

INTERNATIONAL OIL POLLUTION COMPENSATION FUND

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

COMITE EXECUTIF -
2ème session
Point 8 de l'ordre du jour

FUND/EXC.2/5
19 février 1980
Original : ANGLAIS

RENSEIGNEMENTS SUR LE REGLEMENT DES DEMANDES
D'INDEMNISATION ET APPROBATION DU REGLEMENT
DES DEMANDES D'INDEMNISATION

Note de l'Administrateur

Généralités

1. Aux termes de l'alinéa b) ii) du paragraphe 1 de l'article 26 de la Convention portant création du Fonds, le Comité exécutif doit approuver le règlement des demandes d'indemnisation présentées au Fonds et prendre à cet effet toutes autres mesures nécessaires prévues au paragraphe 7 de l'article 18 de la Convention.
2. Aux termes de la règle 8.4.1 du règlement intérieur, l'Administrateur est autorisé à procéder au règlement définitif de toute demande d'indemnisation s'il estime que le coût total pour le Fonds du règlement de toutes les demandes d'indemnisation nées de l'événement en cause ne risque pas de dépasser 25 millions de francs.
3. Les détails des huit événements pour lesquels des demandes d'indemnisation ont été ou pourront être présentées au Fonds sont donnés ci-après.
4. A ce jour, aucun événement n'a fait l'objet d'un règlement définitif. En ce qui concerne l'événement mettant en cause le "Miya Maru No 8", toutefois, les demandes d'indemnisation formées par des tiers ont été satisfaites, à l'exclusion des frais de nettoyage encourus par le propriétaire. Etant donné que le montant total de toutes les demandes d'indemnisation nées de cet événement sera bien inférieur à la limite des 25 millions de francs, il n'est pas nécessaire que le Comité exécutif approuve le règlement des demandes formées par des tiers. Toutefois, l'Administrateur souhaiterait que le Comité exécutif

prenne note de l'accord conclu entre le Fonds d'indemnisation, le propriétaire du navire, et l'assureur du propriétaire et formule des observations à cet égard.

5. En ce qui concerne l'événement mettant en cause l'"Antonio Gramsci", les négociations engagées avec le Gouvernement suédois à propos d'un règlement n'ont pas encore abouti. Un projet d'accord entre le Fonds d'indemnisation et le Gouvernement suédois ne peut donc pas être soumis au Comité exécutif pour examen et approbation définitive. Toutefois, l'Administrateur propose que l'accord conclu entre le Royaume de Suède et la Compagnie maritime de Lettonie soit examiné aux fins d'approbation par le Comité exécutif.

Evénements survenus

A. ANTONIO GRAMSCI

Le 27 février 1979, le navire-citerne soviétique "Antonio Gramsci" (27 694 tonneaux de jauge brute) s'est échoué dans la mer Baltique, au large de Ventspils (URSS). Il en est résulté le déversement de 5 500 tonnes environ de pétrole brut.

Le 2 avril 1979, les autorités suédoises ont découvert qu'une nappe d'hydrocarbures se déplaçait en direction de l'Archipel suédois, à proximité de Stockholm. De petites taches d'hydrocarbures émulsifiés, visqueux, mélangés à de la glace se sont éparpillées sur une grande surface, provoquant ainsi la pollution de 4 000 îles de l'Archipel qui constituent une importante ressource naturelle, à savoir lieux d'agrément, lieux de pêche (harengs, sprats, etc.) et faune et flore (notamment, eiders de la région).

Les opérations de nettoyage ont commencé aussitôt que la nappe d'hydrocarbures a atteint l'Archipel suédois. Elles ont été entreprises par le Conseil régional, le Conseil des services d'incendie et les autorités locales. Ces opérations se sont poursuivies jusqu'au 20 septembre 1979 et pourraient être reprises dans certaines zones au printemps de l'année en cours si les autorités locales intéressées l'estiment nécessaire. Quelque 2 170 îles représentant un littoral de 300 km environ ont été nettoyées. Le nettoyage s'est déroulé en trois phases différentes, à savoir nettoyage sommaire sur 163 km environ, nettoyage modéré sur 94 km et nettoyage intensif sur 42 km. Le nettoyage sommaire s'est terminé le 26 mai et le nettoyage intensif s'est poursuivi jusqu'à la fin de l'été.

Les opérations de nettoyage ont entraîné pour les autorités suédoises les dépenses suivantes :

	Couronnes suédoises	Livres sterling
a) Administration de la région de Stockholm	28 259 786	2 990 454
b) Conseil national des services d'incendie	63 205 000	6 688 360
c) Douanes suédoises (service suédois des garde-côtes)	13 183 541	1 395 084
d) Défense nationale suédoise	7 238 810	766 012
	<hr/>	<hr/>
MONTANT TOTAL	111 887 137	11 844 671
	<hr/>	<hr/>

Le Fonds d'indemnisation effectue actuellement une enquête sur les demandes d'indemnisation établies par la Suède pour déterminer si les dépenses encourues étaient nécessaires et raisonnables et vérifie les documents soumis par ce pays. On espère qu'un premier rapport pourra être présenté lors de la deuxième session du Comité exécutif.

Outre le littoral suédois, les îles finlandaises Åland et la côte soviétique (Lettonie et Estonie) ont subi des dommages à la suite de cet événement. Les dépenses encourues par la Finlande sont estimées à 2 millions de livres sterling. Les organismes soviétiques ont présenté les demandes d'indemnisation suivantes :

	Roubles	Livres sterling
a) Ministère de la marine marchande	901 658	640 382
b) Comité national d'hydrométéorologie	200 000	142 045
c) Ministère de la défense	129 877	92 242
d) Association coopérative des pêcheries	68 000	48 295
e) Laboratoire chargé de la lutte contre les déversements d'hydrocarbures	48 000	34 091
f) Ministère des eaux	46 984 000	33 369 318
	<hr/>	<hr/>
MONTANT TOTAL	48 331 535	34 326 373
	<hr/>	<hr/>

En donnant ces chiffres, l'URSS a fait savoir qu'en plus de ces demandes d'indemnisation, d'autres demandes pourraient éventuellement être formées contre la Compagnie maritime de Lettonie par les organismes estoniens.

Les demandes formées par le Ministère des eaux sont fondées sur la législation soviétique qui autorise ce ministère à demander des indemnités en cas de dommages écologiques dus à la pollution par les hydrocarbures. Le montant de ces dommages est calculé en multipliant la quantité d'eau polluée (estimée en fonction des hydrocarbures déversés) par 2 roubles par mètre cube.

La Compagnie maritime de Lettonie, en tant que propriétaire de l'"Antonio Gramsci", a constitué un fonds de limitation en vertu de la Convention sur la responsabilité civile auprès du tribunal populaire de Riga. Le montant du fonds s'élève à 2 431 854 roubles (1 727 169 livres sterling).

Le Gouvernement suédois a déposé auprès du tribunal de la ville de Stockholm une demande d'indemnisation s'élevant à 68 328 537 couronnes suédoises (7 192 477 livres sterling) contre la Compagnie maritime de Lettonie.

La Compagnie maritime de Lettonie soutient que les hydrocarbures qui ont pollué l'Archipel suédois ne peuvent provenir de l'"Antonio Gramsci" puisque les hydrocarbures déversés après l'échouement du navire, qui n'avaient pas été récupérés ou brûlés immédiatement après l'événement, étaient restés dans les eaux soviétiques. La Suède affirme que les hydrocarbures qui ont pollué l'Archipel suédois sont identiques à ceux de l'"Antonio Gramsci". Deux analyses effectuées en Suède et à Londres semblent indiquer que les hydrocarbures provenaient en fait de l'"Antonio Gramsci". Une troisième analyse est actuellement effectuée à l'université de Moscou.

L'Administrateur vérifie actuellement la question de savoir si le propriétaire pourrait ne pas être en droit de limiter sa responsabilité ou si une action récursoire peut être intentée contre les autorités soviétiques responsables de l'entretien des aides à la navigation.

Le Royaume de Suède et la Compagnie maritime de Lettonie sont convenus que le propriétaire devrait verser un certain pourcentage du fonds de limitation à la Suède, qui pour sa part renoncerait à toute créance contre le fonds de limitation déposé auprès du tribunal populaire de Riga.

Le paragraphe 6 de l'accord susvisé prévoit que le Fonds d'indemnisation et le tribunal populaire de Riga doivent approuver cet accord, dont le texte est reproduit à l'annexe du présent document.

L'Administrateur, qui a pris part aux négociations engagées entre la Suède d'une part et la Compagnie maritime de Lettonie et le Ministère de la marine marchande soviétique d'autre part, a promis de soumettre l'accord au Comité exécutif à sa deuxième session, aux fins d'examen et éventuellement d'approbation.

Pour savoir si l'accord peut être recommandé au Comité exécutif aux fins d'approbation, il faut déterminer :

a) si la part de la Suède qui représente 25 p. 100 du fonds de limitation en constitue une proportion équitable conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article V de la Convention sur la responsabilité civile, et

b) si le Fonds se propose de contester le droit du propriétaire à limiter sa responsabilité.

L'Administrateur espère qu'au moment où l'Assemblée se réunira, il sera en mesure de fournir des renseignements détaillés aux membres du Comité exécutif pour les mettre à même de décider si l'accord doit être ou non approuvé.

B. MIYA MARU No 8

Le 22 mars 1979, le navire-citerne japonais "Miya Maru No 8" (997 tonneaux de jauge brute) est entré en collision avec le navire "Daikoku Maru No 18" dans la mer intérieure japonaise. Cet abordage a provoqué le déversement de 540 000 litres environ de pétrole lourd Minas provenant de la citerne à cargaison du "Miya Maru No 8" et des zones de pêche intensive ont été polluées.

Le Conseil de la sécurité maritime a chargé le Centre de prévention des catastrophes en mer d'entreprendre les opérations de nettoyage. Celui-ci a commencé ces opérations en faisant appel à des entrepreneurs privés et à des pêcheurs de la région. Le propriétaire du navire a poursuivi les opérations qui ont été achevées le 30 mars 1979.

Les montants définitifs des frais de nettoyage et de l'indemnisation pour les dommages subis par les lieux de pêche sont les suivants :

	Yen	Livres sterling
a) Frais de nettoyage encourus par le propriétaire du navire et le chargeur	27 645 081	50 263
b) Frais de nettoyage encourus par le Conseil de la sécurité maritime	10 673 267	19 406
c) Frais de nettoyage encourus par le Centre de prévention des catastrophes en mer	99 502 574	180 914
d) Domages subis par les lieux de pêche	40 000 000	72 727
	<hr/>	<hr/>
MONTANT TOTAL	177 820 922	323 310
	<hr/>	<hr/>

L'indemnisation couvre les dommages subis par les algues, les parcs à huîtres, les bassins d'élevage de brèmes de mer, à la suite d'une pollution par les hydrocarbures ainsi que les pertes de revenus causées par l'arrêt des pêches pendant les opérations de nettoyage.

La responsabilité du propriétaire du navire s'élève à 37 710 340 yen (68 564 livres sterling) aux termes de la Convention sur la responsabilité civile. La prise en charge financière, en vertu de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds est de 9 427 585 yen (17 141 livres sterling).

Les procédures de limitation de la responsabilité ont été engagées auprès du tribunal du district de Takamatsu. Elles ne sont cependant pas encore achevées, étant donné que le Fonds d'indemnisation souhaite se réserver la possibilité d'intervenir si les enquêtes officielles sur l'abordage venaient à prouver que l'événement a été causé par une faute personnelle du propriétaire du "Miya Maru No 8". Les enquêtes ne sont pas encore terminées et les procédures engagées auprès du tribunal de Takamatsu ont été ajournées.

Etant donné que l'événement a causé des pertes et dommages considérables aux pêcheurs pour lesquels des revenus réguliers constituent les seuls moyens d'existence, il a semblé important qu'ils soient indemnisés très rapidement. En outre, il est apparu que le règlement rapide des créances des pêcheurs faciliterait les négociations engagées avec les demandeurs et permettrait de réduire le montant du règlement final. En conséquence, le Fonds est convenu avec le propriétaire et son assureur que les créances des tiers seraient réglées aussi rapidement que possible par l'assureur et le Fonds d'indemnisation, même si les procédures de limitation de la responsabilité engagées auprès des

tribunaux n'ont pas encore établi de manière définitive le droit du propriétaire à limiter sa responsabilité.

L'accord stipule que le règlement des créances des tiers est effectué avec le consentement mutuel de l'assureur et du Fonds d'indemnisation. L'assureur règle les frais de nettoyage encourus par le propriétaire (notamment les paiements faits aux pêcheurs employés par le propriétaire pour effectuer les opérations de nettoyage); en outre, il verse un montant équivalent à celui du fonds de limitation constitué en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Le Fonds d'indemnisation règle quant à lui le solde des créances à la satisfaction des tiers. Le propriétaire et l'assureur sont convenus de rembourser au Fonds d'indemnisation toute somme versée par celui-ci en vertu de l'accord, au cas où le tribunal déciderait que le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Le taux d'intérêt payable sur ce montant a également été convenu. Le montant correspondant à la prise en charge financière du propriétaire en vertu de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds sera versé après que le droit du propriétaire à limiter sa responsabilité aura été établi.

Seuls les versements aux tiers ont été effectués jusqu'ici. Les procédures engagées auprès des tribunaux sont toujours suspendues. La possibilité d'engager des actions récursoires contre l'autre navire mis en cause dans l'abordage est à l'étude.

C. GINO

Le 28 avril 1979, le minéralier-vraquier-pétrolier libérien "Gino" (26 166,93 tonneaux de jauge brute) est entré en collision avec le navire-citerne norvégien "Team Castor" (18 673 tonneaux de jauge brute) au large de l'île d'Ouessant, Bretagne (France). Le "Gino" transportait 42 000 tonnes de carbonblack et a coulé avec cette cargaison encore à bord. Le "Team Castor" était sur lest.

A la suite de l'abordage, une certaine quantité d'hydrocarbures provenant probablement des soutes du "Team Castor" s'est déversée à la mer. La marine nationale française a immédiatement répandu un détergent pour disperser la nappe d'hydrocarbures.

Bien que la cargaison contenue dans les citernes de l'épave soit plus lourde que l'eau et qu'elle ait donc coulé, on a constaté lors de visites de l'épave effectuées ultérieurement une fuite d'hydrocarbures, qui se sont répandus autour du navire. Le Fonds ne connaît pas la quantité d'hydrocarbures qui s'est échappée des citernes et ignore si cette fuite continuera et si ces hydrocarbures auront des conséquences préjudiciables à la faune et la flore marines.

L'ampleur des dommages par pollution dépend des mesures que prendront les autorités françaises. Le Fonds ignore le montant des dépenses encourues jusqu'ici par la France ou le propriétaire. La responsabilité du navire est limitée à 4 millions de dollars environ en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

D. TARPENBEK

Le 21 juin 1979, le navire-citerne allemand "Tarpenbek" (1 785 tonneaux de jauge brute), ayant à bord environ 1 600 tonnes de cinq huiles de graissage diverses, est entré en collision, par brouillard épais, avec le navire auxiliaire "Sir Geraint" (3 370 tonneaux de jauge brute) de la marine royale britannique, au large de Selsey Bill (Angleterre).

Les citernes à cargaison du "Tarpenbek" n'ont pas été endommagées. Seule une faible quantité de gas-oil léger provenant des soutes endommagées s'est déversée à la mer mais a été dispersée efficacement à l'aide de détergents.

Des dispositions ont été prises pour transférer la cargaison du "Tarpenbek" sur des allèges. Toutefois, l'épave se trouvant dans des conditions défavorables au point d'abordage, on n'a pas pu effectuer cette opération et le navire s'est retourné avec toute sa cargaison encore à bord. Etant donné que le "Tarpenbek" pouvait se briser s'il était laissé là où il se trouvait, il a été remorqué jusqu'à la baie abritée de Sandown (Ile de Wight), où l'on a déchargé les hydrocarbures en les pompant sur des barges. Finalement, on a pu trévirer le "Tarpenbek" qui a été ensuite remorqué jusqu'à Rotterdam.

On ignore encore l'ampleur des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures découlant de cet événement. Le Gouvernement britannique a fait savoir au Fonds d'indemnisation que, bien qu'il ne soit pas encore en mesure d'en évaluer l'étendue et de soumettre une demande d'indemnisation officielle, il semblait que cet événement entraînerait pour le Royaume-Uni des dépenses

totales se situant entre 750 000 et 1 million de livres sterling. Les dépenses afférentes aux mesures de sauvegarde prises par le propriétaire pourraient s'élever à plus de 500 000 livres sterling. Le montant correspondant à la limitation de la responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile est de 86 000 livres sterling.

E. VERA BERLINGIERI

Le 26 juin 1979, le navire-citerne italien "Vera Berlingieri" (4 942 tonneaux de jauge brute) est entré en collision avec le transporteur français "Emmanuel Delmas" (2 202 tonnes de port en lourd), dans un brouillard épais, à 35 kilomètres environ à l'ouest de Fiumicino (Italie). La chambre des machines du "Vera Berlingieri" a explosé et les deux navires ont pris feu, ce qui a provoqué le déversement de 4 000 tonnes de supercarburant et de 1 200 tonnes de gas-oil.

Des navires munis de matériel de lutte contre l'incendie et de lutte contre la pollution ont éteint les flammes et répandu des dispersants.

Les factures qui ont été présentées par le Ministère italien de la marine marchande au propriétaire du "Vera Berlingieri" pour les opérations de nettoyage s'élèvent à 1,1 million de lires environ (591 398 livres sterling). Il est prévu que d'autres factures seront présentées pour les dépenses encourues par la marine et l'aviation italiennes pour les opérations de reconnaissance effectuées après l'abordage et pour la surveillance des opérations de nettoyage. Le montant limite de la responsabilité s'élève à 220 000 livres sterling environ.

Etant donné que la cargaison transportée par le "Vera Berlingieri" (supercarburant et gas-oil) ne figure pas parmi les hydrocarbures spécifiquement mentionnés au paragraphe 5 de l'article I de la Convention sur la responsabilité civile, on examine actuellement le point de savoir si ces hydrocarbures sont visés par l'expression "hydrocarbures persistants". En attendant le résultat de cette étude, on n'a pas encore établi si le Fonds sera en dernier lieu responsable des dommages par pollution dont le montant excède la limite de la responsabilité du propriétaire. L'ampleur des dommages par pollution ne peut pas encore être évaluée.

F. MEBARUZAKI MARU No 5

Le 8 décembre 1979, le navire japonais "Mebaruzaki Maru No 5" (19,730 tonneaux de jauge brute), transportant 30 tonnes de pétrole lourd, a coulé dans le port de Mebaru, dans la mer intérieure japonaise, après avoir embarqué de l'eau par un bouchain de l'arrière. Le navire a déversé environ 10 000 litres de pétrole lourd.

Les opérations de nettoyage ont été effectuées immédiatement après la découverte du déversement d'hydrocarbures mais les champs d'algues de Nori avaient déjà été pollués. Les frais de nettoyage sont estimés à 8 millions de yen environ par l'inspecteur employé par le Fonds; les dommages subis par les pêcheries sont estimés à 4 millions de yen environ.

On n'a pas établi si le Fonds sera en dernier lieu responsable des dommages excédant la limite de la responsabilité du propriétaire. Des enquêtes sont effectuées actuellement pour déterminer si le navire était un "navire de mer". En outre, le Fonds examine la question de savoir si l'événement a été dû à une faute personnelle du propriétaire, étant donné qu'il s'est produit à la suite de travaux de réparation effectués par le capitaine et qu'il n'est pas certain que celui-ci était suffisamment qualifié pour ce genre de travaux.

G. SHOWA MARU

Le 9 janvier 1980, le navire-citerne japonais "Showa Maru" (199,96 tonneaux de jauge brute; 176,59 tonneaux de limitation), transportant 500 000 litres de pétrole lourd, est entré en collision avec le navire-citerne pour produits chimiques panaméen "Chemicary No 18" (629,08 tonneaux de jauge brute) dans le détroit de Naruto (Japon). Cet abordage a provoqué le déversement de 100 000 litres de pétrole lourd qui ont pollué les champs d'algues de Nori et Wakame.

Les dommages subis par les champs d'algues et les lieux de pêche sont estimés provisoirement à 70 millions de yen et les dépenses afférentes aux opérations de nettoyage à 50 millions de yen. Le montant correspondant à la limitation de la responsabilité est de 8 123 140 yen.

H. UNSEI MARU

Le 9 janvier 1980, le navire-citerne japonais "Unsei Maru" (99 tonneaux de jauge brute), transportant 1 400 tonnes de fuel-oil lourd, est entré en collision avec le "Sun Edelweiss" (environ 3 000 tonneaux de jauge brute). A la suite de cet événement, le "Unsei Maru" a coulé et a été déclaré perte totale. Une certaine quantité d'hydrocarbures a été déversée. Le Conseil de la sécurité maritime et les pêcheurs de la région ont entrepris les opérations de nettoyage.

Il n'a pas encore été décidé si l'épave serait enlevée. On ignore s'il y a encore des hydrocarbures à bord du navire et on ne peut pour le moment évaluer à titre préliminaire les dommages dus à la pollution découlant de cet événement.

ANNEXE

ACCORD

conclu entre le Royaume de Suède, représenté par le Ministre de la Justice de la Suède et la Compagnie maritime de Lettonie (dénommée ci-après "la Compagnie") au sujet de la répartition d'un fonds de limitation constitué en vertu de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (dénommée ci-après "la Convention") pour les dommages par pollution causés par la fuite d'hydrocarbures provenant du navire-citerne "Antonio Gramsci", à la suite d'un événement qui s'est produit le 27 février 1979, aux abords du port de Ventspils.

1. Le montant total des demandes d'indemnisation en vertu de la Convention formées par le Royaume de Suède contre la Compagnie à la suite de l'événement susmentionné s'élève à 11,9 millions de couronnes suédoises.
2. Les autres demandes d'indemnisation en vertu de la Convention formées à la date du 15 janvier 1980 contre la Compagnie pour le même événement s'élèvent à un montant total de 48,3 millions de roubles soviétiques environ.
3. En application des dispositions de la Convention, la Compagnie a constitué, le 14 septembre 1979, auprès du tribunal populaire de Riga un fonds de limitation s'élevant à 40 734 580 francs tels que définis au paragraphe 9 de l'article V de la Convention. Le montant du fonds en monnaie soviétique est de 2 431 584 roubles soviétiques.
4. Etant donné les indications données aux paragraphes 1 à 3 ci-dessus et le fait que le Royaume de Suède est en droit de participer à la répartition du fonds de limitation susmentionné, la Compagnie versera au Royaume de Suède l'équivalent en couronnes suédoises de 607 900 roubles soviétiques au taux de change applicable le jour du règlement.
5. Après son indemnisation par la Compagnie conformément au paragraphe 4 du présent accord, le Royaume de Suède renoncera à toutes autres créances formées en vertu de la Convention contre la Compagnie du chef de dommages résultant du déversement d'hydrocarbures susmentionnés et acceptera d'exonérer la

Compagnie de toutes créances et actions formées en vertu de la Convention pour les dommages survenus sur le territoire suédois à la suite de l'événement susmentionné et de prendre en charge lesdites créances et actions.

Après que le versement mentionné au paragraphe 4 aura été effectué, la Compagnie sera subrogée, à concurrence du montant versé, dans les droits à indemnisation par le fonds de limitation dont le Royaume de Suède aurait été bénéficiaire.

6. La validité du présent accord est subordonnée à son approbation par le tribunal populaire de Riga ainsi que par le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. La Compagnie doit notifier l'approbation du tribunal populaire de Riga au Royaume de Suède. L'accord n'est valide que si le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures donne son approbation avant le 1er juin 1980 et si le tribunal donne la sienne au plus tard trois mois après celle du Fonds.

7. S'il est établi que la Compagnie n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément aux dispositions de l'article V de la Convention, les personnes ou organismes qui ont versé une indemnisation pour les dommages survenus sur le territoire suédois à la suite de l'événement susmentionné et qui ont de ce fait acquis des droits par subrogation, pourront réclamer à la Compagnie le remboursement des sommes versées.

8. Le montant mentionné au paragraphe 4 du présent accord doit être versé par la Compagnie au Royaume de Suède dans les 45 jours qui suivront l'approbation donnée par le tribunal populaire de Riga.

Stockholm, le 7 février 1980

Pour le Royaume de Suède

Pour la Compagnie maritime de Lettonie
