'indemnisation faite par le Gouvernement danois, lesquels représentent au total DKr3 307 044,47 (£281 300).

3.9 Etant donné qu'un accord avait été conclu quant à la valeur de la majorité des postes (45 sur 55) de la demande d'indemnisation présentée par le Gouvernement danois, l'Administrateur a décidé, à la demande de ce Gouvernement, d'effectuer des versements pour les postes convenus (voir la règle 8.4.4 du règlement intérieur). Le montant à verser s'élevait à DKr1 789 432,47 (£158 849) et représentait le montant total des postes convenus (DKr3 307 044), diminué du montant restant de la responsabilité du propriétaire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile (DKr1 576 170). Ce montant a été réglé le 3 août 1987. Le Skuld Club a versé DKr1 517 612 (£129 100) au Gouvernement danois en juillet 1987.

3.10 Les principaux postes de la demandes d'indemnisation du Gouvernement non réglés concernaient les tarifs appliqués pour la participation aux opérations en mer de navires de lutte contre la pollution appartenant aux services publics ainsi que les taux de rémunération du personnel des organismes publics qui avait été employé aux opérations de nettoyage. Ces postes concernaient en partie des "coûts fixes", c'est-à-dire des frais que les autorités danoises auraient eu à encourir même si l'événement n'avait pas eu lieu, par opposition aux "coûts additionnels", c'est-à-dire les dépenses encourues uniquement par suite de l'événement et qui n'auraient pas été encourues si l'événement et les opérations connexes n'avait pas eu lieu.

3.11 La question de la recevabilité des demandes d'indemnisation au titre des coûts fixes et additionnels avait été examinée au sein du FIPOL en 1981 lors de la 5ème réunion intersessions du Groupe de travail. Le Groupe de travail avait décidé que les coûts additionnels étaient toujours remboursables en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds mais il n'avait pas pu parvenir à un accord unanime au sujet de la recevabilité des coûts fixes. La plupart des délégations avaient reconnu qu'une proportion raisonnable des coûts fixes devrait être remboursable étant donné qu'il était de l'intérêt, non seulement de l'Etat en cause mais aussi du FIPOL, qu'un Etat dispose d'une force d'intervention lui permettant de prendre rapidement et à moindre frais des mesures pour remédier à un déversement. Si les opérations de nettoyage étaient exclusivement effectuées par des entreprises privées, le FIPOL n'aurait pas à payer de coûts fixes mais, de l'avis du Groupe de travail, les coûts additionnels seraient beaucoup plus élevés et peut-être même plus élevés que si les opérations de nettoyage avaient été effectuées par des agents de l'administration publique et si les coûts fixes avaient été inclus dans la demande d'indemnisation. Le Groupe de travail

avait décidé d'inclure uniquement dans le calcul des coûts fixes pertinents les dépenses qui correspondent exactement à la période de nettoyage en question, sans tenir compte des frais généraux n'ayant pas un lien direct avec ces dépenses (document FUND/A.4/10, annexe, paragraphe 23). A sa 4ème session, l'Assemblée du FIPOL avait pris note des renseignements contenus dans le rapport du Groupe de travail et avait dans l'ensemble approuvé les résultats des délibérations du Groupe (document FUND/A.4/16, paragraphe 13).

3.12 Les résultats des délibérations du Groupe de travail doivent être considérés comme définissant la politique du FIPOL en matière de coûts additionnels et fixes. Au cours des négociations entre le FIPOL et le Gouvernement danois au sujet du sinistre du JAN, l'Administrateur a fondé ses démarches sur la position prise par le Groupe de travail. L'Administrateur a notamment insisté sur le fait que seules les dépenses correspondant étroitement à la période de nettoyage en question devaient être remboursées et qu'elles ne devaient pas inclure des frais généraux ne s'y rapportant pas. L'Administrateur a également souligné que si la plupart des membres du Groupe de travail intersessions avaient accepté certains coûts fixes, c'est parce qu'ils avaient estimé qu'il serait en général moins onéreux de disposer d'une force d'intervention publique efficace pouvant faire face à un déversement d'hydrocarbures que d'avoir à compter entièrement sur des entreprises privées. En revanche, si les opérations de nettoyage effectuées par les agents de l'administration publique étaient plus coûteuses qu'elles ne l'auraient été si elles avaient été effectuées par des entreprises privées, on peut se demander, de l'avis de l'Administrateur, si la position adoptée par le Groupe de travail, et qui consiste à accepter certains coûts fixes, devait être appuyée.

3.13 Des négociations ont eu lieu avec le Gouvernement danois en septembre et octobre 1987 au sujet des postes non réglés. Des progrès considérables ont été réalisés mais aucun accord définitif n'a pu être conclu. En décembre 1987, l'Administrateur a adressé au Gouvernement danois une lettre dans laquelle il exposait la position adoptée par le FIPOL au sujet des postes non réglés de la demande d'indemnisation. Le Gouvernement danois a fait part de sa position au FIPOL au début du mois d'août 1988.

3.14 Les derniers pourparlers sur les postes non réglés ont eu lieu le 1er septembre 1988. Il y a lieu de noter que les montants initialement réclamés avaient été calculés sur la base des directives arrêtées par le Ministère des finances du Danemark. L'Administrateur n'a toutefois pas pu accepter les montants réclamés au titre d'un certain nombre de postes. Compte tenu des arguments avancés par l'Administrateur au cours des négociations, le Gouvernement danois a accepté de réduire les montants réclamés pour un certain nombre de postes à des montants que l'Administrateur a jugé raisonnables. Le tableau ci-après donne un résumé du règlement des postes en question:

<u>Postes</u>	<u>Montant demandé</u>	<u>Montant approuvé</u>
	DKr	DKr
Assistance de la défense civile	3 726 608,50	3 057 550,22
Assistance de l'armée danoise	384 602,36	336 070,91
Utilisation de certains navires appartenant à l'Agence nationale de protection de l'environnement	2 485 356,67	1 533 910,23
Autres postes non réglés	1 819 659,24	1 770 797,83
	<u>8 416 226,77</u>	<u>6 698 329,19</u>

3.17 Le tableau ci-après donne un résumé de l'état du règlement définitif de toutes les demandes d'indemnisation nées de cet événement:

3.18 Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire, qui s'élève à Dkr394 043 (£33 520), n'a pas encore été versé car la procédure de limitation n'est pas encore terminée.

4 BRADY MARIA

(République fédérale d'Allemagne, 3 janvier 1986)

4.1 Le 3 janvier 1986, le navire-citerne panaméen BRADY MARIA (996 tjb) remontait l'Elbe, au sud de l'entrée du Canal de Kiel, avec une cargaison de 2 000 tonnes de fuel-oil lourd à destination de Hambourg. Le navire à cargaisons sèches WAYLINK (3 453 tjb), immatriculé à Gibraltar, a brusquement viré à bâbord alors qu'il descendait le fleuve, heurtant le côté bâbord de la proue du BRADY MARIA et provoquant des brèches dans deux de ces citernes à cargaison de bâbord. Environ 200 tonnes d'hydrocarbures de cargaison se sont déversées dans le fleuve à la suite de cet abordage. Les hydrocarbures qui se sont déversés ont pollué une superficie importante sur les deux rives de l'Elbe et de l'Oste, ainsi que les îles proches, et il a donc fallu entreprendre d'amples opérations de nettoyage.

4.2 Ainsi qu'il a été indiqué à la 18ème session du Comité exécutif, toutes les demandes d'indemnisation nées de cet événement ont été réglées et acquittées. Le tableau ci-après donne un résumé du règlement de ces demandes:

<u>Demandeur</u>	<u>Montant approuvé</u>
	DM
Autorités allemandes	3 544 054,34
Deux demandeurs privés	1 085,80
	3 545 140,14
<u>Moins</u> montant de limitation du propriétaire	-324 629,47
Montant total à verser par le FIPOL	3 220 510,67
	(£1 106 289)

4.3 Le FIPOL a effectué un versement partiel de DM2 443 244 (£846 438) aux autorités allemandes en octobre 1986 et un dernier règlement d'un montant de DM776 180,57 (£259 488) en octobre 1987. Les autorités allemandes, qui avaient réglé les demandes d'indemnisation présentées par les deux demandeurs privés, ont reçu du FIPOL, également en octobre 1987, un remboursement d'un montant de DM1 085,80 (£363).

4.4 L'enquête officielle sur les causes du sinistre a établi que le pilote du WAYLINK était le principal responsable de l'abordage car il avait donné un ordre erroné au barreur du WAYLINK, amenant celui-ci à traverser la route du BRADY MARIA qui venait en sens inverse.

4.5 Un fonds de limitation a été constitué pour le WAYLINK auprès du tribunal d'instance de Hambourg en janvier 1986. Le montant de limitation a été fixé par ce tribunal à DM440 185 (£142 100).

4.6 Le FIPOL a engagé auprès du tribunal fédéral de Hambourg (Landgericht) une action contre le propriétaire du WAYLINK pour contester le droit de ce dernier de limiter sa responsabilité. Après avoir examiné attentivement la question et avoir consulté l'avocat allemand du FIPOL, l'Administrateur a décidé, en janvier 1988, de ne pas poursuivre cette action, estimant qu'il était peu probable que le FIPOL puisse prouver qu'il y avait eu faute personnelle du propriétaire du WAYLINK.

4.7 Le FIPOL a présenté une demande en subrogation contre le fonds de limitation constitué pour le WAYLINK, laquelle représente un montant de DM3 220 510,67 (£1 040 000), c'est-à-dire le montant que le FIPOL avait versé aux victimes, augmenté d'un montant de DM110 302,23 (£35 600), qui correspond aux frais encourus par le FIPOL au titre de cet événement. D'autres demandes ont été formées contre ce fonds de limitation au titre des dommages causés à la coque du BRADY MARIA (DM1,6 million) et de la perte subie par le propriétaire de la cargaison de ce navire (DM329 000).

4.8 Après avoir examiné toutes les oppositions formées par le FIPOL aux demandes présentées contre le fonds de limitation constitué pour le WAYLINK, le liquidateur de ce fonds de limitation a rendu sa décision en août 1988. Il a accepté la demande subrogée du FIPOL pour un montant de DM3 134 119,89 (£1 011 800) mais l'a rejetée pour un montant de DM86 390,78 (£27 890), montant qui correspond aux intérêts pour la période écoulée après la constitution du fonds de limitation; il a également approuvé un montant de DM110 302,23 au titre des frais. Le montant total approuvé au titre de la demande du FIPOL s'élevait donc à DM3 244 422,12 (£1 047 400). Les autres demandes ont été approuvées par le liquidateur pour un montant total de DM1 185 559,02 (£383 500). Le tribunal a entériné la décision du liquidateur à l'égard des demandes. Le tribunal devrait en principe rendre sa décision au sujet de la distribution du fonds de limitation dans un proche avenir. Le FIPOL devrait recouvrer environ DM322 000 (£103 950).

4.9 Jusqu'ici, le FIPOL a versé un montant total de £42 258 au titre des honoraires des experts, des honoraires de l'avocat et des frais de voyage nés du sinistre du BRADY MARIA. Des versements supplémentaires devront être effectués au titre des honoraires de l'avocat.

4.10 Le FIPOL examine actuellement s'il serait possible d'obtenir du Ministre des Finances de la République fédérale d'Allemagne le remboursement de certains montants versés au titre des dépenses encourues par les autorités allemandes pour la TVA.

5 OUED GUETERINI

(Algérie, 18 décembre 1986)

5.1 Le navire citerne algérien OUED GUETERINI (1 576 tjb) procédait au déchargement de bitume (hydrocarbures persistant) dans le port d'Alger, le 18 décembre 1986, lorsqu'une partie de la cargaison se déversa sur le pont du navire, puis ensuite en partie à la mer dans la zone portuaire.

5.2 Aucun dommage de pollution ne s'est produit dans le port proprement dit. Toutefois une quantité considérable de bitume (15 tonnes environ) a pénétré dans la prise d'eau de mer d'une centrale électrique, nécessitant l'arrêt de cette centrale pendant une courte période. L'équipement de la centrale a été en partie pollué et a dû être nettoyé.

5.3 En septembre 1987, le propriétaire de la centrale électrique SONEGAS (Société nationale de l'électricité et du gaz) a intenté une action en justice contre le United Kingdom Club (l'assureur P & I du propriétaire du navire) et le FIPOL auprès du tribunal d'Alger. En février 1988, ce tribunal a fixé le montant de limitation de la responsabilité du propriétaire à 1 175 064,20 dinars algériens (£119 400). Ce fonds de limitation a été constitué en février

1988 par le United Kingdom Club au moyen d'une garantie bancaire. Le fonds de limitation a été constitué avec beaucoup de retard car des doutes subsistaient quant à la procédure à suivre à cette fin en vertu de la législation algérienne.

5.4 La SONEGAS a présenté une demande d'indemnisation s'élevant au total à 5 278 524,78 dinars (£536 350) au titre des dommages causés à l'équipement de la centrale, des frais de nettoyage d'une partie de cet équipement et du manque à gagner résultant de la fermeture de la centrale. L'essentiel de cette demande d'indemnisation porte sur le manque à gagner résultant de la fermeture de la centrale.

5.5 Une demande d'indemnisation s'élevant à 5 649,85 dinars (£575) a aussi été présentée par le propriétaire du OUED GUETERINI (Société nationale du transport maritime des hydrocarbures et des produits chimiques, SNTM/HYPROC) au titre des frais occasionnés par les opérations de nettoyage.

5.6 L'Administrateur a invité les demandeurs à fournir des renseignements supplémentaires au sujet des demandes d'indemnisation. Jusqu'ici aucune négociation sur le fond des demandes n'a été entamée avec les demandeurs.

5.7 Depuis le début, le FIPOL et le United Kingdom Club ont été représentés par le même avocat algérien, comme cela avait été convenu dans le mémorandum d'accord signé en 1980 par le FIPOL et le Groupe international des Clubs P & I (document FUND/A.ES.1/3, document joint). Toutefois, en juin 1988, il est apparu à l'évidence qu'il existait un certain conflit d'intérêt entre le FIPOL et le Club. L'Administrateur a donc décidé d'engager un autre avocat pour le FIPOL.

5.8 Le United Kingdom Club a maintenu que le propriétaire devait être exonéré de toute responsabilité à l'égard de ce sinistre, en vertu de l'article III.2b) de la Convention sur la responsabilité civile. Le Club a fait valoir que le dommage a résulté en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, étant donné que la SONEGAS a continué de décharger des hydrocarbures à son installation dans le port d'Alger en dépit du risque grave qu'engendre la proximité de cette installation de la prise d'eau de la centrale électrique, tel que démontré par des accidents similaires dans le passé. Le FIPOL a rejeté cette défense et a maintenu que les faits dans ce cas ne peuvent pas être considérés comme rentrant dans la portée des dispositions de l'article III.2b).

6 THUNTANK 5

(Suède, 21 décembre 1986)

6.1 Le navire suédois THUNTANK 5 (2 866 tjb) s'est échoué par gros temps au large de Gävle le 21 décembre 1986, sur la côte orientale de la Suède, à 200 kilomètres au nord de Stockholm, alors qu'il transportait 5 024 tonnes de fuel-oil lourd. Le navire-citerne, gravement endommagé, menaçait sérieusement de se briser. Toutefois, après que la moitié environ de sa cargaison ait été transbordée sur un autre navire, le THUNTANK 5 a pu être remis à flot. La plupart de la cargaison restante a alors été transbordée sur l'autre navire et le THUNTANK 5 a pu être remorqué sans encombre jusqu'à un port. On estime à entre 150 et 200 tonnes la quantité d'hydrocarbures qui s'est déversée à la suite de ce sinistre.

6.2 En raison des conditions atmosphériques difficiles, des vents très violents et de la neige et de la glace, il a été impossible d'entreprendre des opérations importantes pour récupérer les hydrocarbures au cours des jours qui ont suivi le sinistre. Les hydrocarbures furent en partie poussés vers la côte, où il se mélangèrent avec la neige et la glace. Une surveillance aérienne a été assurée par les Garde-côtes suédois. On estime que la côte fut polluée sur dix kilomètres immédiatement après le sinistre. En raison de la glace et de la neige, il a été décidé d'interrompre les opérations de nettoyage jusqu'à ce qu'une inspection soit effectuée au printemps de 1987.

6.3 En Suède, ce sont les municipalités qui sont responsables du nettoyage du littoral. Les opérations à terre ont commencé au début d'avril 1987. La marée noire avait alors touché diverses zones sur 150 kilomètres de côte autour de Gävle, y compris un certain nombre de petites îles. Les zones polluées ont été très difficiles à nettoyer car elles étaient recouvertes de petits cailloux et de rochers rugueux qui ont dû être râclés à la main. Il a fallu ensuite enlever les hydrocarbures en les lavant à l'eau chaude ou à la vapeur à haute pression. La priorité a été donnée aux réserves naturelles d'oiseaux sauvages et aux zones revêtant une importance spéciale pour le tourisme. De petites quantités d'hydrocarbures coulés sont remontés à la surface de la mer à la fin du mois d'août et au début de septembre 1987, entraînant encore une fois la pollution de certaines zones du littoral et rendant nécessaires de nouvelles opérations de nettoyage. Ces opérations de nettoyage du littoral ont été terminées à la fin de septembre 1987.

6.4 Une petite quantité d'hydrocarbures, estimée à entre 20 et 40 tonnes, a été localisée au fond de la mer, à une profondeur de 8 à 16 mètres, à proximité du lieu d'échouement du navire. En avril et en mai 1987, les Gardes-côtes suédois entreprirent de récupérer ces hydrocarbures, étant donné qu'on craignait que les hydrocarbures coulés remontent à la surface et polluent la côte. Les Gardes-côtes essayèrent de récupérer ces hydrocarbures, tout d'abord à la main, en ayant recours à des plongeurs, et ultérieurement, à l'aide de pompes hydrauliques. Lors d'une visite sur les lieux du sinistre, en mai 1987, l'Administrateur a examiné avec les représentants des Garde-côtes si ces opérations étaient raisonnables, vu leur coût extrêmement élevé, qui, à son avis, était disproportionné aux très faibles quantités d'hydrocarbures récupérées. Les autorités suédoises ont interrompu les opérations quelques jours plus tard. En août 1987, une partie des hydrocarbures immergés est remontée à la surface. Les Gardes-côtes, qui avait alors développé un nouveau matériel permettant de récupérer ces hydrocarbures, a repris les opérations. Celles-ci ont mieux réussi que les précédentes et se sont achevées à la fin d'août 1987, avec la récupération de plusieurs tonnes d'hydrocarbures.

6.5 Les pêcheurs de la région ont fait part de leurs vives inquiétudes au sujet des risques de pollution de leurs appareils et de leurs prises lorsque la saison a commencé fin mai 1987. Une réunion a eu lieu en mai entre l'Administrateur, un représentant de l'assureur P & I du propriétaire du navire (le Skuld Club) et des représentants des pêcheurs afin d'étudier la situation et, en particulier, de déterminer comment les pêcheurs pourraient atténuer les risques de dommages pour leurs appareils. Des filets de pêche ont en fait été pollués, par la suite, par des hydrocarbures provenant du THUNTANK 5.

6.6 L'enquête officielle sur la cause du sinistre a montré que l'échouement était dû à une erreur de navigation du capitaine du THUNTANK 5.

6.7 En septembre 1987, le Gouvernement suédois a engagé une action en justice contre le propriétaire du THUNTANK 5 auprès du tribunal de Stockholm dans le but d'obtenir une indemnisation pour les dommages par pollution. Le montant total des dommages a été provisoirement fixé à SKr27 millions (£2,5 millions). Cette action en justice a été notifiée au FIPOL conformément à l'article 7.6 de la Convention portant création du Fonds.

6.8 Le tribunal a fixé à SKr2 741 746 (£260 000) la limite de la responsabilité du propriétaire du navire. En vertu de la législation suédoise, il convient d'ajouter à ce montant une somme supplémentaire pour couvrir les intérêts et les frais, laquelle a été fixée par le tribunal à SKr700 000 (£65 000). Le fonds de limitation a été constitué en octobre 1987 par le Skuld Club au moyen d'une lettre de garantie.

6.9 En juillet 1988, le Gouvernement suédois a soumis sa demande d'indemnisation au FIPOL ainsi qu'au propriétaire du THUNTANK 5 pour un montant global de SKr24 992 884 (£2 340 000). Cette demande porte à la fois sur les opérations effectuées par les Gardes-côtes suédois et les opérations à terre entreprises par les municipalités concernées.

6.10 A la date de l'établissement du présent document, le FIPOL et le Skuld Club examinent la demande présentée par le Gouvernement suédois, avec l'aide d'un expert local. L'Administrateur a sollicité de plus ample renseignements sur un grand nombre de points et il espère que des négociations avec le Gouvernement suédois pourront avoir lieu dans un proche avenir.

6.11 A la 18ème session du Comité exécutif, l'Administrateur avait été autorisé, conformément à la règle 8.4.2 du règlement intérieur, à procéder au règlement des demandes soumises par les demandeurs privés, à concurrence d'un montant de SKr400 000 (£37 500) (document FUND/EXC.18/5, paragraphe 3.1.5). Des demandes représentant un montant total de SKr51 469 (£4 800) ont été soumises par sept pêcheurs et deux autres demandeurs privés. Ces derniers réclament une indemnisation au titre des dommages survenus aux appareils de pêche, des frais de nettoyage des appareils de pêche pollués et des pertes de revenus résultant de la pollution des prises. L'Administrateur et le Skuld Club ont approuvé toutes ces demandes, avec quelques réductions, pour un montant total de SKr49 361 (£4 600). Le Skuld Club a réglé ces demandes, à raison de sept en décembre 1987, une en février et une en août 1988.

7 ANTONIO GRAMSCI

(Finlande, 6 février 1987)

7.1 Alors qu'il faisait route en provenance de Ventspils en Latvie (URSS), le navire-citerne soviétique ANTONIO GRAMSCI (27 706 tjb) s'est échoué le 6 février 1987 à proximité de Borgå sur la côte méridionale de la Finlande, avec à son bord 38 445 tonnes de pétrole brut. On estime que 600 à 700 tonnes de la cargaison se sont déversées à la suite de l'événement.

7.2 Des navires de lutte contre la pollution par les hydrocarbures ont été envoyés dans la zone le 9 février 1987. Les hydrocarbures se sont tout d'abord amassés en couches relativement épaisses sur les glaces dérivantes. Toutefois, en raison des conditions atmosphériques glaciales, il a été extrêmement difficile de les récupérer. Deux jours plus tard, les autorités finlandaises ont décidé d'interrompre les opérations de nettoyage jusqu'à ce que les conditions s'améliorent, étant donné les très modestes résultats obtenus. A ce stade, les hydrocarbures s'étaient mélangés avec la glace qui

s'était agglomérée. Lorsque les opérations ont repris le 18 février, les autorités finlandaises ont tenté de récupérer les hydrocarbures à l'aide d'écrèmeurs mais sans succès. Par la suite, les autorités finlandaises ont essayé à nouveau, conjointement avec les navires de lutte contre la pollution de l'URSS, de récupérer la glace polluée à l'aide de bennes preneuses hydrauliques. 10 à 15 tonnes d'hydrocarbures ont été récupérées par le navire finlandais et il semblerait qu'un des navires soviétiques ait récupéré 68 tonnes d'hydrocarbures. Les opérations ont à nouveau été interrompues le 27 février, en raison des conditions météorologiques très défavorables. En mars, les autorités finlandaises ont tenté de temps à autre de récupérer les hydrocarbures, mais leurs tentatives échouèrent en raison du mauvais temps.

7.3 Au milieu du mois d'avril, de forts vents du nord ont poussé les glaces polluées jusque dans les eaux internationales. A la fin du mois, une partie des glaces polluées ont pénétré dans les eaux territoriales soviétiques où elles sont restées jusqu'au début de mai. A la fin de mai des opérations de nettoyage ont été effectuées sur le littoral finlandais, à l'est du lieu d'échouement, et environ 0,4 tonne d'hydrocarbures ainsi qu'une grande quantité de déchets d'hydrocarbures ont été récupérés.

7.4 Du 10 au 15 mai, une drague porteuse/un navire de lutte contre la pollution soviétique a opéré dans les eaux territoriales soviétiques et dans les eaux internationales, au large de la côte de l'Estonie, en vue de récupérer des pellicules d'hydrocarbures de la surface de l'eau. Cette opération a été abandonnée le 16 mai car le temps s'était détérioré et qu'on s'était rendu compte que les pellicules d'hydrocarbures étaient trop fines pour que cet équipement puisse être utilisé efficacement. Il semblerait que 40 tonnes d'hydrocarbures environ aient été récupérées au cours de cette période.

7.5 En mars 1987, un fonds de limitation s'élevant à Rbls2 431 854 (E2 240 300) a été constitué auprès du tribunal de Riga (URSS) au nom du propriétaire de l'ANTONIO GRAMSCI, en vue de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

7.6 Selon les résultats de l'enquête officielle effectuée par les autorités finlandaises sur la cause du sinistre, un malentendu entre le capitaine de l'ANTONIO GRAMSCI et le pilote aurait été à l'origine de l'échouement.

7.7 Etant donné que l'URSS n'était pas Partie contractante à la Convention portant création du Fonds à la date de l'événement, les dommages par pollution occasionnés en URSS, y compris les mesures prises pour prévenir ou réduire les dommages par pollution dans ce pays, ne sont pas couverts par cette Convention. Toutefois, une indemnisation sera versée en vertu de la Convention sur la responsabilité civile en ce qui concerne les demandes présentées au titre des dommages par pollution survenus en URSS, lesquelles entreront en concurrence avec les demandes d'indemnisation présentées au titre des dommages par pollution survenus en Finlande, pour ce qui est de distribuer le montant disponible du fonds de limitation constitué en vertu de cette Convention. C'est pourquoi le montant de l'indemnisation versée en vertu de la Convention sur la responsabilité civile au titre des dommages par pollution survenus en URSS pourrait jouer un rôle important lorsqu'il s'agira de déterminer la mesure dans laquelle le FIPOL est tenu de verser une indemnisation pour les dommages par pollution survenus en Finlande.

7.8 Compte tenu du lien de dépendance entre les demandes concernant les dommages survenus en Finlande et celles qui concernent les dommages survenus en URSS, il a été décidé de tenir une réunion en février 1988 afin d'examiner la procédure à suivre pour analyser ces demandes. Les autorités finlandaises, les autorités soviétiques, l'assureur P & I du propriétaire du navire (le United Kingdom Club) et le FIPOL sont convenus que la demande qui serait présentée par les autorités soviétiques ainsi que la demande des autorités finlandaises seraient examinées par le FIPOL et le United Kingdom Club et que toutes les parties intéressées s'efforceraient de parvenir à un règlement global extra-judiciaire.

7.9 En avril 1988, les autorités soviétiques ont présenté au propriétaire de l'ANTONIO GRAMSCI une demande d'indemnisation s'élevant à Rbls2 312 864 (£2 130 700), tandis que les autorités finlandaises ont formé contre le FIPOL ainsi que contre le propriétaire de l'ANTONIO GRAMSCI une demande d'indemnisation s'élevant à FM22 124 415 (£3 015 130). Il est possible que les autorités finlandaises présentent d'autres demandes. Il est prévu également que des pêcheurs finlandais présentent des demandes d'indemnisation.

7.10 Le FIPOL, en coopération avec le United Kingdom Club, a examiné à titre préliminaire les demandes d'indemnisation présentées jusqu'ici. En août 1988, l'Administrateur a invité les autorités finlandaises à lui soumettre de plus amples renseignements et des documents supplémentaires. Une demande similaire a été adressée par le United Kingdom Club aux autorités soviétiques. Jusqu'ici, aucun renseignement ou document complémentaire n'a été reçu.

7.11 Dans leur demande d'indemnisation, les autorités soviétiques réclament une indemnité de Rbls712 200 (£656 100) au titre de dommages causés à l'environnement. Ce montant a été calculé à l'aide d'une formule, conformément à la législation soviétique, en vertu de laquelle le calcul du montant des dommages est lié à la quantité d'hydrocarbures récupérée dans les eaux territoriales soviétiques. Il pourrait être utile de rappeler qu'une demande similaire avait été formée par les autorités soviétiques dans un tribunal de l'URSS à la suite du premier sinistre de l'ANTONIO GRAMSCI, qui s'était produit en février 1979; ce premier sinistre avait provoqué le déversement d'environ 5 500 tonnes d'hydrocarbures et avait causé de graves dommages par pollution en Suède, en Finlande et en URSS. Vu le caractère de cette demande, le FIPOL a examiné la question de la recevabilité des demandes présentées au titre de dommages causés au milieu marin. A l'issue de cet examen, l'Assemblée du FIPOL a adopté à l'unanimité, à sa première session extraordinaire tenue en 1980, une résolution dans laquelle elle déclarait que "la détermination du montant de l'indemnisation à verser par le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ne doit pas être effectuée sur la base d'une quantification abstraite des dommages effectuée au moyen de modèles théoriques" (document FUND/A/ES.1/13, paragraphe 11 et annexe I). Après l'adoption de cette résolution, l'Assemblée a constitué un groupe de travail qu'elle a chargé d'examiner la recevabilité des demandes d'indemnisation. Ce Groupe a examiné la question de savoir si une demande d'indemnisation pour dommages à l'environnement était recevable en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds et, dans l'affirmative, dans quelle mesure elle l'était. Le Groupe de travail a conclu qu'une indemnisation pouvait être accordée à la seule condition que le demandeur ait subi une perte économique quantifiable (document FUND/A.4/10, paragraphe 19). La position adoptée par le Groupe de travail a été entérinée par l'Assemblée à sa 4ème session en 1981 (document FUND/A.4/16, paragraphe 13).

7.12 Il y a lieu de noter que cette question avait aussi été examinée par le FIPOL dans l'affaire du PATMOS, pour une demande d'indemnisation que le Gouvernement italien avait présentée au titre de dommages causés au milieu marin. A ce propos, on se reportera aux paragraphes 2.6 à 2.8 et 4.10 du document FUND/EXC.20/3.

7.13 En août 1988, l'Administrateur a adressé aux autorités soviétiques une lettre dans laquelle il exposait la position adoptée par le FIPOL à l'égard des demandes d'indemnisation pour dommages causés à l'environnement qui sont fondées sur des calculs théoriques, compte tenu de la résolution susmentionnée et du fait que l'Assemblée a entériné les conclusions du Groupe de travail.

7.14 Pour ce qui est de la procédure à suivre par le FIPOL à l'égard de la demande d'indemnisation pour dommages causés au milieu marin dans le cas présent, la situation est la même que dans la première affaire de l'ANTONIO GRAMSCI. Dans cette affaire, le Comité exécutif avait élevé des objections à l'encontre de la demande pour dommages à l'environnement. La position du FIPOL avait été clairement exposée aux représentants soviétiques. Toutefois, le Comité exécutif n'avait vu aucune possibilité d'élever des objections dans le cadre de poursuites judiciaires contre le propriétaire ou le demandeur (document FUND/A/ES.1/9, paragraphes 4 et 5). Le Comité exécutif souhaitera peut-être donner à l'Administrateur des directives sur la position que le FIPOL doit prendre à ce sujet dans l'affaire actuelle de l'ANTONIO GRAMSCI.

8 EL HANI

(Indonésie, 22 juillet 1987)

8.1 Le navire-citerne libyen EL HANI (81 412 tjb), en route pour la République de Corée, s'est échoué, le 22 juillet 1987, au large de Singapour dans les eaux territoriales indonésiennes, ce qui a ouvert des brèches dans sa coque. Quelques 3 000 tonnes de pétrole brut se sont répandues en mer à la suite de cet événement. Une grande partie des hydrocarbures ainsi déversés a atteint les eaux territoriales de Singapour et les autorités singapouriennes se sont livrées à d'importantes opérations de nettoyage. Des quantités considérables d'hydrocarbures ont dérivé vers la haute mer. Il se peut qu'il en soit resté dans les eaux territoriales indonésiennes. Il y avait aussi des risques de dommages par pollution en Malaisie.

8.2 Etant donné que ni Singapour ni la Malaisie ne sont Parties à la Convention portant création du Fonds, les dommages par pollution occasionnés dans ces pays, ainsi que les mesures prises pour prévenir ou limiter de tels dommages, ne peuvent donner lieu à indemnisation en vertu de cette Convention.

8.3 En août 1987, les autorités indonésiennes ont fait savoir au FIPOL que l'événement avait occasionné des dommages par pollution en Indonésie et qu'elles lui présenteraient une demande d'indemnisation. Le FIPOL ne disposait toutefois pas de renseignements concernant la nature et l'ampleur de ces dommages. Les autorités indonésiennes ont demandé au FIPOL de leur verser d'urgence un avance de US\$242 800 (£142 600) pour leur permettre de procéder à une estimation des dommages occasionnés. L'Administrateur a fait savoir aux autorités indonésiennes que le FIPOL ne pourrait verser d'indemnités que si le montant total des dommages subis par les Etats touchés par l'événement était supérieur au montant de la limite de responsabilité du propriétaire du navire et les a informés aussi que les frais afférents à l'évaluation des dommages

n'étaient pas considérés, en principe, comme des dommages par pollution devant être indemnisés en vertu de la Convention portant création du Fonds. Etant donné que l'ampleur des dommages par pollution occasionnés en Indonésie ne pouvait être évaluée à ce stade et qu'en conséquence, il était impossible de déterminer si le montant de limitation était dépassé, l'Administrateur a informé les autorités indonésiennes que le FIPOLE ne pouvait effectuer aucun versement en réponse à leur demande. A l'occasion d'une visite en Indonésie, en mars 1988, l'Administrateur a débattu de la question avec des représentants du Gouvernement indonésien, lesquels ont compris la position prise par l'Administrateur à l'égard de l'avance d'indemnités demandée.

8.4 Une demande a été présentée par les autorités indonésiennes contre le propriétaire du navire et son assureur P & I (la West of England Shipowners Mutual P & I Association), et des négociations sont en cours.

8.5 Les autorités singapouriennes ont formé une demande contre le West of England Club au titre des frais de nettoyage pour un montant d'environ US\$950 000 (£560 000). Il semble qu'il n'y aura pas de demande d'indemnisation à l'égard de la Malaisie.

8.6 Les brèches de la coque de l'EL HANI ayant été provisoirement réparées, le navire a repris son voyage jusqu'en République de Corée, où une nouvelle fuite d'hydrocarbures s'est produite. Des demandes d'indemnisation ont été adressées au propriétaire du navire au titre des dommages subis par les lieux de pêche et des frais de nettoyage en République de Corée, laquelle n'est pas Partie à la Convention portant création du Fonds. Le West of England Club a réglé ces demandes à raison de US\$731 519 (£430 000) au titre des frais de nettoyage et à raison de US\$698 921 (£410 000) au titre des dommages subis par les pêcheurs.

8.7 Le montant de la limite de responsabilité du propriétaire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile est évalué à environ £7,9 millions. Vu l'importance de ce chiffre, l'Administrateur estime que le FIPOLE ne sera pas appelé à verser des indemnités pour cet événement.

9 AKARI

(Emirats arabes unis, 25 août 1987)

9.1 Alors que le caboteur-citerne panaméen AKARI (1 345 tjb) se trouvait à proximité de Doubaï (Emirats arabes unis) le 24 août 1987, un incendie s'est déclaré au tableau de distribution et a provoqué une interruption de l'alimentation en énergie et l'arrêt des machines principales. Le navire a embarqué de l'eau et a dû être remorqué jusqu'au port de Jebel Ali, dont l'accès lui a été refusé. Il a ensuite été remorqué le long de la côte mais comme il prenait une forte bande, il a été échoué à l'est du port de Jebel Ali à l'aide de remorqueurs. Environ 1 000 tonnes de sa cargaison de fuel-oil lourd se sont déversées dans la mer avant qu'il ne soit renfloué. Le reste de la cargaison a été transféré sur un autre navire et l'AKARI a ensuite été remorqué à nouveau jusqu'au port de Jebel Ali.

9.2 On estime que la côte a été polluée sur 25 à 30 kilomètres par suite de ce sinistre. Des opérations de nettoyage en mer ont été entreprises par la Dubai Petroleum Company et le Service des garde-côtes. Des barrages flottants ont été mis en place en vue de protéger les prises d'eau d'une centrale électrique

et d'une fabrique d'aluminium. Ces deux établissements qui alimentent Doubaï en eau dessalée ont signalé que certaines de leurs installations qui avaient été souillées avaient dû être nettoyées. Toutefois, l'eau dessalée n'a pas été contaminée et les deux établissements ont pu continuer à fonctionner. Des opérations de nettoyage à terre ont été entreprises par les autorités locales et se sont poursuivies pendant cinq semaines environ. Des mesures de lutte contre la pollution ont été prises par la compagnie qui a assisté l'AKARI.

9.3 Des poursuites pénales ont été engagées, auprès d'un tribunal de Doubaï, contre le capitaine de l'AKARI et le mandataire du propriétaire du navire. Ces derniers ont été acquittés par un jugement rendu en juin 1988 mais le procureur a fait appel de cette décision.

9.4 Plusieurs demandeurs privés et les autorités locales ont présenté à l'assureur P & I du propriétaire du navire (Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association Ltd) des demandes d'indemnisation représentant au total un montant d'environ US\$394 000 (£230 000) au titre des frais de nettoyage. D'autres demandes seront certainement présentées. Aucune demande n'a encore été soumise au tribunal compétent.

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

9.6 L'Administrateur s'est entretenu à plusieurs reprises avec les représentants du Club P & I et du propriétaire du navire en vue d'examiner les problèmes juridiques qui se posent. Toutefois, aucun accord n'a pu être conclu au sujet des problèmes soulevés par cet événement.

10 AMAZZONE

(France, 31 janvier 1988)

10.1 Dans la nuit du 30 au 31 janvier 1988, le navire-citerne italien AMAZZONE (18 325 tjb) a été endommagé dans une forte tempête au large de la côte occidentale de la Bretagne. Le navire, en provenance de Libye, se rendait à Anvers (Belgique) avec à son bord près de 30 000 tonnes de fuel-oil lourd. Deux citernes ayant perdu les couvercles de plusieurs de leurs orifices servant au raccordement de machine Butterworth (ouvertures d'accès pour le nettoyage des citernes), près de 2 000 tonnes de la cargaison se sont échappées, refoulées par l'eau de mer qui pénétrait par les orifices ouverts. Au cours des trois à quatre semaines qui ont suivi, des nappes d'hydrocarbures ont gagné la côte, touchant 450 à 500 kilomètres de littoral et polluant quatre départements français (le Finistère, les Côtes-du-Nord, la Manche et le Calvados) ainsi que les îles Anglo-Normandes (Jersey et Guernesey).

10.2 Une surveillance aérienne a été assurée par la Marine française mais il a été impossible de lutter contre les déversements d'hydrocarbures en raison des conditions météorologiques sévères et de la nature des hydrocarbures. La nappe de fuel-oil lourd ne pouvait être traitée à l'aide de dispersants en raison de sa viscosité élevée. Après amélioration des conditions météorologiques, la Marine a essayé de récupérer les hydrocarbures au large de la côte du Finistère à l'aide d'un petit chalut et d'un système intégré de barrages et de pompes, mais ces opérations ont dû être abandonnées car elles s'avéraient inefficaces. Les hydrocarbures ont donc dû être récupérés après qu'ils eurent atteint le littoral.

10.3 En vue de faire face à cette pollution généralisée du littoral, le plan d'urgence national pour la lutte contre les déversements, le "PLAN POLMAR", a été déclenché le 2 février 1988 dans le Finistère, le 3 février 1988 dans les Côtes-du-Nord et le 11 février dans la péninsule de Cherbourg. Dans la région du Calvados, en Normandie, la pollution n'a été jugée suffisamment grave pour justifier le déclenchement du PLAN POLMAR et les autorités locales se sont donc chargées du nettoyage.

10.4 Les premiers hydrocarbures ont touché la côte du nord du Finistère le 2 février 1988 puis le sud du département le lendemain. Des barrages ont été mis en place à l'embouchure des trois fleuves principaux de la côte occidentale du nord du Finistère. La plus grande partie du littoral a été nettoyée à la main par du personnel des Brigades locales de sapeurs-pompiers, de l'Armée, du Service de la défense et de la protection civile et de la Direction départementale de l'équipement (DDE), avec l'aide des autorités locales. Dans certaines parties du littoral, aux falaises abruptes, il a été difficile de récupérer les plaques d'hydrocarbures alors que dans d'autres parties du littoral, du matériel spécialisé a été utilisé pour nettoyer les galets recouverts d'hydrocarbures. Fin février, les opérations de nettoyage étaient pratiquement achevées mais le nettoyage des galets s'est poursuivi jusqu'en mars. Dans le nord du Finistère, les algues polluées qui avaient été ramassées ont été rejetées dans une décharge publique à Brest tandis que dans le sud, une entreprise locale a utilisé de la chaux vive (oxyde de calcium anhydre) pour stabiliser les matériaux de plage qui avait été pollués avant de les ensevelir.

10.5 Après le déclenchement du PLAN POLMAR dans les Côtes-du-Nord, des barrages ont été mis en place dans les estuaires des principaux fleuves. La nappe d'hydrocarbures a quand même continué à progresser vers le nord et une très petite quantité d'hydrocarbures a atteint les côtes ouest et nord du département. Ce n'est qu'à la mi-février que les côtes nord et ouest ont été touchées et le littoral a été pollué par de petits amas d'hydrocarbures sur une longueur totale de 120 kilomètres. Le nettoyage des hydrocarbures par les autorités locales et le DDE s'est poursuivi pendant près de deux semaines, à la fin du mois de février et au début du mois de mars 1988.

10.6 Une première nappe d'hydrocarbures a atteint les îles Anglo-Normandes le 5 février 1988 et la pollution a continué jusqu'au 25 février bien que, au milieu du mois, la plupart des hydrocarbures avaient déjà coulé. La configuration de la côte des îles ressemble à celle de la plus grande partie de la Bretagne, mais à certains endroits, les falaises sont plus élevées et en conséquence, de longues portions de littoral sont inaccessibles depuis la terre. A Guernesey, cinq à dix kilomètres de côte ont été pollués. La Direction des travaux publics a procédé à des opérations de nettoyage du littoral du 8 février au 1er mars 1988. Le nettoyage a été effectué essentiellement à la main et près de 500m³ de débris pollués ont été ramassés. A Jersey, les côtes ouest et sud-ouest ont été polluées sur près de 15 kilomètres, les algues s'étant mélangées avec les hydrocarbures, qui s'étaient agglomérés en une émulsion d'eau dans des hydrocarbures ou "mousse". La Direction des travaux publics a ramassé manuellement les hydrocarbures dans les zones où ils s'étaient éparpillés et des bulldozers et des bennes ont été utilisés dans les endroits où les amas d'hydrocarbures étaient plus gros. A l'issue des opérations, qui se sont achevées le 18 mars 1988, près de 65m³ de résidus d'hydrocarbures avaient été récupérés. Les matériaux de plage pollués ont été éliminés dans des décharges locales à Guernesey et à Jersey.

10.7 Les agglomérats d'algues polluées et de mousse ont atteint la péninsule de Cherbourg (département de la Manche) à la mi-février. 200 à 300 tonnes se seraient déposées sur le rivage sur une longueur d'environ 60 kilomètres. Les opérations de nettoyage du littoral ont été menées à bien par la DDE, les sapeurs-pompiers, la protection civile et les autorités locales. Le nettoyage a commencé le 12 février et s'est poursuivi jusqu'au début du mois de mars 1988. Plus de 3 000m³ d'hydrocarbures mélangés à du sable, des pierres et des algues ont été récupérés, à la fois manuellement et mécaniquement. Ces agglomérats de matières ont été stabilisés avec de la chaux vive afin d'être évacués dans un lieu de décharge.

10.8 Sur la côte du Calvados en Normandie, les hydrocarbures ont touché le littoral à la fin du mois de février 1988, soit près de quatre semaines après le déversement initial, sans doute à cause, en partie du moins, de la remise à flots des hydrocarbures provenant d'autres zones. Les hydrocarbures étaient disséminés sur près de 45 kilomètres de côte. Les opérations du nettoyage ont été menées à bien par les autorités locales et les sapeurs-pompiers, sous la direction du DDE, et elles se sont achevées le 5 mars 1988.

10.9 Dans la région qui a été touchée, on trouve de la mariculture, des lieux de pêche commerciale, des plages d'agrément et des centres de villégiature importants. Bien qu'une grande portion du littoral ait été touchée, les experts du FIPOL estiment qu'en général, les effets ont été minimes sur ces ressources commerciales et sur le milieu marin.

10.10 Au tout début, l'Administrateur pensait qu'il était probable que le FIPOL aurait à régler des demandes nées de cet événement. C'est la raison pour laquelle, avec le juriste, il s'est rendu en Bretagne pour deux jours, les 8 et 9 février 1988, à l'invitation du Ministre de la mer. Des discussions approfondies ont eu lieu à cette occasion entre le FIPOL et les autorités françaises au sujet de l'ampleur de la pollution par les hydrocarbures, de l'organisation des opérations de nettoyage, des problèmes liés à la lutte contre les déversements d'hydrocarbures et des procédures à suivre pour présenter les demandes d'indemnisation.

10.11 Le Tribunal de Commerce d'Anvers (Belgique) a nommé un expert juridique avec la mission d'établir les causes du sinistre. Un juge d'instruction à Paris a désigné deux experts techniques avec la même tâche. Le juge décidera, tenant compte de leurs conclusions, s'il y a lieu d'inculper le capitaine de l'AMAZZONE.

10.12 Le montant de limitation a été fixé provisoirement par le tribunal de Brest à FF13 612 749,30 (£1 300 000). Le fonds de limitation a été constitué le 12 février 1988 auprès du tribunal par l'assureur du propriétaire du navire (Le Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association Ltd), qui a déposé ce montant auprès du tribunal. Après examen des instruments relatifs au jaugeage, il a été établi que le montant de limitation devrait être augmenté à FF13 860 379,52 (£1 325 000) mais le tribunal n'a encore pris aucune décision à ce sujet.

10.13 Initialement, le fonds de limitation avait été constitué au nom de deux personnes car, dans le document d'immatriculation italien, le navire était immatriculé au nom de deux personnes, le "proprietario" et l'"armatore". L'Administrateur a élevé des objections à l'encontre de cette procédure et après examen de la question avec le Standard Club et l'avocat français

représentant le Club et le propriétaire du navire, on s'est convenu que le fonds de limitation devrait être constitué seulement au nom de la personne désignée dans le document d'immatriculation par le terme "proprietario". Le tribunal sera appelé à statuer sur cette question.

10.14 Les autorités de Jersey ont présenté une demande d'indemnisation d'un montant de £11 380,33 au titre de frais de nettoyage. Une demande similaire devrait être présentée par les autorités de Guernesey. Deux pêcheurs français ont présenté des demandes représentant au total un montant de FF60 090,70 (£5 750). Un organisme privé a demandé des indemnités de FF50 326,93 (£4 815) au titre des frais encourus pour nettoyer les oiseaux de mer pollués. Le FIPOL et le Standard Club examinent actuellement ces demandes.

10.15 Le département des Côtes-du-Nord a présenté une demande d'indemnisation d'un montant de FF978 852,67 (£93 650). Aucune demande n'a encore été reçue du Gouvernement français, des autres départements touchés et des autorités locales françaises qui sont intervenus à la suite de ce sinistre. Ces demandes devraient en principe être présentées dans le courant de l'automne 1988.

10.16 On ne sait toujours pas si le montant global des dommages causés par cet événement sera d'une importance telle que le montant total à verser par le FIPOL au titre des indemnités dépassera 25 millions de francs (or) ou 1,67 million de DTS (FF13,3 millions ou £1,25 million), c'est-à-dire la limite à concurrence de laquelle l'Administrateur est habilité, sans l'approbation préalable du Comité exécutif, à procéder au règlement définitif des demandes, ainsi qu'il est prévu à la règle 8.4.1 du règlement intérieur. Toutefois, il est important, de l'avis de l'Administrateur, que les demandes émanant de demandeurs privés soient réglées et acquittées rapidement. C'est la raison pour laquelle il propose que le Comité exécutif l'autorise, en application de la règle 8.4.2 du règlement intérieur, à procéder au règlement des demandes d'indemnisation des demandeurs privés à concurrence d'un montant total de FF400 000 (£38 270).

11 TAIYO MARU N°13

(Japon, 12 mars 1988)

11.1 Le navire japonais TAIYO MARU N°13 (86 tjb) se trouvait dans le port de Yokohama lorsque, au cours du transfert de fuel-oil lourd d'une citerne à cargaison à une autre le 12 mars 1988, une partie de la cargaison s'est déversée dans la mer par suite d'une erreur de manipulation des soupapes par l'équipage. On estime à environ 6 tonnes la quantité de fuel-oil lourd qui s'est déversée à la suite de cet événement. Le propriétaire du navire a immédiatement entamé des opérations de nettoyage et a dépêché sur place plusieurs navires de lutte contre la pollution fournis par des entreprises. Les opérations de nettoyage ont été achevées le 16 mars 1988.

11.2 Des demandes d'indemnisation, s'élevant au total à ¥10 212 210 (£45 850), ont été présentées au propriétaire du navire et au FIPOL par trois demandeurs privés au titre des frais de nettoyage. En août 1988, l'Administrateur a accepté de régler ces demandes d'indemnisation pour un montant de ¥8 611 685 (£38 660). Il est peu probable que d'autres demandes d'indemnisation soient présentées.

11.3 A la date de l'établissement du présent document, la procédure de limitation n'avait pas encore été entamée. Le montant de limitation de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile est estimé à ¥2 476 800 (£11 120). La prise en charge financière du propriétaire du navire représentera un montant d'environ ¥619 200 (£2 780).

12 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité:

- a) à prendre note des renseignements contenus dans le présent document;
 - b) à fournir à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées dans l'affaire de l'ANTONIO GRAMSCI au sujet du problème exposé au paragraphe 7.14 ci-dessus; et
 - c) à se prononcer au sujet de la demande que lui a adressée l'Administrateur en vue d'obtenir l'autorisation de régler les demandes d'indemnisation présentées par des demandeurs privés à la suite du sinistre de l'AMAZZONE (paragraphe 10.16 ci-dessus).
-