

INTERNATIONAL OIL POLLUTION COMPENSATION FUND

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

COMITE EXECUTIF -  
2ème session  
Point 7 de l'ordre du jour

FUND/EXC.2/4  
15 février 1980  
Original : ANGLAIS

ADOPTION DU RAPPORT CONFORMEMENT AU PARAGRAPHE 2  
DE L'ARTICLE 26 DE LA CONVENTION PORTANT  
CREATION DU FONDS

Note de l'Administrateur

1. Conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 26 de la Convention portant création du Fonds, le Comité exécutif établit et publie un rapport sur les activités du Fonds au cours de l'année civile précédente.
2. Un projet de rapport correspondant à la période allant de l'entrée en vigueur de la Convention portant création du Fonds jusqu'à la fin de l'année civile 1979 est soumis ci-joint au Comité exécutif en vue de son examen et de son adoption. Le Comité exécutif est invité à décider sous quelle forme le présent rapport sera publié.

PROJET DE RAPPORT DU COMITE EXECUTIF SUR LES ACTIVITES DU FONDS  
INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA  
POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES EN 1978 ET 1979

A. GENERALITES

Entrée en vigueur et Etats Parties à la Convention

1. La Convention internationale du 18 décembre 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est entrée en vigueur le 16 octobre 1978. A cette date, les Etats Parties à la Convention étaient les suivants : Algérie, Bahamas, Danemark, France, Ghana, Japon, Libéria, Norvège, République arabe syrienne, République fédérale d'Allemagne, Royaume-Uni (y compris Hong-kong), Suède, Tunisie et Yougoslavie. Par une lettre en date du 25 juin 1979, le Gouvernement de Tuvalu s'est déclaré lié par la Convention à compter de l'accession à l'indépendance des îles Tuvalu (1er octobre 1978).
2. Au cours de la période biennale 1978-1979, la Convention est entrée en vigueur pour l'Indonésie le 30 novembre 1978, pour l'Italie le 28 mai 1979 et pour Monaco le 21 novembre 1979.

Mise en place de l'Organisation

3. La constitution du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds IOPC) a été consacrée le 13 novembre 1978 par l'ouverture de la première session de l'Assemblée du Fonds. M. J. Bredholt (Danemark) a été élu président de l'Assemblée, tandis que M. V. Stalio (Yougoslavie) et M. S. Ben Ammar (Tunisie) ont été élus vice-présidents.
4. Le 17 novembre 1978, M. R.H. Ganten a été nommé Administrateur du Fonds IOPC pour une durée de quatre ans.
5. Au cours des années 1978 et 1979, l'Assemblée s'est réunie à deux reprises. Le Comité exécutif a été constitué au cours de la deuxième session de l'Assemblée, qui s'est tenue du 17 au 20 avril 1979. Les membres ci-après ont été désignés : France, Japon et Royaume-Uni (élus en vertu de l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 22 de la Convention portant création du Fonds) et le Libéria, la Suède, la Tunisie et la Yougoslavie (élus en vertu de l'alinéa a) du paragraphe 2 de l'article 22). Le Comité exécutif a tenu sa première session le 20 avril 1979.

M. H. Tanikawa (Japon) a été nommé président du Comité exécutif et M. H. Boussoffara (Tunisie) a été élu vice-président.

Décisions de l'Assemblée et du Comité exécutif

6. Les principales décisions qui ont été prises par l'Assemblée à ses première et deuxième sessions et par le Comité exécutif sont consignées ci-après :

a) L'Assemblée a décidé que le Fonds IOPC aurait son siège à Londres. Un Accord de siège conclu entre le Gouvernement du Royaume-Uni et le Fonds IOPC a été signé le 27 juillet 1979 et il est entré en vigueur à cette même date.

b) Un accord de coopération entre le Fonds IOPC et l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI) a été adopté et signé par l'Administrateur et le Secrétaire général de l'OMCI le 11 décembre 1979, avec effet à compter du même jour.

c) Le montant limite de 450 millions de francs que le Fonds doit verser en vertu de la Convention portant création du Fonds (paragraphe 4 de l'article 4) a été porté à 675 millions de francs conformément au paragraphe 6 de l'article 4 de la Convention portant création du Fonds. Cette limite supérieure s'applique aux événements qui se sont produits après le 20 avril 1979.

Conformément à une résolution que l'Assemblée a adoptée à sa première session, le terme "franc" doit être converti dans la monnaie nationale appropriée selon la méthode prévue par le Protocole du 19 novembre 1976 relatif à la Convention portant création du Fonds. En conséquence, 15 francs sont l'équivalent d'un Droit de tirage spécial et la conversion des Droits de tirage spéciaux se fait conformément à la méthode d'évaluation que le Fonds monétaire international applique dans la pratique pour les opérations et transactions à la date considérée.

Compte tenu du relèvement de la limite maximale de responsabilité du Fonds, l'Assemblée a adopté une résolution dans laquelle elle demandait à l'OMCI d'examiner s'il serait souhaitable de réviser la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

d) L'Assemblée a adopté à sa deuxième session le budget du Fonds pour l'exercice 1978-1979. L'Assemblée a également décidé que le Fonds devrait avoir un capital de roulement de 2 millions de livres sterling. La personne qui occupait, à cette date, le poste de Comptroller and Auditor General du Royaume-Uni a été désignée commissaire aux comptes du Fonds.

e) Afin de déterminer le montant des contributions initiales conformément à l'article 11 de la Convention portant création du Fonds, l'Assemblée a décidé que la somme fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue par un Etat Partie à la Convention s'élèverait à 0,04718 franc. A sa deuxième session, l'Assemblée a décidé de fixer les contributions annuelles pour 1979 à un montant total de 750 000 livres sterling.

f) En vertu du paragraphe 4 de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds, les Règles internationales de 1960 pour prévenir les abordages en mer citées à l'alinéa a) iv) du paragraphe 3 de l'article 5 ont été remplacées par la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, avec effet à compter du 1er juin 1979.

g) L'Assemblée a adopté le règlement intérieur du Fonds, qui contient des précisions notamment sur la perception des contributions et le règlement des demandes d'indemnisation, ainsi que le statut du personnel. Un groupe de travail intersessions a adopté un projet de règlement financier du Fonds qui traite notamment des comptes et de la politique des placements du Fonds. Ce règlement sera examiné en vue de son adoption définitive par la troisième session de l'Assemblée du Fonds, en mars 1980.

## B. ACTIVITES DU FONDS IOPC

7. Les activités du Fonds IOPC au cours de sa première année d'activités ont essentiellement porté sur quatre domaines distincts :

- constitution du Secrétariat;
- prises de contact avec les Etats contractants;
- perception des contributions;
- règlement des demandes d'indemnisation.

### Constitution du Secrétariat

8. Bien que le Secrétariat du Fonds soit de dimensions modestes, sa constitution, le recrutement des fonctionnaires et la préparation et l'adoption de la documentation ainsi que des règlements et règles nécessaires, y compris la mise en place d'un régime de sécurité sociale pour les membres du personnel, ont exigé du temps et des efforts.

9. Le système de rémunération des membres du personnel suit de très près le système commun de l'Organisation des Nations Unies tel qu'il est appliqué par l'OMCI. Le Statut du personnel du Fonds IOPC, tel qu'il a été adopté par l'Assemblée, et le Règlement du personnel, tel qu'il a été publié par l'Administrateur, correspondent au Statut et au Règlement du personnel de l'OMCI.

10. A la fin de l'année civile 1979, le personnel du Fonds IOPC se composait de l'Administrateur, d'un fonctionnaire de la catégorie des administrateurs, d'un assistant administratif et de deux secrétaires.

#### Prises de contact avec les Etats contractants

11. L'Administrateur s'est rendu dans plusieurs Etats contractants afin d'examiner avec les gouvernements, les contributeurs au Fonds et autres organismes de ces Etats, les questions et difficultés rencontrées en ce qui concerne l'application de la Convention portant création du Fonds et l'interprétation des dispositions qu'elle contient. Les contacts ainsi établis se sont avérés utiles pour arriver à une interprétation uniforme des dispositions de la Convention portant création du Fonds dans les Etats contractants. En particulier, les difficultés rencontrées au sujet des rapports sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution que les gouvernements doivent établir conformément aux dispositions de l'article 15 de la Convention portant création du Fonds et le versement des contributions, ont exigé des consultations entre les gouvernements et l'Administrateur.

12. A l'occasion de conférences et de séminaires auxquels il a assisté, l'Administrateur a eu des entretiens avec des représentants d'Etats non contractants au sujet de la possibilité pour ces Etats de devenir Parties à la Convention portant création du Fonds.

#### Perception des contributions

13. Le Fonds a perçu les contributions initiales et les contributions annuelles pour l'année 1979. Le montant total des contributions initiales perçues au cours des années 1978 et 1979 a atteint 1 646 394 livres sterling. S'agissant des contributions annuelles pour l'année civile 1979, les demandes n'ont été adressées qu'en octobre 1979 et un montant de 547 384 livres sterling a été perçu.

#### Règlement des demandes d'indemnisation

14. Le Fonds est devenu responsable des événements survenus après le 13 février 1979. Entre cette date et le 31 décembre 1979, six événements se sont produits au sujet desquels le Fonds IOPC a reçu ou pourrait recevoir des demandes d'indemnisation.

##### i) Antonio Gramsci, 27 février 1979

Le navire-citerne soviétique "Antonio Gramsci" s'est échoué le 27 février 1979 au large de Ventspils, en Union soviétique (mer Baltique). A la suite de son échouement, le navire-citerne a perdu environ 5 500 tonnes de pétrole brut.

Cinq semaines environ après cet événement, les îles de l'Archipel suédois à proximité de Stockholm furent polluées par des hydrocarbures. Le Gouvernement suédois affirme que ces hydrocarbures représentent une partie des hydrocarbures provenant du navire "Antonio Gramsci". Les dépenses afférentes aux opérations de nettoyage entreprises par les autorités suédoises ou en leur nom s'élèvent à 112 millions de couronnes suédoises environ. Le Gouvernement suédois a adressé au Fonds IOPC une demande d'indemnisation équivalente diminuée du montant que le Gouvernement suédois pourra obtenir du fonds de limitation constitué par la Compagnie maritime de Lettonie en tant que propriétaire du "Antonio Gramsci" auprès du tribunal populaire de Riga (URSS). Ce fonds de limitation s'élève à 2 431 584 roubles soviétiques.

Aucun versement n'a encore été effectué à la suite de cette demande d'indemnisation.

ii) Miya Maru Numéro 8, 22 mars 1979

Le 22 mars 1979, le navire-citerne japonais "Miya Maru Numéro 8", d'une jauge brute de 997 tonneaux, est entré en collision avec le navire "Daikoku Maru Numéro 18" dans la mer intérieure du Japon. Environ 540 tonnes d'hydrocarbures lourds se sont échappés de la coque endommagée du Miya Maru.

Ces hydrocarbures dérivèrent vers plusieurs îles situées dans la mer intérieure en polluant des plages et des zones de pêche. Les demandes d'indemnisation que des tiers ont présentées au Fonds IOPC et au propriétaire au titre des opérations de nettoyage et des dommages aux ressources de la pêche s'élèvent à 177 820 922 yen. En outre, le propriétaire a assumé des dépenses s'élevant à 27 645 081 yen au titre des opérations de nettoyage. Le Fonds de limitation constitué en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile s'élève à 37 710 340 yen. Les demandes d'indemnisation présentées par des tiers ont été honorées par le Fonds IOPC et le propriétaire. Les versements au propriétaire au titre des opérations de nettoyage et de la prise en charge financière prévue à l'article 5 de la Convention portant création du Fonds n'ont pas encore été effectués.

iii) Gino, 28 avril 1979

Le navire-citerne libérien "Gino" est entré en collision avec le navire-citerne norvégien "Team Castor" le 28 avril 1979 au large de l'île d'Ouessant (France). Le "Gino" transportait plus de 40 000 tonnes de carbon-black. Le navire devait couler quelques heures après l'abordage avec les hydrocarbures que contenaient encore les citernes à cargaison.

On ignore encore quelle sera l'étendue des dommages par pollution que cet événement risque de provoquer, mais ils pourraient fort bien se situer nettement en-deçà de la limite de responsabilité prévue dans la Convention sur la responsabilité civile, qui s'élève à environ 4 millions de dollars.

iv) Tarpenbek, 21 juin 1979

Le 21 juin 1979, le navire-citerne allemand "Tarpenbek" est entré en collision avec le navire auxiliaire de la marine royale britannique "Sir Geraint" au large de Selsey Bill. Le "Tarpenbek" transportait environ 1 800 tonnes d'huiles de graissage diverses. Trois jours après l'événement, le navire-citerne chavirait, mais sans que les citernes à cargaison soient endommagées. Le navire ne devait perdre qu'une petite quantité de combustibles provenant des soutes qui put être dispersée au moyen de détergents.

Le navire fut remorqué jusqu'à une baie abritée au large de l'île de Wight et la quasi-totalité de la cargaison put être extraite du navire chaviré au moyen de pompes au cours d'opérations longues et difficiles. A l'issue de ces opérations de déchargement, le navire fut tréviré avant d'être remorqué jusqu'à Rotterdam.

Aucune demande d'indemnisation officielle n'a jusqu'ici été reçue au titre de dommages par pollution. La limite de responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile se situe à environ 86 000 livres sterling.

v) Vera Berlingieri, 26 juin 1979

Le 26 juin 1979, le navire-citerne italien "Vera Berlingieri" (7 220 tonnes de port en lourd) est entré en collision avec le transporteur français "Emmanuel Delmas" (16 051 tonnes de port en lourd). Le "Vera Berlingieri" transportait de l'essence et du gas-oil, dont environ 5 200 tonnes furent déversées à la mer et brûlées.

Il n'a pas encore été établi si cette cargaison constituait un "hydrocarbure persistant" aux termes de la définition de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et si, par conséquent, le Fonds IOPC sera tenu de verser des dommages. La responsabilité du propriétaire du navire est évaluée à environ 220 000 livres. On ignore encore l'étendue des dommages par pollution. Aucune demande d'indemnisation officielle n'a encore été adressée au Fonds IOPC.

vi) Mebaruzaki Maru Numéro 5, 8 décembre 1979

Le 8 décembre 1979 à Mebaruzaki, près de l'île Osaki-Kamishima (Japon), le "Mebaruzaki Maru Numéro 5", d'une jauge brute de 19,73 tonneaux, qui transportait des hydrocarbures lourds, se mit à embarquer de l'eau par un bouchain de l'arrière et coula. Environ 10 tonnes de la cargaison se déversèrent à la mer et polluèrent les champs d'algues marines de Nori situés à proximité du lieu de l'événement. Les dommages causés à la zone de Nori et les dépenses afférentes aux opérations de nettoyage pourraient s'élever à environ 12 millions de yen (22 000 livres); la responsabilité du propriétaire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile s'élève à 736 000 yen (1 338 livres).

## C. CONCLUSIONS

15. Au cours de la première année des activités du Fonds IOPC, l'Administrateur a entretenu d'excellentes relations avec l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, qui accueille les bureaux du Fonds, et avec laquelle il a créé des liens de collaboration amicale. Les rapports et la collaboration établis avec d'autres organisations telles que le Oil Companies Institute for Marine Pollution Compensation Ltd, le Oil Companies International Marine Forum (OCIMF), le International Tanker Owners' Pollution Federation Ltd et le International Group of P and I Associations ont été extrêmement précieux. Sans l'assistance des représentants de ces organisations, le Fonds n'aurait pas été en mesure de faire face avec efficacité aux événements et au règlement des demandes d'indemnisation qui ont immédiatement suivi sa création.