



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
20 septembre 1989

Original: ANGLAIS

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 six événements qui entraîneront ou pourront entraîner des demandes d'indemnisation contre le FIPOL, à savoir les sinistres du KASUGA MARU N°1, du FUKKOL MARU N°12, du TSUBAME MARU N°58, du TSUBAME MARU N°16, du KIFUKU MARU N°13 et du NANCY ORR GAUCHER. En outre, le FIPOL a été informé de deux événements qui se sont produits en 1987, à savoir les sinistres du SOUTHERN EAGLE et du HINODE MARU N°1.

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 le sinistre du PATMOS) et dont le FIPOL s'est occupé depuis la 21ème session du Comité figurent à l'annexe du présent document. Les documents FUND/EXC.14/4, FUND/EXC.14/4/Add.1, FUND/EXC.16/5, FUND/EXC.16/5/Add.1, FUND/EXC.18/4, FUND/EXC.18/4/Add.1, FUND/EXC.20/4 et FUND/EXC.20/4/Add.1, qui ont été soumis au Comité exécutif à ses 14ème, 16ème, 18ème et 20ème sessions, contiennent les renseignements qui étaient alors disponibles; il convient de s'y reporter. Le sinistre du PATMOS fait l'objet du document FUND/EXC.22/2.

4 Les faits nouveaux qui sont intervenus depuis la 21ème 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 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 récursoire présentée par le FIPOL contre le propriétaire de l'autre navire impliqué dans l'événement.

- b) Toutes les demandes d'indemnisation résultant du sinistre du BRADY MARIA ont été réglées et acquittées, et le fonds de limitation constitué par le propriétaire de l'autre navire impliqué dans l'événement a été distribué. La seule question non-réglée concerne la possibilité pour le FIPOL d'obtenir le remboursement de certains montants payés au titre de TVA.
- c) En ce qui concerne le sinistre du OUED GUETERINI, toutes les demandes d'indemnisation ont été réglées et seront acquittées avant fin septembre 1989.
- d) Toutes les demandes d'indemnisation présentées par des demandeurs privés au sujet du sinistre du THUNTANK 5 ont été réglées et acquittées. Un accord de principe a été intervenu sur un règlement d'une demande présentée par le Gouvernement suédois, dont on est en train de préciser les détails.
- e) 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 et des négociations à ce sujet auront lieu au début d'octobre 1989.
- f) Quant au sinistre du SOUTHERN EAGLE, dont il était question dans le rapport annuel du FIPOL pour 1988, il a été établi que le FIPOL ne sera pas appelé à effectuer de versements à la suite de cet événement.
- g) 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.
- h) Dans l'affaire de l'HINODE MARU N°1, toutes les demandes présentées par des tiers ont été réglées et acquittées, mais le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire n'a pas encore été versé.
- i) S'agissant du sinistre de l'AMAZZONE, le Gouvernement français n'a pas encore présenté sa demande. Le département des Côtes-du-Nord et des demandeurs privés français ont présenté des demandes d'indemnisation qui sont en cours d'examen. Certaines demandes présentées par des demandeurs privés français ont été réglées et acquittées, et les demandes présentées par les autorités de Jersey et de Guernesey ont été réglées.
- j) Toutes les demandes présentées par des tiers à la suite de l'affaire du TAIYO MARU N°13 ont été réglées et acquittées. Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire n'a pas encore été versé.
- k) Quant au sinistre du KASUGA MARU N°1, des demandes d'indemnisation ont été présentées en été 1989 et les documents qui s'y rapportent sont en cours d'examen.

- l) En ce qui concerne l'événement du FUKKOL MARU N°12, toutes les demandes d'indemnisation ont été réglées, mais aucun versement n'a été effectué.
- m) Pour ce qui est des événements du TSUBAME MARU N°58 et du TSUBAME MARU N°16, le Comité exécutif est invité à décider si les dommages résultant de ces sinistres sont couverts par la notion de "dommage par pollution", telle que définie dans la Convention sur la responsabilité civile.
- n) Quand aux sinistres du NANCY ORR GAUCHER et du KIFUKU MARU N°13, aucune demande n'a encore été présentée.

* * *

ANNEXE

(Les monnaies nationales sont converties en livres sterling au taux de change en vigueur le 3 juillet 1989, 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 KOSHUN MARU N°1

(Japon, 5 mars 1985)

1.1 Ainsi qu'il été indiqué à la 18ème session du Comité exécutif (document FUND/EXC.18/4, annexe, paragraphe 3), le FIPOL a versé en septembre 1985 ¥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.

1.2 Cet événement s'est produit à la suite de l'abordage entre le KOSHUN MARU N°1 et le charbonnier RYOZAN MARU dans la baie de Tokyo. A la lumière des conclusions du tribunal maritime de Yokohama, le RYOZAN MARU est en partie responsable de l'abordage. Le FIPOL a entamé des négociations avec le propriétaire de ce navire afin de recouvrer une partie du montant qu'il avait versé à titre d'indemnisation.

1.3 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.

2 BRADY MARIA

(République fédérale d'Allemagne, 3 janvier 1986)

2.1 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. 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. Environ 200 tonnes d'hydrocarbures de cargaison se sont déversés dans le fleuve à la suite de cet abordage. Les hydrocarbures 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.

2.2 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 montant des indemnités versées par le FIPOL aux demandeurs s'élève à DM3 220 510,67 (£1 106 289).

2.3 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.

2.4 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 (£144 700).

2.5 Le FIPOL a présenté une demande en subrogation contre le fonds de limitation constitué pour le WAYLINK pour le montant qu'il a payé aux victimes ainsi que pour les frais encourus. Ainsi qu'il a été indiqué à la 20ème session du Comité exécutif (document FUND/EXC.20/4, paragraphe 4.8), le liquidateur du fonds de limitation a accepté la demande subrogée du FIPOL pour un montant de DM3 244 422,12 (£1 066 370). Les autres demandes ont été approuvées par le liquidateur pour un montant total de DM1 185 559,02 (£389 670). Le tribunal a entériné la décision du liquidateur à l'égard des demandes. Le fonds de limitation constitué pour le WAYLINK a été distribué en novembre 1988 et le FIPOL a recouvré DM333 277 (£105 355).

2.6 Le FIPOL a versé un montant total de £84 435 au titre des honoraires des experts, des honoraires de l'avocat et des frais de voyage nés du sinistre.

2.7 Le total des frais encourus par le FIPOL au titre de ce sinistre s'établit comme suit:

	DM	£
Montant des demandes réglées	3 545 140,14	
<u>Moins</u>		
Montant du fonds de limitation du propriétaire	- 324 629,47	
Montant total payé par le FIPOL aux demandeurs	3 220 510,67	1 106 289
Honoraires et frais divers		84 435
Montant des intérêts à virer du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le BRADY MARIA au fonds général		<u>24 992</u>
		1 215 716
<u>Moins</u>		
Montant remboursé par le fonds de limitation du WAYLINK		<u>105 355</u>
Coût total pour le FIPOL		<u><u>1 110 361</u></u>

2.8 Le montant à verser au titre de ce sinistre en prélevant sur le fonds général, c'est-à-dire 15 millions de francs (or), correspond à £758 315. Par conséquent, un montant de £352 046 devra être prélevé sur le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le BRADY MARIA.

2.9 Le FIPOL examine actuellement s'il serait possible d'obtenir du Ministère des Finances de la République fédérale d'Allemagne le remboursement de DM307 753 (£101 150) versés par le FIPOL au titre des dépenses encourues par les autorités allemandes pour la TVA.

3 OUED GUETERINI

(Algérie, 18 décembre 1986)

3.1 Le navire-citerne algérien OUED GUETERINI (1 576 tjb) procédait au déchargement de bitume (hydrocarbure persistant) dans le port d'Alger, lorsqu'une partie de la cargaison s'est déversée sur le pont du navire, puis à la mer dans la zone portuaire.

3.2 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 ou remplacé.

3.3 En septembre 1987, le propriétaire de la centrale électrique, SONELGAZ (Société Nationale de l'Electricité et du Gaz), a intenté une action en justice contre l'assureur P & I du propriétaire du navire (United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited, United Kingdom Club) et le FIPOL auprès du tribunal d'Alger. Ce tribunal a fixé le montant de limitation de la responsabilité du propriétaire à 1 175 064 dinars algériens (£98 000). Le 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.

3.4 La SONELGAZ a présenté une demande d'indemnisation s'élevant au total à 5 278 525 dinars algériens (£440 280) au titre des dommages causés à l'équipement de la centrale, des frais de nettoyage ou de remplacement 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 (Din⁴ 088 000) portait sur le manque à gagner résultant de la fermeture de la centrale.

3.5 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.

3.6 Au cours du procès, 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 avait résulté en totalité du fait qu'un tiers, à savoir l'exploitant du terminal pétrolier où le déchargement avait été effectué, avait délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, étant donné qu'il avait continué de décharger des hydrocarbures en dépit du risque grave que représentait la proximité de cette installation de la prise d'eau de la centrale électrique, comme l'avait démontré des accidents similaires dans le passé. Le FIPOL a rejeté cet argument et a maintenu que les faits dans ce cas ne pouvaient pas être considérés comme relevant des dispositions de l'article III.2b).

3.7 Le FIPOL et le United Kingdom Club ont engagé les services d'experts indépendants pour évaluer la demande d'indemnisation présentée par la SONELGAZ, notamment en ce qui concerne le manque à gagner. Cette évaluation a soulevé de nombreuses questions délicates, comme par exemple la quantification de la perte

de production résultant de la fermeture de l'installation et la fixation du prix de KWh à appliquer pour le calcul du manque à gagner. A l'issue de longues négociations, la demande d'indemnisation présentée par la SONELGAZ a été réglée en juin 1989.

3.8 Les dommages causés à l'équipement de la centrale électrique ont entraîné pour la SONELGAZ des frais en dollars des Etats-Unis et en francs français, alors que la plupart des pertes, notamment en ce qui concerne le manque à gagner, se sont chiffrées en dinars algériens. La demande d'indemnisation de la SONELGAZ a été approuvée à US\$1 133 plus FF708 824 plus Din2 706 480. Aux termes de ce règlement, le FIPOL devrait verser a) les montants approuvés en dollars des Etats-Unis et en francs français ainsi que b) le contre-valeur en livres sterling du montant approuvé en dinars (Din2 706 480), moins le montant de limitation du propriétaire (Din1 175 064), c'est-à-dire Din1 531 446, converti au taux de change en vigueur le 5 juin 1989, ce qui donne £126 120. Le montant à verser par le FIPOL a donc été fixé à US\$1 133 (£720) plus FF708 824 (£68 600) plus £126 120, soit un total de £195 440 environ.

3.9 Aux termes du règlement ainsi négocié, le FIPOL devrait effectuer le versement de ces montants dans les 15 jours qui suivront l'approbation de cet accord par le tribunal d'Alger. L'accord a été déposé auprès du tribunal en juin 1989, mais il n'a été approuvé que le 19 septembre 1989. Le FIPOL effectuera le paiement à la SONELGAZ avant fin septembre 1989.

3.10 Une demande d'indemnisation a également été présentée par le propriétaire de l'OUED GUETERINI (Société Nationale du Transport Maritime des Hydrocarbures et de Produits Chimiques, SNTM/HYPROC) pour un montant de 5 650 dinars algériens (£470) destiné à couvrir les frais des opérations de nettoyage. Cette demande a été acceptée par le United Kingdom Club et par l'Administrateur. Le montant accepté a été payé par le Club.

3.11 Le FIPOL versera le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire, soit Din293 766 (£24 500), dès que le propriétaire du navire aura payé le montant de limitation à la SONELGAZ.

3.12 Le FIPOL a jusqu'ici encouru des frais au titre des honoraires des avocats et des experts ainsi que des frais de déplacement qui se chiffrent au total à £8 396.

4 THUNTANK 5

(Suède, 21 décembre 1986)

4.1 Le navire suédois THUNTANK 5 (2 866 tjb) s'est échoué par gros temps au large de Gävle, 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 que la quantité d'hydrocarbures qui s'est déversée à la suite de ce sinistre se situe entre 150 et 200 tonnes.

4.2 En raison des conditions atmosphériques difficiles, de la neige et de la glace, il a fallu attendre jusqu'au début du mois d'avril 1987 pour entreprendre

les opérations de nettoyage. 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 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. Les opérations de nettoyage du littoral ont été achevées, pour l'essentiel, à la fin de septembre 1987. Toutefois, en mai 1989, des hydrocarbures provenant du THUNTANK 5 ont pollué de nouveau quelques kilomètres du littoral, rendant nécessaires de nouvelles opérations de nettoyage qui ont duré deux semaines.

4.3 Une petite quantité d'hydrocarbures, estimée 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, étant donné qu'on craignait que les hydrocarbures coulés remontent à la surface et polluent la côte, les garde-côtes suédois essayèrent de les récupérer, tout d'abord à la main, en ayant recours à des plongeurs, et ultérieurement à l'aide de pompes hydrauliques. Vu le coût extrêmement élevé des opérations par rapport aux faibles quantités d'hydrocarbures récupérées, les autorités suédoises les ont interrompues. En août 1987, une partie des hydrocarbures immergés est remontée à la surface. Le service des garde-côtes, qui avait alors mis au point 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.

4.4 Les pêcheurs de la région ayant fait part de leurs vives inquiétudes au sujet des risques de pollution pour leurs appareils et 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.

4.5 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.

4.6 En septembre 1987, le Gouvernement suédois a engagé une action en justice contre le propriétaire du THUNTANK 5 auprès du tribunal de Stockholm. Le montant total des dommages a été provisoirement fixé à SKr27 millions (£2,6 millions). Cette action en justice a été notifiée au FIPOL conformément à l'article 7.6 de la Convention portant création du Fonds.

4.7 Le tribunal a fixé à SKr2 741 746 (£264 840) 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 (£67 620). Le fonds de limitation a été constitué en octobre 1987 par le Skuld Club au moyen d'une lettre de garantie.

4.8 En juillet 1988, le Gouvernement suédois a soumis sa demande d'indemnisation pour un montant global de SKr24 992 884 (£2 414 190). Cette demande portait à la fois sur les opérations effectuées par les garde-côtes suédois et sur les opérations à terre entreprises par les municipalités

concernées. Une demande supplémentaire, s'élevant à Skr114 949 (£11 100) au titre des opérations de nettoyage entreprises en mai 1989 a été présentée en août 1989.

4.9 La demande du Gouvernement suédois a soulevé quelques questions importantes, au sujet par exemple des tarifs qui s'appliquent aux navires de lutte contre la pollution par les hydrocarbures appartenant à des services publics, des taux de rémunération du personnel des services gouvernementaux employé pour les opérations de nettoyage et des frais généraux. Des entretiens préliminaires concernant la demande du Gouvernement ont eu lieu en janvier 1989 entre, d'une part, le Gouvernement suédois et, d'autre part, le FIPOL et le Skuld Club. En juin 1989, un accord est intervenu pour la plupart des postes de cette demande d'indemnisation. Les négociations concernant les points non encore résolus ont eu lieu en septembre 1989, et un accord de principe est intervenu sur un règlement définitif, dont on est en train de préciser les détails. La proposition d'un tel règlement sera l'objet d'un additif au présent document.

4.10 Le règlement proposé à l'égard de la demande du Gouvernement suédois entraînerait, pour le FIPOL, des versements dépassant le maximum pour lequel il est autorisé à procéder à un règlement définitif, à savoir 25 millions de francs (or) ou 1,67 million DTS (SKr13 871 233), conformément aux dispositions de la règle 8.4.1 du règlement intérieur. Le règlement proposé devra donc être présenté au Comité exécutif pour examen et approbation. L'Administrateur a informé le Gouvernement suédois que toute acceptation de sa part de la demande d'indemnisation devra recevoir l'approbation du Comité exécutif.

4.11 Des demandes d'indemnisation atteignant au total SKr51 469 (£4 970) ont été déposées par sept pêcheurs et deux autres demandeurs privés. Elles portent sur des indemnités au titre du matériel détruit, des frais de nettoyage du matériel pollué et de la manque à gagner dû à la pollution des prises. A la 18ème session du Comité exécutif, l'Administrateur a été autorisé, conformément à la règle 8.4.2 du règlement intérieur, à procéder au règlement des demandes soumises par des demandeurs privés jusqu'à concurrence d'un montant total de SKr400 000 (£38 640) (document FUND/EXC.18/5, paragraphe 3.1.5). Toutes ces demandes ont été acceptées aussi bien par l'Administrateur que par le Skuld Club, leur montant global, après certaines déductions, s'étant chiffré à SKr49 361 (£4 770). Ces demandes ont été acquittées par le Skuld Club, sept d'entre elles en décembre 1987, une en février 1988 et une en août 1988.

5 ANTONIO GRAMSCI

(Finlande, 6 février 1987)

5.1 Alors qu'il faisait route en provenance de Ventspils en Latvie (URSS), le navire-citerne soviétique ANTONIO GRAMSCI (27 706 tjb) s'est échoué à proximité de Borgå sur la côte méridionale de la Finlande, avec à son bord 38 455 tonnes de pétrole brut. On estime que 600 à 700 tonnes de la cargaison se sont déversées à la mer à la suite de l'événement.

5.2 Des navires de lutte contre la pollution par les hydrocarbures ont été envoyés dans la zone le 9 février 1987. En raison des conditions atmosphériques glaciales, il a été extrêmement difficile de récupérer ces hydrocarbures. Des opérations à cet effet ont été menées par les autorités finlandaises en février et en mars, mais elles ont dû être interrompues plusieurs fois en raison des

conditions météorologiques. A la fin mai, des opérations de nettoyage ont été effectuées sur le littoral finlandais, à l'est du lieu d'échouement.

5.3 En mai, un navire soviétique de lutte contre la pollution a opéré dans les eaux territoriales soviétiques et dans les eaux internationales, au large des côtes de l'Estonie, pour tenter de récupérer les pellicules d'hydrocarbures flottant à la surface de l'eau. Cette opération a été abandonnée quelques jours après car le temps s'était détérioré et 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.

5.4 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.

5.5 Un fonds de limitation s'élevant à Rbls2 431 854 (£2 434 530) 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.

5.6 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 indemnité 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'indemnité 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 dans quelle mesure le FIPOL est tenu de verser une indemnité pour les dommages par pollution survenus en Finlande.

5.7 Compte tenu de l'interdépendance 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.

5.8 En avril 1988, les autorités soviétiques ont présenté au propriétaire de l'ANTONIO GRAMSCI une demande d'indemnisation s'élevant à Rbls2 312 864 (£2 315 410), 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 (£3 224 760); la demande finlandaise a été ultérieurement ramenée à FM21 327 893 (£3 095 540). Il est prévu également que des pêcheurs finlandais présenteront des demandes d'indemnisation.

5.9 Le FIPOL, en coopération avec le United Kingdom Club et avec l'assistance d'experts indépendants, a examiné 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. Des réponses à ces requêtes ont été reçues au début de 1989. Le FIPOL et le United Kingdom Club ont formulé quelques observations au sujet de divers éléments des demandes d'indemnisation en juin et juillet 1989. Des discussions concernant la demande finlandaise ont eu lieu en août 1989 et du progrès considérable a été enregistré. Des négociations entre toutes les parties intéressées auront lieu début octobre 1989, et leurs résultats feront l'objet d'un additif au présent document.

5.10 La demande d'indemnisation des autorités finlandaises soulève plusieurs questions de principe, notamment en ce qui concerne la recevabilité de certaines opérations, le coût de l'équipement et du matériel achetés à l'occasion de cet événement sans pourtant être utilisés et les tarifs appliqués aux navires de lutte contre les déversements d'hydrocarbures qui appartiennent aux services publics.

5.11 Dans leur demande d'indemnisation, les autorités soviétiques réclament une indemnité de Rbls712 200 (£712 985) 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.

5.12 On se souviendra peut-être qu'une demande similaire avait été formée par les autorités soviétiques devant 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 4^{ème} session, en 1981 (document FUND/A.4/16, paragraphe 13).

5.13 Dans la première affaire de l'ANTONIO GRAMSCI, le Comité exécutif avait élevé des objections à l'encontre de la demande pour dommages à l'environnement. La position du FIPOL avait déjà 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).

5.14 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, au paragraphe 3.2.3 du document FUND/EXC.20/6 et aux paragraphes 4.9.1 à 4.9.13 du document FUND/EXC.22/2.

5.15 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.

5.16 A sa 20ème session, en octobre 1988, le Comité exécutif a examiné la partie de la demande des autorités soviétiques qui concerne les dommages à l'environnement dans le cas présent. Se référant à la résolution susmentionnée adoptée à ce sujet, le Comité exécutif s'est élevé contre cette demande. A son avis, les demandes de cette nature n'étaient pas recevables aux termes de la Convention sur la responsabilité civile, le demandeur n'ayant pas subi de préjudice économique quantifiable. Le Comité exécutif a estimé que, depuis l'adoption de cette résolution, certains Etats membres s'étaient probablement abstenus de soumettre des demandes d'indemnisation pour des dommages à l'environnement marin, en raison de l'interprétation de la notion de "dommage par pollution" qui avait été adoptée par l'Assemblée. Le Comité exécutif a prié l'Administrateur de négocier avec les autorités soviétiques sur la base de cette résolution. Il l'a prié en outre d'examiner s'il serait juridiquement possible au FIPOL d'intervenir devant les tribunaux en URSS dans cette affaire et, dans l'affirmative, d'envisager s'il serait opportun d'agir de la sorte (document FUND/EXC.20/6, paragraphe 3.3.3).

5.17 Depuis la 20ème session du Comité exécutif, l'Administrateur a donné suite aux instructions données par le Comité exécutif en poursuivant avec les autorités soviétiques l'examen de la partie de la demande qui porte sur les dommages à l'environnement. Toutefois, aucun fait nouveau n'est intervenu jusqu'à présent.

5.18 Le Comité exécutif souhaitera peut-être donner à l'Administrateur des directives supplémentaires sur la position que le FIPOL doit prendre dans l'affaire actuelle de l'ANTONIO GRAMSCI au sujet de la partie de la demande de l'URSS qui concerne les dommages à l'environnement.

6 SOUTHERN EAGLE

(Japon, 15 juin 1987)

6.1 Le navire-citerne panaméen SOUTHERN EAGLE (4 461 tjb), transportant 3 000 tonnes d'huile de graissage, est entré en collision avec le navire libérien GOOD FAITH (9 187 tjb) au large de Sada Misaki sur la côte occidentale de Shikoku (Japon). L'abordage a endommagé l'une des citernes à combustible du SOUTHERN EAGLE, qui a déversé quelque 15 tonnes d'huile de soute dans la mer. Le FIPOL a été informé de ce sinistre par l'assureur du propriétaire du navire en novembre 1988.

6.2 Des demandes d'indemnisation ont été présentées au titre des frais de nettoyage pour un montant de ¥37 189 390 (£166 950) et des dommages causés aux pêcheries pour un montant de ¥94 800 000 (£425 590).

6.3 Le montant de la limite de responsabilité du SOUTHERN EAGLE s'élève à ¥93 874 528 (£421 430).

6.4 Les demandes ont été réglées au début de 1989 pour un montant total de ¥86 867 862 (£389 980), donc inférieur à la limite de responsabilité applicable au navire. Le SOUTHERN EAGLE étant immatriculé dans un Etat non Partie à la Convention portant création du Fonds, aucune prise en charge financière n'est due en vertu de l'article 5 de cette Convention. Le FIPOL ne sera donc pas appelé à effectuer des versements au titre de cet événement.

7 AKARI

(Emirats arabes unis, 25 août 1987)

7.1 Alors que le caboteur-citerne panaméen AKARI (1 345 tjb) se trouvait à proximité de Doubaï (Emirats arabes unis), 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.

7.2 On estime que la côte a été polluée sur 30 à 40 kilomètres par suite de ce sinistre. Des opérations de nettoyage en mer ont été entreprises par la Doubaï 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 usine 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.

7.3 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 aussi bien par un jugement du tribunal de première instance que par la cour d'appel.

7.4 Plusieurs demandeurs privés et des 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 £304 440 au titre des frais de nettoyage. Il est possible que d'autres demandes soient présentées. Aucune action en justice n'a été engagée contre le propriétaire du navire ou le Club P & I en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

7.5 Le FIPOL n'a pas reçu aucune demande d'indemnisation de la part des victimes, mais il a obtenu du Club P & I certains documents relatifs aux demandes

d'indemnisation. L'Administrateur a prié le Club de lui fournir des renseignements complémentaires sur un certain nombre de points.

7.6 Selon les renseignements que l'avocat représentant le propriétaire du navire a fournis à l'Administrateur au printemps de 1989, il ne sera pas donné suite aux demandes d'indemnisation. Toutefois, d'après les recherches supplémentaires de l'Administrateur, des tentatives de poursuites contre le propriétaire du navire et l'assureur, et par conséquent contre le FIPOL également, ne sont pas exclues.

7.7 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. Aucun fonds de limitation n'a encore été constitué.

7.8 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.

7.9 Les recherches de l'Administrateur ont montré que le propriétaire du navire est probablement dans l'incapacité financière de faire face à ses obligations aux termes de la Convention sur la responsabilité civile.

8 HINODE MARU N°1

(Japon, 18 décembre 1987)

8.1 Le caboteur-citerne japonais HINODE MARU N°1 (19 tjb), transportant une cargaison de fuel-oil lourd, a déversé environ 25 tonnes d'hydrocarbures de cargaison dans le port de Yawatahama, sur la côte occidentale de Shikoku (Japon). La cause de l'événement semble être une faute de manèment d'une manche à cargaison par l'équipage. Le FIPOL a été informé de cet événement en novembre 1988.

8.2 Des entrepreneurs privés ont effectués les opérations de nettoyage dans le port. A la suite de cet événement, plusieurs navires de pêche ont été souillés et ont dû être nettoyés. Des demandes d'indemnisation d'un montant total de ¥3 301 225 (£14 820) ont été présentées au titre de ces opérations au propriétaire du navire, qui les a payées en totalité.

8.3 Le montant de la limite de responsabilité du propriétaire du HINODE MARU N°1 se monte à ¥608 000 (£2 730).

8.4 L'Administrateur a approuvé les demandes d'indemnisation s'élevant au total à ¥2 455 225 (£11 020). En juillet 1989, le FIPOL a versé un montant de ¥1 847 225 (£8 113), qui représente le montant total des demandes d'indemnisation approuvées, moins un montant de ¥608 000 correspondant à la responsabilité du propriétaire.

8.5 La prise en charge financière du propriétaire du navire, soit ¥152 000 (£680), n'a pas encore été payée.

8.6 Compte tenu des frais juridiques très élevés qu'entraînerait la constitution d'un fonds de limitation comparé au montant de limitation, soit

¥608 000 (£2 730), l'assureur P & I du propriétaire du navire a demandé qu'il soit dérogé dans ce cas à la prescription relative à la constitution d'un tel fonds.

8.7 Lors de cas précédents, le Comité exécutif a décidé que le FIPOL exigerait normalement la constitution d'un fonds de limitation afin d'être en mesure de verser des indemnités et qu'il ne pouvait être dérogé à cette prescription que dans des cas exceptionnels, comme ce fut le cas pour le SHINKAI MARU N°3. Dans ce cas, le Comité exécutif avait décidé que compte tenu des frais juridiques disproportionnés qu'entraînerait la constitution du fonds de limitation comparés à la limite de responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, le FIPOL pouvait, à titre exceptionnel, verser l'indemnisation sans que le fonds de limitation n'ait été constitué (document FUND/EXC.10/5, paragraphe 3.1.4).

8.8 Pour les raisons indiquées par l'assureur P & I, l'Administrateur appuie cette demande. Il propose donc qu'il soit dérogé dans ce cas à la prescription relative à la constitution d'un fonds de limitation.

9 AMAZZONE

(France, 31 janvier 1988)

9.1 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 (France). Le navire, en provenance de Libye, se rendait à Anvers (Belgique) avec à son bord près de 30 000 tonnes de fuel-oil lourd. Deux citernes ayant perdu les couvercles de plusieurs de leurs orifices servant au raccordement de machines 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 de 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).

9.2 Il a été impossible de lutter en mer contre les déversements en raison des conditions météorologiques sévères et de la nature des hydrocarbures qui ne pouvaient pas être traités à l'aide de dispersants. Lorsque ces conditions météorologiques se furent améliorées, la Marine a essayé de récupérer les hydrocarbures au large de la côte du Finistère, mais ces tentatives ont dû être abandonnées car elles s'avéraient inefficaces.

9.3 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 dans le Finistère, dans les Côtes-du-Nord et dans la péninsule de Cherbourg. Dans la région normande du Calvados, la pollution n'a pas été jugée suffisamment grave pour justifier le déclenchement du PLAN POLMAR et les autorités locales se sont donc chargées du nettoyage. Les opérations de nettoyage ont été effectuées par du personnel des corps de sapeurs-pompiers de la région, de l'Armée, du Service de la défense et de la protection civile et de la Direction départementale de l'équipement (DDE), avec l'aide des autorités locales.

9.4 Dans le Finistère, des barrages ont été mis en place à l'embouchure des trois fleuves principaux. La plus grande partie du littoral a été nettoyée à la

main. Dans certaines zones, du matériel spécialisé a été utilisé pour nettoyer les galets. Fin février, les opérations de nettoyage étaient pratiquement achevées, mais le nettoyage des galets s'est poursuivi jusqu'en mars. Dans les Côtes-du-Nord, des barrages ont été mis en place dans les estuaires des principaux fleuves. Les littoraux nord et est ont été touchés par des nappes discontinues d'hydrocarbures sur une longueur totale de 120 kilomètres. Le nettoyage s'est poursuivi pendant environ deux semaines. En ce qui concerne la péninsule de Cherbourg, 200 à 300 tonnes d'agglomérats d'algues polluées se seraient déposées sur le rivage sur une longueur d'environ 60 kilomètres. Les opérations de nettoyage ont commencé le 12 février et se sont poursuivies 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 ramassés, à la fois manuellement et par des moyens mécaniques. Sur la côte du Calvados, en Normandie, les hydrocarbures étaient disséminés sur près de 45 kilomètres de littoral. Les opérations de nettoyage ont pris fin le 5 mars 1988.

9.5 Dans toute la région touchée, on trouve de la mariculture, des lieux de pêche commerciale, des plages d'agrément et des centres de villégiature importants. En dépit de ceci, et 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.

9.6 Quant à l'île de Guernesey, cinq à dix kilomètres de côte ont été pollués. Près de 500m³ de débris pollués ont été ramassés. A Jersey, 15 kilomètres de côte environ ont été pollués par des algues mélangées à des hydrocarbures. Au total, 65m³ de résidus d'hydrocarbures ont été récupérés.

9.7 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.

9.8 Le montant de limitation de la responsabilité du propriétaire du navire a été fixé provisoirement par le tribunal de Brest à FF13 612 749 (£1 317 470). Le fonds de limitation a été constitué le 12 février 1988 auprès du tribunal par l'assureur du propriétaire du navire (Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association Ltd), qui a déposé ce montant auprès du tribunal.

9.9 Après examen des instruments de jaugeage, il a été établi que le montant de limitation devrait être porté à FF13 860 380 (£1 341 435). Le tribunal a rejeté pour vice de forme une demande du Standard Club relative à l'augmentation de la limite de responsabilité. Le Gouvernement français fera appel contre cette décision.

9.10 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 l'examen de la question avec le Standard Club et l'avocat français représentant le Club et le propriétaire du navire, il a été convenu que le fonds de limitation devrait être constitué seulement au nom de la personne désignée dans le document d'immatriculation par le terme "proprietario". Une demande du Standard Club au tribunal visant à modifier à cet effet la décision relative à la constitution du fonds de limitation a également été rejetée pour vice de forme. Le Gouvernement français fera également appel contre cette décision.

9.11 Le département des Côtes-du-Nord a présenté une demande d'indemnisation d'un montant de FF978 853 (£94 735). Cette demande est actuellement examinée par le FIPOL et le Standard Club.

9.12 Le Gouvernement français n'a pas encore présenté sa demande d'indemnisation, mais certains documents concernant les opérations effectuées par la Marine sont déjà parvenus au FIPOL. Il est prévu que la demande du Gouvernement s'élèvera au total à environ FF22 millions (£2,1 millions). Les autorités locales françaises présenteront vraisemblablement d'autres demandes.

9.13 Les autorités de Jersey et de Guernesey ont présenté, au titre des opérations de nettoyage, des demandes d'indemnisation se chiffrant respectivement à £11 380 et £10 013. Le FIPOL et le Standard Club ont accepté ces demandes pour les montants réclamés, mais les versements n'ont pas encore été effectués.

9.14 A la 20ème session du Comité exécutif, l'Administrateur a été autorisé, en application de la règle 8.4.2 du règlement intérieur, à régler les demandes d'indemnisation présentées par des particuliers jusqu'à concurrence d'un montant global de FF400 000 (£38 710) (document FUND/EXC.20/6, paragraphe 3.3.4).

9.15 Le FIPOL et le Standard Club ont accepté les demandes d'indemnisation présentées par deux pêcheurs français, l'un pour le montant réclamé (FF55 576) et l'autre avec une légère réduction en montant (FF3 816,70 accepté du montant de FF4 514,70 réclamé). Ces demandes ont été acquittées par le Standard Club en octobre 1988 et en juin 1989, respectivement.

9.16 D'autres demandes ont été présentées par trois pêcheurs français pour un montant total de FF189 012 (£18 300), et par un organisme privé pour un montant de FF50 949 (£4 930), au titre du nettoyage des oiseaux de mer englués. Le FIPOL et le Standard Club examinent actuellement ces demandes.

10 TAIYO MARU N°13

(Japon, 12 mars 1988)

10.1 Le navire-citerne japonais TAIYO MARU N°13 (86 tjb) se trouvait dans le port de Yokohama (Japon) lorsque, au cours du transfert de fuel-oil lourd d'une citerne à cargaison à une autre, 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 six 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 quatre jours après l'événement.

10.2 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). En mai 1989, le FIPOL a versé ¥6 134 885 (£27 254), soit le montant des demandes d'indemnisation approuvées, diminué du montant de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, qui s'élevait à ¥2 476 800.

10.3 Aucun versement n'a encore été effectué au titre de la prise en charge financière du propriétaire du navire, qui sera de l'ordre de ¥619 200 (£2 780), la procédure de limitation n'étant pas encore achevée.

11 KASUGA MARU N°1

(Japon, 10 décembre 1988)

11.1 Alors qu'il transportait environ 1 100 tonnes de fuel-oil lourd à proximité de la côte occidentale du Japon, le caboteur-citerne japonais KASUGA MARU N°1 (480 tjb) a chaviré et sombré par gros temps au large de Kyoga Misaki, dans la préfecture de Kyoto.

11.2 Ce navire, qui reposait par quelque 270 mètres de fond, présentait des fuites. Les pêcheurs locaux sont très actifs dans la zone qui entoure le lieu du sinistre. Le propriétaire du navire et son assureur P & I (Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association, JPIA) ont demandé au Centre de prévention des accidents maritimes d'organiser et de mettre en oeuvre des opérations de nettoyage des hydrocarbures déversés, conformément aux directives données par l'Agence de la sécurité maritime. Ces opérations ont été effectuées sous la surveillance de l'organisme spécialisé employé par la JPIA et le FIPOL. Au plus fort des activités, 13 navires et quatre hélicoptères ont participé à ces opérations, dont l'objectif était d'empêcher les hydrocarbures remontant à la surface d'atteindre le littoral en appliquant des dispersants, essentiellement au moyen des hélicoptères. Environ 200 tonnes de dispersants auraient été appliquées lors de cette opération d'épandage. A la fin de décembre 1988, les quantités d'hydrocarbures remontant à la surface au-dessus de l'épave ayant diminué, les opérations ont été ralenties. En mars 1989, ce travail d'intervention a été à nouveau ralenti pour ne plus consister qu'en une surveillance occasionnelle des quantités d'hydrocarbures remontant à la surface sur le lieu du sinistre.

11.3 Lorsqu'elle a envisagé les divers moyens d'arrêter les fuites d'hydrocarbures provenant de l'épave et d'éliminer la menace de pollution qui subsistait, l'Agence de la sécurité maritime a examiné trois options, à savoir le levage de l'épave du fond de la mer, le pompage des hydrocarbures qui s'y trouvaient encore et le colmatage des fissures sur l'épave. L'Administrateur a maintenu qu'aucune de ces options n'était réalisable du fait que l'épave reposait par 270 mètres de fond. Deux importantes sociétés de sauvetage japonaises ont reconnu qu'il était impossible dans la pratique d'effectuer des travaux d'assistance à cette profondeur, et il semble que cette position ait été généralement acceptée par les autorités et par les associations locales de pêcheurs. Une quatrième option, à savoir la pose d'explosifs sur l'épave pour tenter de dégager en une seule fois les hydrocarbures restants a été écartée par les pêcheurs comme présentant un trop grand risque pour une réserve de crabes située à proximité.

11.4 L'Agence de la sécurité maritime a également demandé qu'une inspection sous-marine du navire coulé soit effectuée, par exemple à l'aide d'une caméra vidéo robotisée. Tout d'abord, cette demande semblait avoir été faite en vue d'étudier la possibilité de prendre des mesures pour enrayer de nouvelles fuites d'hydrocarbures. Comme indiqué plus haut, il n'était pas techniquement possible d'empêcher de nouvelles fuites et le FIPOL a donc rejeté la demande. Toutefois, une autre raison fut alors avancée à l'appui de la demande, à savoir l'utilité d'établir avec précision l'emplacement et l'état de l'épave pour que les pêcheurs puissent éviter d'endommager leurs chaluts lorsqu'ils pêchaient dans la zone.

L'Administrateur a estimé que le coût d'une inspection sous-marine effectuée à cette fin ne serait pas couvert par les définitions du "dommage par pollution" et des "mesures de sauvegarde", étant donné que les dommages à éviter n'étaient pas des dommages par contamination mais des dégâts matériels aux chaluts. Il a donc informé les autorités japonaises qu'il ne pouvait prendre aucun engagement au nom du FIPOL à ce stade quant au remboursement du coût de l'inspection sous-marine envisagée. Selon les renseignements dont dispose l'Administrateur, cette inspection n'a pas eu lieu.

11.5 Il n'y a aucune estimation sûre des quantités d'hydrocarbures qui restent dans l'épave.

11.6 Le montant de la limite de responsabilité du KASUGA MARU N°1 est évalué à environ ¥12,8 millions (£57 460).

11.7 En juillet 1989, le FIPOL a reçu des demandes d'indemnisation pour les frais de nettoyage s'élevant au total à ¥429 197 231 (£1 926 810). Une demande relative aux frais encourus par l'Agence de la sécurité maritime a été présentée en août 1989 pour un montant de ¥9 615 650 (£43 170). Finalement, des demandes ont été soumises en septembre 1989 par des associations coopératives de pêcheurs s'élevant à ¥129 842 781 (£582 910). Le montant total de ces demandes s'élève à ¥568 655 622 (£2 552 900). Le FIPOL examine actuellement ces demandes.

11.8 En vertu de la règle 8.6 du règlement intérieur, l'Administrateur pourrait, à sa discrétion, effectuer des paiements provisoires avant que les demandes n'aient été approuvées, s'il juge nécessaire d'atténuer les difficultés financières excessives auxquelles pourraient se heurter les victimes. Aucun bénéficiaire d'un paiement provisoire doit recevoir plus de 60% du montant qu'il est susceptible de recevoir du FIPOL. En plus, le montant total des paiements provisoires ne doit pas dépasser 90 millions de francs (or) ou 6 millions de DTS (correspondant dans ce cas à environ ¥1 000 millions) pour un événement donné.

11.9 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 demandes sont examinées par l'Administrateur, qui a invité les sociétés à expliquer pourquoi un délai de paiement causerait des difficultés financières.

12 FUKKOL MARU N°12

(Japon, 15 mai 1989)

12.1 Le navire-citerne japonais FUKKOL MARU N°12 (94 tjb) approvisionnait en fuel-oil lourd un navire de pêche à Shiogama (Japon) à l'aide d'une manche raccordée à un réservoir située à bord du navire de pêche. Au cours de l'opération, les hydrocarbures ont débordé et se sont répandus sur le pont du navire, puis en partie dans la mer et sur un môle. Des filets de pêche qui se trouvaient sur le môle, ainsi que des voitures qui étaient stationnées à proximité, ont été pollués.

12.2 Des demandes d'indemnisation pour un montant total de ¥2 691 035 (£12 080) ont été présentées au titre des opérations de nettoyage en mer, du lavage des voitures polluées et du remplacement des filets de pêche pollués. En juillet 1989, l'Administrateur a accepté ces demandes pour le montant indiqué. Les demandes n'ont pas encore été acquittées.

12.3 Le montant de la limite de responsabilité applicable au FUKKOL MARU N°12 est estimé à ¥2 198 400 (£9 870).

13 TSUBAME MARU N°58

(Japon, 18 mai 1989)

13.1 Le navire-citerne japonais TSUBAME MARU N°58 (74 tjb) approvisionnait en fuel-oil lourd un navire de pêche à Shiogama (Japon). Au moment du transfert du fuel, un membre de l'équipage a par erreur introduit la manche d'approvisionnement dans une cale à cargaison au lieu de la soute à combustible. Cette erreur a entraîné le déversement de sept tonnes environ d'hydrocarbures dans la soute à cargaison et la contamination d'environ 140 tonnes de poisson qui s'y trouvaient. Cet événement n'a pas entraîné de déversement d'hydrocarbures dans la mer.

13.2 L'assureur P & I du propriétaire du navire (JPIA) a soumis l'affaire au FIPOL en demandant si la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds étaient applicables. Après avoir examiné les faits qui lui avaient été présentés, l'Administrateur du FIPOL a informé la JPIA que les circonstances de cette affaire ont soulevé une question d'interprétation des Conventions, au niveau de la portée de la définition de l'expression "dommage par pollution", qui appelait un examen plus approfondi. Il a informé la JPIA qu'il saisirait la 22ème session du Comité exécutif de cette question.

13.3 La définition de "dommage par pollution" est énoncée comme suit à l'article I.6 de la Convention sur la responsabilité civile:

"Dommage par pollution" signifie toute perte ou tout dommage extérieur au navire transportant des hydrocarbures causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures, où que se produise cette fuite ou ce rejet, et comprend le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causés par lesdites mesures.

13.3 La notion de "dommage par pollution" s'étend donc à tout dommage extérieur au navire qui transporte les hydrocarbures ayant occasionné ce dommage. Dans le cas présent, le dommage a été causé à l'extérieur du TSUBAME MARU N°58, lors du déchargement d'hydrocarbures provenant de ce navire, par suite d'une erreur commise par un membre de l'équipage. Lors d'événements précédents survenus au Japon, le FIPOL a versé des indemnités pour des dommages causés par un débordement d'hydrocarbures qui s'était produit lors de leur transbordement d'un navire-citerne à un autre navire mais, alors, les hydrocarbures s'étaient déversés dans la mer et avaient nécessité des opérations de nettoyage. Le cas présent est différent dans la mesure où les hydrocarbures ne se sont pas déversés dans la mer et qu'il n'y a pas eu d'opérations de nettoyage. Néanmoins, de l'avis de l'Administrateur, il y aurait lieu de considérer que, dans ce cas, les dommages sont couverts par la définition du "dommage par pollution". L'Administrateur propose donc que les demandes soient acceptées si elles sont raisonnables.

13.5 Des demandes d'indemnisation ont été présentées pour un montant total de ¥33 349 310 (£149 720) au titre des dommages causés à la cargaison de poisson et des frais de nettoyage des citernes du navire de pêche. Le Secrétariat du FIPOL examine actuellement les demandes.

13.6 Le montant de la limite de responsabilité applicable au TSUBAME MARU N°58 est estimé à ¥2 971 520 (£13 340).

14 TSUBAME MARU N°16

(Japon, 15 juin 1989)

14.1 Le navire-citerne japonais TSUBAME MARU N°16 (56 tjb) approvisionnait en fuel-oil lourd les soutes d'un navire de pêche à Kushiro (Japon), lorsque ce fuel a giclé et fui par une fissure de la lance du tuyautage du TSUBAME MARU N°16. Les hydrocarbures déversés ont contaminé du poisson que le navire de pêche avait déjà été déchargé sur le môle, mais il n'y a pas eu aucune fuite dans l'eau.

14.2 A la lumière des arguments présentés au paragraphe 13.2 ci-dessus au sujet de l'événement du TSUBAME MARU N°58, l'Administrateur invite le Comité exécutif à décider si les dommages résultant du sinistre du TSUBAME MARU N°16 sont couverts par la définition de "dommage par pollution" dans la Convention sur la responsabilité civile.

14.3 Compte tenu de la position qu'il a adoptée au sujet des demandes d'indemnisation dans l'affaire du TSUBAME MARU N°58 exposée au paragraphe 13.4 ci-dessus, l'Administrateur est de l'avis que les dommages causés dans le cas du TSUBAME MARU N°16 entrent dans le cadre de la définition du "dommage par pollution". Il propose donc que les demandes d'indemnisation présentées au sujet du TSUBAME MARU N°16 soient acceptées si elles sont raisonnables.

14.4 Une demande d'indemnisation pour un montant de ¥1 886 700 (£8 480) a été déposée au titre des dommages causés au poisson déchargé. L'expert employé par le FIPOL a estimé ce montant raisonnable et l'Administrateur l'a accepté, sous réserve de la décision du Comité exécutif quant à l'applicabilité des Conventions.

14.5 Le montant de la limite de responsabilité applicable au TSUBAME MARU N°16 s'élève à ¥1 613 120 (£7 240).

15 KIFUKU MARU N°13

(Japon, 30 juin 1989)

15.1 Le navire-citerne japonais KIFUKU MARU N°13 approvisionnait un navire de pêche en fuel-oil lourd dans le port d'Otsuji situé dans la préfecture d'Iwate (Japon). Vers la fin des opérations, du fuel-oil a été dirigé par erreur vers une citerne d'eau douce au lieu d'une citerne à combustible et le trop-plein d'hydrocarbures a inondé le pont du navire de pêche. Une petite quantité d'hydrocarbures s'est déversée en mer.

15.2 Des filets de pêche qui se trouvaient à bord du navire de pêche ont été souillés et on dû être nettoyés. Une petite opération de nettoyage a été entreprise en mer.

15.3 Des demandes d'indemnisation ont été soumises pour un total de ¥12 100 640 (£54 230). Elles portent sur les frais de nettoyage des filets souillés (¥11 516 440) et le coût de l'opération de nettoyage en mer (¥584 200). Ces demandes sont actuellement examinées par l'Administrateur.

15.4 Le montant de limitation applicable au KIFUKU MARU N°13 est évalué à ¥1 727 040 (£7 750).

15.5 Le Club P & I qui assure le propriétaire du navire a également demandé dans ce cas si le FIPOL considérait que l'affaire relevait du champ d'application de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. L'Administrateur a déclaré qu'à son avis les dommages résultant de ce sinistre correspondaient à la définition des "dommages par pollution". En effet des hydrocarbures s'étaient déversés dans la mer, ce qui avait nécessité une opération de nettoyage. Comme cela est mentionné au paragraphe 13.4 ci-dessus, le FIPOL a, par le passé, versé des indemnités au titre de dommages qui avaient été causés par le déversement dans la mer d'un trop-plein d'hydrocarbures au cours d'un transbordement entre un navire-citerne et un autre navire, et qui avaient nécessité une opération de nettoyage.

16 NANCY ORR GAUCHER

(Canada, 25 juillet 1989)

16.1 Le navire-citerne libérien NANCY ORR GAUCHER (2 829 tjb) a perdu environ 250 tonnes de sa cargaison d'asphalte lors d'un violent débordement de citerne alors qu'il déchargeait sa cargaison dans une usine d'asphalte au port de Hamilton, dans l'Ontario (Canada). L'asphalte a pollué une grande partie du pont du navire et la plupart de l'asphalte a coulé pour former une bande encerclant le navire.

16.2 Le pont et la coque du navire ont été nettoyés par une entreprise locale pour un montant d'environ Can\$450 000 (£238 850).

16.3 L'administration du port et les représentants gouvernementaux locaux ont exigé que les hydrocarbures coulés soient récupérés et des travaux de dragage ont donc commencé le 11 août 1989. Entre 250m³ et 300m³ de résidus et d'hydrocarbures ont été récupérés lors de ces travaux qui ont été terminés en moins de deux semaines. Leur coût est évalué à Can\$200 000 (£106 160) environ.

16.4 La question de la méthode à adopter pour l'évacuation des matières récupérées est à l'étude. Il serait probablement possible de les évacuer dans un lieu de décharge locale.

16.5 Aucune demande d'indemnisation n'a jusqu'ici été présentée au FIPOL.

16.6 Le montant de la limite de responsabilité du NANCY ORR GAUCHER est évalué à environ Can\$500 000 (£265 390).

17 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) fournir à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées dans l'affaire de l'ANTONIO GRAMSCI au sujet du problème exposé au paragraphe 5.18 ci-dessus;

- c) se prononcer au sujet de la proposition de l'Administrateur de déroger à la prescription concernant la constitution d'un fonds de limitation dans l'affaire du HINODE MARU N°1 (paragraphe 8.8 ci-dessus);
 - d) se prononcer au sujet de l'interprétation de la notion de "dommage par pollution" dans les affaires du TSUBAME MARU N°58 et du TSUBAME MARU N°16 (paragraphe 13.2-13.4 et 14.2-14.3 ci-dessus).
-