



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

COMITE EXECUTIF
22ème session
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.22/3/Add.1
23 octobre 1989

Original: ANGLAIS

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

Note de l'Administrateur

1 Introduction

Depuis la parution du document FUND/EXC.22/3, de nouveaux éléments sont intervenus en ce qui concerne les sinistres de l'OUED GUETERINI, du THUNTANK 5, de l'ANTONIO GRAMSCI, de l'AMAZZONE, du TAIYO MARU N°13, du KASUGA MARU N°1, du FUKKOL MARU N°12 et du TSUBAME MARU N°16.

2 OUED GUETERINI

(Algérie, 18 décembre 1986)

2.1 Le 21 septembre 1989, le FIPOL a indemnisé la SONELGAZ conformément à l'accord de règlement exposé au paragraphe 3.8 de l'annexe du document FUND/EXC.22/3, en lui versant en US\$1 133 (£720), plus FF708 824 (£68 343), plus £126 120, soit un total de £195 183.

2.2 Le montant correspondant à la prise en charge financière du propriétaire du navire qui s'élève à Din293 766 (£24 500) n'a pas été versé étant donné que le FIPOL n'a pas encore été avisé du versement par le propriétaire du montant de limitation à la SONELGAZ.

2.3 La répartition des frais entre le FIPOL et le UK Club n'a pas encore été faite.

3 THUNTANK 5

(Suède, 21 décembre 1986)

3.1 Comme cela est signalé au paragraphe 4.9 de l'annexe du document FUND/EXC.22/3, un accord de règlement définitif est intervenu en septembre 1989 entre le Gouvernement suédois d'une part et le FIPOL, le Skuld Club et le propriétaire du navire d'autre part. Les détails de ce règlement ont maintenant

été arrêtés. Le Protocol d'Accord Transactionnel est reproduit à l'annexe du présent document.

3.2 La demande d'indemnisation du Gouvernement suédois soulevait d'importantes questions concernant les tarifs appliqués aux navires de lutte contre la pollution par les hydrocarbures appartenant aux services publics qui avaient pris part aux opérations en mer et le taux de rémunération du personnel des services gouvernementaux employé pour les opérations de nettoyage. Ces postes concernaient en partie les "coûts fixes", c'est-à-dire les coûts qu'auraient encourus les autorités suédoises même si le sinistre ne s'était pas produit, par opposition aux coûts additionnels, c'est-à-dire les dépenses uniquement engagées à la suite du sinistre et qui ne se seraient pas présentées si le sinistre et les opérations qu'il avait entraînées n'avaient pas eu lieu.

3.3 La question de la recevabilité des demandes d'indemnisation pour les coûts fixes et les coûts additionnels a été examinée par le FIPOL lors de la 5ème Groupe de travail intersessions en 1981. Le Groupe de travail a 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'a pas pu parvenir à une décision unanime au sujet de la recevabilité des coûts fixes. La plupart des délégations ont 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 faire face 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 a décidé d'inclure uniquement dans le calcul des coûts fixes pertinents les dépenses qui étaient étroitement liées 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 a pris note des renseignements donnés dans le rapport du Groupe de travail et a, dans l'ensemble, fait siens le résultats des délibérations du Groupe (document FUND/A.4/16, paragraphe 13). A sa 11ème session, l'Assemblée a mis l'accent sur la nécessité d'aborder dans un sens restrictif la question des dépenses fixes (document FUND/A.11/20, paragraphe 5.5).

3.4 Les conclusions du Groupe de travail doivent être considérées comme définissant la politique du FIPOL à l'égard des coûts fixes et des coûts additionnels. Lors des négociations menées avec le Gouvernement suédois à propos du sinistre du THUNTANK 5, l'Administrateur s'est fondé sur la position adoptée par le Groupe de travail. Il a en particulier insisté sur le fait que seules les dépenses qui correspondaient de près à la période de nettoyage et ne comprenaient pas de distants frais généraux devaient donner lieu à réparation. L'Administrateur a également fait observer que si la plupart des participants au Groupe de travail intersessions avaient admis certains coûts fixes, c'est qu'ils partaient de l'hypothèse qu'il serait en général moins onéreux de disposer d'une force publique efficace pour faire face à des marées noires plutôt que de s'en remettre entièrement à des entreprises privées. En revanche, si des opérations de nettoyage effectuées par les autorités publiques s'avèrent être plus coûteuses que ne l'auraient été de semblables opérations entreprises par des sociétés privées, l'Administrateur pense qu'on peut se demander si l'on doit maintenir la position prise par le Groupe de travail d'admettre certains coûts fixes.

3.5 Pour ce qui est de la demande d'indemnisation du Gouvernement suédois dans l'affaire du THUNTANK 5, l'Administrateur a estimé que certains des tarifs appliqués aux navires de lutte contre la pollution appartenant à des services publiés étaient trop élevés. A l'issue d'entretiens, le Gouvernement suédois a consenti à des réductions considérables de ces tarifs. L'Administrateur a également jugé que les taux de rémunération du personnel des services gouvernementaux et municipaux qui avait été employé aux opérations de nettoyage n'étaient pas acceptables étant donné qu'ils comprenaient des éléments des frais généraux et d'autres frais qui n'étaient pas directement liés aux opérations de nettoyage. A cet égard, l'Administrateur a évoqué la position adoptée par le Comité exécutif vis-à-vis des coûts dits "fixes". Devant les arguments de l'Administrateur, le Gouvernement suédois a reconnu que certains éléments de sa demande avaient trait à des frais généraux ou des frais distants et il a réduit sa demande d'un montant correspondant à ces éléments. Il convient de noter que les sommes initialement demandées avaient été calculées sur la base des tarifs publiés par l'Administration suédoise des douanes, à ce dûment autorisé par la loi.

3.6 Comme cela est mentionné au paragraphe 4.3 de l'annexe du document FUND/EXC.22/3, le Service suédois des garde-côtes a tenté en mai 1987 de récupérer des hydrocarbures qui se trouvaient au fond de la mer à proximité du lieu d'échouement du navire. Vu le coût extrêmement élevé des opérations par rapport aux faibles quantités d'hydrocarbures récupérées, les autorités suédoises les ont interrompues. Ces opérations ont coûté SKr1 295 995 (£125 190). Le Gouvernement suédois n'avait pas inclus dans sa demande d'indemnisation le coût de ces opérations qu'il jugeait de caractère expérimental et dont il devait lui-même assumer les frais.

3.7 En vertu de la législation suédoise, un demandeur est habilité à recevoir des intérêts sur sa demande admise, à compter de l'expiration d'un délai d'un mois après la date à laquelle la demande a été présentée au débiteur, accompagnée de pièces justificatives permettant à ce dernier de l'évaluer. Il a été convenu de calculer les intérêts à partir du 8 août 1988; toutefois pour un montant de SKr128 899 couvert par la demande additionnelle soumise en août 1988, les intérêts ne courraient qu'à partir du 1er octobre 1989. Le taux est fixé par la législation à 8% au-dessus du taux d'escompte officiel de la Banque de Suède qui, pendant la période considérée, s'est élevé à 8,5% jusqu'au 27 avril 1989 et à 9,5% par la suite. Les taux d'intérêt seraient donc de 16,5% et de 17,5%, respectivement.

3.8 Le montant des intérêts dus par le FIPOL ne peut être calculé avant que la date du paiement n'ait été fixée. Si le règlement proposé est approuvé par le Comité exécutif, le versement interviendrait le 2 novembre 1989. Le montant des intérêts dus par le FIPOL s'élèveraient alors à SKr3 978 785 (£389 315).

3.9 La demande d'indemnisation du Gouvernement suédois a été approuvée à raison d'un montant total de SKr21 931 232,13. Le règlement proposé s'établit comme suit:

	<u>Demandé</u> SKr	<u>Demandé</u> SKr	<u>Approuvé</u> SKr	<u>Approuvé</u> SKr
Conseil national du sauvetage		557 755		423 259,00
Conseil des forêts		4 529		3 895,00
Municipalité d'Osthammar		75 143		69 545,00
Municipalité de Tierp		422 853		422 853,00
Municipalité d'Alvkarleby		5 884 932		5 884 932,00
Municipalité de Gävle		5 750 709		4 038 716,63
Municipalité de Söderhamm		5 204 117		4 914 190,00
Garde-côtes				
- Personnel	3 414 595		2 533 040,00	
- Navires	1 843 155		1 604 913,49	
- Autres frais	<u>2 023 900</u>		<u>2 122 054,80</u>	
	7 281 650	<u>7 281 650</u>	6 260 008,29	<u>6 260 008,29</u>
TOTAL		25 181 688		22 017 398,92
Moins				
Déduction au titre d'une partie de la TVA				<u>-86 166,79</u>
Règlement avec les autorités suédoises				21 931 232,13
Moins				
Montant de limitation du propriétaire du navire				<u>2 741 746,00</u>
Montant dû par le FIPOL: Principal				19 189 486,00
Intérêts (au 2/11/89)				<u>3 978 785,00</u>
Montant total dû par le FIPOL au Gouvernement suédois				<u><u>23 168 271,00</u></u>

3.10 Le montant global que le FIPOL doit verser au Gouvernement suédois s'élèverait donc à SKr21 931 232, moins le montant de limitation du propriétaire du navire qui est de SKr2 741 746, plus des intérêts (évalué à SKr3 978 785), ce qui atteint un total de SKr23 168 271 (£2 266 955).

3.11 Le règlement proposé pour la demande d'indemnisation du Gouvernement suédois entraînerait des versements supérieurs au montant maximal que l'Administrateur est habilité à régler de manière définitive (25 millions de francs (or) ou 1,67 million de DTS, ce qui correspond à SKr13 871 233 ou £1 398 897), comme cela est stipulé à la règle 8.4.1 du Règlement intérieur. Le règlement dont l'Administrateur a convenu avec le Gouvernement suédois doit donc être soumis à l'approbation du Comité exécutif (voir le paragraphe 12 du Protocol de règlement). L'Administrateur soumet ce Protocol au Comité exécutif pour examen, en lui recommandant de l'approuver.

3.12 Comme cela a déjà été mentionné, des hydrocarbures provenant du THUNTANK 5 ont à nouveau pollué les côtes suédoises en mai 1989. Les autorités suédoises craignent que des hydrocarbures ne continuent d'aller jusqu'au rivage et ne nécessitent de nouvelles opérations de nettoyage dans les années à venir. Il a été convenu que le Gouvernement suédois serait en droit de soumettre des demandes d'indemnisation supplémentaires pour de telles opérations sous réserve des dispositions prévues en matière de prescription dans la Convention sur la responsabilité civile et dans la Convention portant création du Fonds (voir le paragraphe 7 du Protocol de règlement).

3.13 Ainsi que cela est indiqué au paragraphe 4.11 de l'annexe du document FUND/EXC.22/3, le Skuld Club a versé un montant total de SKr49 361 (£4 770) à neuf particuliers qui avaient soumis des demandes d'indemnisation. Le FIPOL remboursera ce montant au Skuld Club.

3.14 Le montant correspondant à la prise en charge financière du propriétaire du navire, à savoir SKr685 437 (£67 068), sera payé au Skuld Club en novembre 1989.

4 ANTONIO GRAMSCI

(Finlande, 6 février 1987)

4.1 Des négociations ont eu lieu entre toutes les parties intéressées à Riga (URSS) les 4 et 5 octobre 1989. Il s'agissait d'examiner à la fois les demandes d'indemnisation présentées par les autorités finlandaises et les demandes présentées au titre de dommages causés en URSS.

4.2 Au cours de la réunion, le Gouvernement finlandais d'une part, et le FIPOL et le UK Club d'autre part, sont convenus d'un commun accord d'approuver la demande du Gouvernement finlandais à un montant total de FM9 758 250 (£1 422 485). L'état de ce règlement définitif, qui a été accepté par toutes les parties intéressées, peut se résumer comme suit:

	<u>Montant demandé</u> FM	<u>Montant approuvé</u> FM
Utilisation de navires appartenant à l'Etat	3 708 101.22	2 395 727.05
Location de navires et de services	1 498 689.95	1 155 689.95
Utilisation d'hélicoptères	567 366.50	567 366.50
Coûts des employés de l'Etat	338 395.00	338 395.00
Coûts des municipalités	3 043 412.06	2 652 201.48
Autres coûts	884 646.18	721 949.25
Réparations et entretien de matériel	353 009.70	246 533.49
Achat d'équipement et de matériel	10 934 272.87	1 680 387.21
TOTAL	<u>21 327 893.48</u>	<u>9 758 249.93</u>

4.3 La demande présentée par le Gouvernement finlandais a soulevé les mêmes problèmes que ceux qui s'étaient posés dans le cas du sinistre du THUNTANK 5 (voir le paragraphe 3.2 ci-dessus) et qui concerne les tarifs appliqués aux navires de lutte contre la pollution par les hydrocarbures appartenant aux services publics et les taux de rémunération du personnel des services gouvernementaux employés pour les opérations de nettoyage. Sur ces deux points, la position de l'Administrateur a été la même que dans le cas du sinistre du THUNTANK 5. Vu les arguments fournis par l'Administrateur, le Gouvernement finlandais a ramené les montants des indemnités qu'il demandait au titre d'un certain nombre de postes de sa demande aux montants que l'Administrateur a jugés raisonnables.

4.4 Dans sa demande d'indemnisation, le Gouvernement finlandais réclamait initialement une indemnité de FM2 146 000 (£312 800) au titre de recherche en matière d'environnement. L'Administrateur a élevé une objection à l'encontre de ce poste de la demande, estimant que les frais encourus pour la recherche en matière d'environnement ne sont pas visés par la définition des "dommages par pollution" qui figure dans la Convention sur la responsabilité civile. Le Gouvernement finlandais a donc supprimé cet élément de sa demande d'indemnisation.

4.5 Le montant réclamé au titre de l'"achat d'équipement et de matériel" concernait essentiellement l'achat d'équipement et de matériel qui, en fait, n'ont pas été utilisés au cours des opérations entreprises à la suite du sinistre de l'ANTONIO GRAMSCI. Le Gouvernement finlandais avait initialement demandé que le montant total des frais d'achats devrait être porté au compte du sinistre de

l'ANTONIO GRAMSCI. L'Administrateur a considéré que, même s'il était jugé raisonnable d'acheter tout le matériel et l'équipement visés par la demande, il n'était pas raisonnable de réclamer le montant total des frais d'achat dans le cadre de cet événement. L'Administrateur a maintenu que des frais de location raisonnables devraient être pris en charge pour l'équipement qui a effectivement été utilisé et des tarifs forfaitaires pour le matériel raisonnables gardé en réserve. A l'issue de longues délibérations, le Gouvernement finlandais a accepté la position de l'Administrateur.

4.6 Des discussions ont eu lieu également au sujet des pertes encourues par 19 pêcheurs finlandais, qui représentaient un montant de FM91 554 (£13 340). Ces pertes concernaient essentiellement les dépenses encourues pour le nettoyage de pièges à saumon pollués. L'Administrateur a demandé que des renseignements supplémentaires lui soient fournis pour lui permettre d'établir si les pièges à saumon ont bien été pollués par des hydrocarbures provenant de l'ANTONIO GRAMSCI. Toutefois, le FIPOL a été informé qu'aucune demande d'indemnisation ne sera poursuivie à ce titre.

4.7 Pour ce qui est des dommages causés en URSS, les demandes d'indemnisation qui ont été présentées sont les suivantes:

	Rbls	
Comité d'Etat d'Estonie pour la protection de l'environnement et la sylviculture	712 200	(£712 985)
Organisation de sauvetage ASPTR	567 469	(£568 095)
Compagnie maritime Baltmorput	<u>1 176 817</u>	(£1 178 110)
Total	<u>2 456 486</u>	(£2 459 190)

4.8 La demande d'indemnisation présentée par le Comité d'Etat d'Estonie concerne des dommages causés au milieu marin. Le montant de cette demande a été calculé à l'aide d'une formule, dite "métodika", conformément à la législation soviétique. La position adoptée antérieurement par le FIPOL à l'égard de demandes de cette nature est exposée aux paragraphes 5.12 à 5.16 de l'annexe au document FUND/EXC.22/3.

4.9 A la réunion de Riga, l'Administrateur a réaffirmé la position du FIPOL qui est décrite au paragraphe 5.16 de l'annexe susmentionnée. Le Comité d'Etat d'Estonie a déclaré que la demande en question était fondée sur la "métodika", laquelle faisait partie de la législation soviétique et devait donc être appliquée par les tribunaux en URSS. C'est la raison pour laquelle le Comité d'Etat d'Estonie a maintenu sa demande.

4.10 Conformément aux instructions que le Comité exécutif lui avait données à sa 20ème session, l'Administrateur a examiné s'il était juridiquement possible au FIPOL d'intervenir devant les tribunaux en URSS dans cette affaire. Sur la base des avis juridiques qu'il a reçus, l'Administrateur estime que le FIPOL serait habilité à intervenir devant les tribunaux afin de contester l'application de la "métodika" dans cette affaire, en invoquant que la formule dite metodika est incompatible avec la définition de "dommage par pollution" figurant dans la Convention sur la responsabilité civile, telle qu'elle a été interprétée par l'Assemblée du FIPOL. L'Assemblée souhaitera peut-être examiner si le FIPOL devrait faire une telle intervention.

4.11 La demande présentée par la compagnie de navigation Baltmorput a trait aux frais d'exploitation d'un navire utilisé pour récupérer les hydrocarbures dans les eaux territoriales soviétiques. Le UK Club et le FIPOL ont estimé que les montants réclamés au titre de certain postes de cette demande n'étaient pas

raisonnables. Après de longues discussions, il a été décidé d'un commun accord d'approuver cette demande pour un montant total de Rbls500 000 (£500 550).

4.12 La demande d'indemnisation présentée par l'Organisation de sauvetage ASPTR concernait les dépenses encourues au titre de deux navires utilisés pour les opérations de nettoyage. Le FIPOL et le UK Club ont à plusieurs occasions demandé de plus amples détails au sujet du fondement de cette demande mais ils n'ont pas reçu suffisamment de documentation pour pouvoir déterminer le bien-fondé de cette demande. La demande a été examinée lors de la réunion de Riga mais aucun accord n'est intervenu.

4.13 Etant donné que la demande d'indemnisation présentée par le Gouvernement finlandais a été approuvée à un montant qui est très inférieur au montant réclamé, le montant total des versements à effectuer par le FIPOL au titre du sinistre de l'ANTONIO GRAMSCI ne dépassera pas le montant maximal auquel l'Administrateur est autorisé à procéder à des règlements définitifs, à savoir 25 millions de francs (or) ou 1,67 million de DTS, soit FM9 605 517 ou £1 381 734, conformément à la règle 8.4.1 du règlement intérieur. Il y a lieu de noter à cet égard que le Gouvernement finlandais percevra un montant considérable du fonds de limitation constitué par le propriétaire de l'ANTONIO GRAMSCI auprès du tribunal de Riga. C'est la raison pour laquelle l'Administrateur a procédé à un règlement définitif à l'égard de la demande du Gouvernement finlandais. L'Administrateur a également approuvé, au nom du FIPOL, la demande présentée par la compagnie maritime Baltmorput pour le montant indiqué ci-dessus.

5 AMAZZONE

(France, 31 janvier 1988)

En octobre 1989, le Gouvernement français a présenté un résumé de sa demande, qui s'établit comme suit:

	FF
Ministère de la défense	6 853 206
Ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer	2 737 297
Ministère de l'intérieur	869 487
Secrétariat d'Etat chargé de l'environnement (Plan POLMAR)	11 795 385
	<u>22 255 375</u>
	(£2 153 920)

6 TAIYO MARU N°13

(Japon, 12 mars 1988)

La procédure de limitation a été achevée le 25 septembre 1989. Un versement de ¥619 200 (£2 780) sera effectué par le FIPOL en novembre 1989 au titre de la prise en charge financière du propriétaire du navire.

7 KASUGA MARU N°1

(Japon, 10 décembre 1988)

7.1 Les demandes d'indemnisation présentées jusqu'à présent ont été examinées par le FIPOL et l'assureur P & I (JPIA), avec le concours d'un expert extérieur.

Ces demandes ont été étudiées avec le JPIA et cet expert lors d'un séjour que l'Administrateur a fait au Japon à la fin septembre 1989.

7.2 L'Administrateur estime que le règlement définitif des demandes d'indemnisation soumises dans ce cas amèneront le FIPOL à effectuer des versements supérieurs au montant maximal des règlements définitifs que l'Administrateur est habilité à faire (25 millions de francs (or) ou 1,67 million de DTS, correspondant à ¥278 293 333 ou £1 232 493), qui est fixé à la règle 8.4.1 du règlement intérieur. En conséquence, toute proposition de règlement devra être soumise pour examen et approbation au Comité exécutif. L'Administrateur a informé les demandeurs que toute acceptation par lui d'une demande d'indemnisation est sous réserve de l'approbation du Comité.

7.3 Pour ce qui est de la demande d'indemnisation d'un montant de ¥9 615 650 (£43 170), présentée par l'Agence de la sécurité maritime au titre des dépenses afférentes à la surveillance des opérations de nettoyage, l'Administrateur estime qu'il s'agit là d'un montant raisonnable. En conséquence, il propose que le Comité exécutif approuve un règlement de cette demande pour ce montant.

7.4 Le FIPOL a reçu des demandes d'indemnisation relatives aux frais de nettoyage encourus par le Centre de prévention des accidents maritime (JMDPC), le propriétaire du navire et 20 sous-contractants; leur montant total s'élève à ¥429 197 213 (£1 962 810). Après avoir examiné le rapport de l'expert, l'Administrateur estime que ces demandes devraient faire l'objet d'un règlement global de ¥378 312 701 (£1 698 375). En conséquence, il propose que le Comité exécutif approuve ces demandes jusqu'à concurrence de ce montant.

7.5 Le règlement proposé au titre des demandes d'indemnisation pour les frais de nettoyage peut être résumé comme suit:

	<u>Montant Demandé</u> ¥	<u>Règlement proposé</u> ¥
Agence de la sécurité maritime	9 615 650	9 615 650
JMDPC et 13 sous-contractants	138 491 977	116 142 701
Propriétaire du navire et 7 sous-contractants	<u>290 705 236</u>	<u>262 170 000</u>
Total	<u>438 812 863</u>	<u>387 928 351</u>

7.6 Le FIPOL a également reçu des demandes d'indemnisation, s'élevant au total à ¥129 842 781 (£582 910), qui avaient été présentées par quatre associations coopératives de pêcheurs. Ces demandes portent notamment sur un montant de ¥30 millions (£134 680) au titre de "dépenses pour la création d'une zone de protection des crabes en entourant l'épave de blocs de béton". L'Administrateur a rejeté cette demande étant donné qu'à son avis, des dépenses de cette nature ne pouvaient être considérées comme étant couvertes par la définition du "dommage par pollution". La création de la zone de protection des crabes aurait pour objet d'empêcher que les filets de pêche ne soient endommagés par l'épave du navire-citerne. L'Administrateur estime que cela ne peut être considéré comme un "dommage par pollution", c'est-à-dire un dommage par contamination.

7.7 Le reste des demandes d'indemnisation présentées par les associations coopératives de pêcheurs ont trait essentiellement au manque à gagner du fait que les hydrocarbures qui s'étaient échappés du KASUGA MARU N°1 avaient empêché les pêcheurs de pêcher pendant un certain temps. Sur la base du rapport de l'expert, l'Administrateur est d'avis que ces demandes devraient être considérablement réduites. Le Comité exécutif souhaitera peut-être examiner le point de savoir s'il serait disposé à autoriser l'Administrateur à procéder à des règlements définitifs au titre de ces demandes.

7.8 Il est à remarquer que des hydrocarbures continuent de s'échapper du navire coulé. Il est donc possible qu'il faille procéder à des opérations de nettoyage complémentaires et que les pêcheurs subissent un manque à gagner du fait de l'événement pendant la prochaine saison de pêche. C'est pourquoi, il y aurait lieu de donner aux associations coopératives de pêcheurs la possibilité de présenter des demandes d'indemnisation au titre des dommages que pourraient causer à l'avenir de nouvelles fuites d'hydrocarbures, sous réserve des dispositions en matière de prescription énoncées dans la Convention sur la responsabilité civile et dans la Convention portant création du Fonds.

7.9 Le Comité exécutif souhaiterait peut être examiner le point de savoir s'il serait disposé à autoriser l'Administrateur à régler les demandes d'indemnisation nées de cet événement qui pourraient être présentées à l'avenir, jusqu'à concurrence d'un montant déterminé, par exemple ¥100 millions (£448 935).

7.10 Comme cela est mentionné au paragraphe 11.9 de l'annexe du document FUND/EXC.22/3, quelques unes des sociétés qui ont participé aux opérations de nettoyage ont demandé des paiements provisoires en faisant valoir qu'un délai de paiement leur causerait des difficultés financières considérables. Ces sociétés étaient des sous-contractants du Centre de prévention des accidents maritimes et/ou du propriétaire du navire et leurs droits à une indemnisation est donc fondé sur un rapport contractuel. Le JPIA a effectué certains paiements provisoires sur la base des montants évalués par l'expert. Le JPIA est habilité à présenter au FIPOL par subrogation une demande d'indemnisation au titre de ces paiements provisoires, conformément au paragraphe 4 du Mémoire d'accord signé par la JPIA et le FIPOL (document FUND/EXC.16/6).

7.11 Le montant de la limite de responsabilité applicable au KASUGA MARU N°1 est de ¥17 015 040 (£76 385).

8 FUKKOL MARU N°12

(Japon, 15 mai 1989)

8.1 Compte tenu des frais juridiques très élevés qu'entraînerait la constitution d'un fonds de limitation comparés au montant de limitation très faible, soit ¥2 198 400 (£9 870), l'assureur du propriétaire du navire a demandé qu'il soit dérogé dans ce cas à la prescription relative à la constitution d'un tel fonds.

8.2 Pour les raisons indiquées au paragraphe 8.7 de l'annexe du document FUND/EXC.22/3 en ce qui concerne le cas du HINODE MARU N°1, l'Administrateur appuie cette demande et propose qu'il soit dérogé dans le cas du FUKKOL MARU N°12 à la prescription relative à la constitution d'un fonds de limitation.

9 TSUBAME MARU N°16

(Japon, 15 juin 1989)

9.1 Compte tenu des frais juridiques très élevés qu'entraînerait la constitution d'un fonds de limitation comparé au montant de limitation très faible, soit ¥ 1 613 120 (£7 240), l'assureur du propriétaire du navire a demandé qu'il soit dérogé dans ce cas à la constitution d'un tel fonds.

9.2 Pour les raisons indiquées au paragraphe 8.7 de l'annexe du document FUND/EXC.22/3, l'Administrateur appuie cette demande et propose qu'il soit dérogé

dans ce cas à la prescription relative à la constitution d'un fonds de limitation.

10 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document;
- b) prendre une décision au sujet de la proposition du règlement relative aux demandes d'indemnisation nées de l'événement du THUNTANK 5 (paragraphe 3.11 ci-dessus);
- c) fournir à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées dans l'affaire de l'ANTONIO GRAMSCI au sujet du problème exposé au paragraphe 4.10 ci-dessus;
- d) prendre une décision au sujet de la proposition de l'Administrateur tendant à approuver certaines demandes d'indemnisation nées de l'événement du KASUGA MARU N°1 (paragraphe 7.3 à 7.5 ci-dessus) et l'autoriser à régler certaines autres demandes d'indemnisation nées de cet événement (paragraphe 7.7 à 7.9 ci-dessus); et
- e) se prononcer au sujet de la proposition de l'Administrateur de déroger à la prescription concernant la constitution d'un fonds de limitation dans les affaires du FUKKOL MARU N°12 et du TSUBAME MARU N°16 (paragraphe 8.2 et 9.2 ci-dessus).

* * *

PROTOCOL D'ACCORD TRANSACTIONNEL

ENTRE:

Le Royaume de Suède, représenté par le Chancelier de la justice,

d'une part,

ET:

Partrederiet för oljetankmotorskeppet BONITO (précédemment Partrederiet för M/T THUNTANK 5, ci-après dénommé BONITO), c/o AB Donsötank, boîte postale 19, S-430 82 DONSO, Suède, propriétaire au nom duquel le navire-citerne THUNTANK 5 a été immatriculé;

Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig) (ci-après dénommé le Skuld Club), boîte postal 1376, Vika, N-00114 Oslo 1, Norvège, assureur de la responsabilité civile du THUNTANK 5;

Le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (ci-après dénommé le FIPOL), 4 Albert Embankment, Londres SE1 7SR, Angleterre, représenté par son Administrateur,

d'autre part

CONSIDERANT CE QUI SUIT

- 1 Le navire-citerne suédois THUNTANK 5 s'est échoué le 21 décembre 1986 au large de Gävle sur la côte orientale de la Suède, laissant s'échapper 150 à 200 tonnes d'hydrocarbures dans la mer. Les hydrocarbures ayant pollué une partie du littoral, il a fallu procéder à des opérations de nettoyage qui ont été entreprises par le Service suédois des garde-côtes et cinq municipalités de la région.
- 2 En septembre 1987, le Royaume de Suède a engagé une action en justice contre le propriétaire du THUNTANK 5 auprès du tribunal de Stockholm afin d'obtenir réparation des dommages par pollution causés par ce sinistre. Le FIPOL a été notifié de cette action conformément à l'article 7.6 de la Convention portant création du Fonds.
- 3 Le tribunal a fixé à SKr2 741 746 la limite de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la législation suédoise. Le Skuld Club a constitué un fonds de limitation auprès du tribunal de Stockholm au moyen d'une lettre de garantie.

- 4 Le Royaume de Suède a demandé réparation des dommages par pollution à BONITO, au Skuld Club et au FIPOL à raison d'un montant global de SKr25 181 688. Cette demande couvrait également les opérations entreprises par les municipalités qui avaient été prises en charge par le Gouvernement suédois pour les dommages subis et les frais encourus par elles.

A L'ISSUE DE NEGOCIATIONS, LES PARTIES ONT CONCLU L'ACCORD DE REGLEMENT SUIVANT

- 5 Un accord a été conclu entre le Royaume de Suède, d'une part, et BONITO, le Skuld Club et le FIPOL, d'autre part, pour régler la demande soumise par le Royaume de Suède à raison d'un montant global de vingt et un millions neuf cent trente et un mille deux cent trente-deux couronnes (SKr21 931 232).

En outre, il a été décidé que le Royaume de Suède avait droit à des intérêts sur le montant agréé pour sa demande d'indemnisation, conformément à la législation suédoise.

- 6 Le Skuld Club versera au Gouvernement suédois un montant correspondant à la limite de la responsabilité du propriétaire du navire, à savoir deux millions sept cent quarante et un mille sept cent quarante-six couronnes (SKr2 741 746), additionné d'intérêts

- a) de 16,5% par an du 8 août 1988 au 27 avril 1989,
- b) de 17,5% par an du 28 avril 1989 jusqu'à la date du versement.

Le FIPOL versera au Royaume de Suède un montant de dix-neuf millions cent quatre-vingt-neuf mille quatre cent quatre-vingt-six couronnes (SKr19 189 486), additionné d'intérêts

- a) de 16,5% par an sur SKr19 060 587 du 8 août 1988 au 27 avril 1989,
- b) de 17,5% par an sur SKr19 060 587 du 28 avril 1989 jusqu'à la date du versement,
- c) de 17,5% par an sur SKr128 899 du 1er octobre 1989 jusqu'à la date du versement.

- 7 Le présent accord constitue un règlement définitif à l'égard de tout dommage causé avant le 13 septembre 1989 au Royaume de Suède ou aux municipalités concernées à la suite du sinistre susmentionné.

- 8 Le Royaume de Suède s'engage à prendre en charge BONITO, le Skuld Club et le FIPOL pour tout paiement que l'un quelconque d'entre eux pourrait avoir à verser en vertu de la législation suédoise aux municipalités concernées à titre de réparations de tout dommage visé au paragraphe 7 ci-dessus.

- 9 Ayant reçu les montants fixés dans le présent accord, le Royaume de Suède dégage pleinement et définitivement BONITO, le Skuld Club et le FIPOL de toutes demandes d'indemnisation pour tout dommage mentionné au paragraphe 7 ci-dessus.

- 10 Le Royaume de Suède s'engage à se désister de son action auprès du tribunal de la ville de Stockholm et à consentir à la restitution au Skuld Club de la lettre de garantie mentionnée au paragraphe 3 après avoir reçu les montants visés au paragraphe 6 ci-dessus.
- 11 Le présent accord est régi par la lois suédoise et soumis à la compétence exclusive des tribunaux suédois.
- 12 Le présent accord est subordonné à l'approbation du Comité exécutif du FIPOL.

Le présent accord est fait en quatre exemplaires.

Pour le compte et au nom du Royaume de Suède

Stockholm, le 6 octobre 1989

Hans Stark
Chancelier de la justice

Pour le compte et au nom de Partrederiet för oljetankmotorskeppet BONITO

Stockholm, le 6 octobre 1989

Carl Romare

Pour le compte et au nom d'Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig)

Oslo, le 9 octobre 1989

Håvar Poulsson
Directeur général

Pour le compte et au nom du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Londres, le 2 octobre 1989

Måns Jacobsson
Administrateur
