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

COMITE EXECUTIF
32ème session
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.32/2
10 septembre 1992

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FIPOL

Présentation des documents et résumé des sinistres

Note de l'Administrateur

Introduction

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

2 Depuis la 28ème session du Comité exécutif, il s'est produit deux sinistres qui seront suivis de demandes d'indemnisation contre le FIPOL, à savoir ceux du KUMI MARU N°12 et du FUKKOL MARU N°12.

Présentation de la documentation

3 La documentation présentée à la 32ème session du Comité exécutif a été structurée de façon à distinguer trois groupes de sinistres:

a) les sinistres qui appellent des décisions du Comité exécutif ou qui sont d'une grande importance;

b) les sinistres, qui sans appeler de décision du Comité ni être d'une grande importance peuvent présenter néanmoins un intérêt particulier pour les délégations; et

c) les sinistres à propos desquels l'Administrateur ne fera rapport que sur des prolongements de moindre importance.

4 Il va sans dire que cette classification ne vise aucunement à empêcher le Comité exécutif de débattre des prolongements d'un sinistre ou de prendre les décisions et de donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera opportunes.

5 Compte tenu de ces observations, les documents suivants ont été établis:

a) **Sinistres qui appellent des décisions du Comité exécutif ou qui sont d'une grande importance**:

Sinistre de l'AGIP ABRUZZO (FUND/EXC.32/3)

Sinistre du HAVEN (FUND/EXC.32/4)

Sinistre du RIO ORINOCO (FUND/EXC.32/5)

b) **Autres sinistres présentant un intérêt particulier** (FUND/EXC.32/6)

c) **Rapport sur les sinistres ayant eu des prolongements de moindre importance** (FUND/EXC.32/7)

Les faits nouveaux survenus après la rédaction des documents susmentionnés seront signalés à la 32ème session du Comité exécutif dans des additifs aux documents pertinents.

6 Dans les documents susmentionnés, les monnaies ont été converties en livres sterling aux taux de change en vigueur le 29 juin 1992. Toutefois, pour les montants effectivement versés par le FIPOL, la conversion a été faite au taux de change en vigueur à la date du paiement.

Résumé des sinistres

7 Les sinistres dont le FIPOL a eu à connaître peuvent se résumer comme suit:

Document FUND/EXC.32/3

► AGIP ABRUZZO (Italie, 1991): Six demandes d'indemnisation ont été réglées à raison d'un montant global de Lit 16 568 500 000 (£7,6 millions). Ces demandes ont été payées par le propriétaire. Le montant de limitation applicable au propriétaire du navire est évalué a Lit 15 400 millions (£7,2 millions). Une demande de Lit 10 303 035 703 (£4,7 millions) présentée par le propriétaire du navire est actuellement examinée par le Secrétariat du FIPOL, de même que deux demandes modiques émanant de petites entreprises. On s'attend à la soumission d'une demande d'indemnisation par le Gouvernement italien.

Décisions requises:

a) donner des instructions sur une éventuelle action en recours;

b) donner à l'Administrateur des instructions générales sur la manière de traiter ce sinistre.

Document FUND/EXC.32/4

► HAVEN (Italie, 1991): Ce sinistre a entraîné des dommages par pollution en Italie, en France et à Monaco qui ont donné lieu à quelque 1 350 demandes d'indemnisation d'un montant total correspondant à environ £715 millions; toutefois, un certain nombre d'entre elles se

chevauchent. Le Secrétariat du FIPOL les examine actuellement. Le montant global des demandes excède largement le montant total des indemnités disponibles en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, qui est de 900 millions de francs-or, somme qui, de l'avis du FIPOL, correspond à 60 millions de droits de tirage spéciaux ou Lit 102 864 millions (£47 millions). Toutefois, un juge du tribunal de Gênes a fixé à Lit 771 397 947 400 (£350 millions) le montant maximal payable par le FIPOL, qu'il a calculé sur la base de la valeur de l'or sur le marché libre. Le FIPOL a fait opposition à cette décision du juge.

Décision requise: Donner à l'Administrateur des instructions sur la manière de traiter ce sinistre.

Document FUND/EXC.32/5

- RIO ORINOCO (Canada, 1990): Des demandes d'indemnisation ont été soumises par le Gouvernement canadien ainsi que par l'assureur P & I du propriétaire du navire. Elles ont été réglées et acquittées à raison d'un montant de Can$11 791 848 (£5 645 200) et de Can$2 223 661 (£977 219) respectivement. Il n'a pas encore été effectué de versement au titre de la prise en charge financière du propriétaire du navire.

  Décisions requises: Néant.

Document FUND/EXC.32/6: **Aucune décision n'est requise**

- PATMOS (Italie, 1985): La plupart des demandes d'indemnisation ont été réglées et acquittées. Le FIPOL est partie à une procédure judiciaire complexe en Italie concernant, notamment, une demande d'indemnisation du Gouvernement italien au titre des dommages causés au milieu marin. Le jugement de la Cour d'appel est attendu en 1993.

- TOLMIROS (Suède, 1987): Le Gouvernement suédois a engagé une action en justice contre le propriétaire et l'assureur P & I pour réclamer des indemnités d'environ SKr100 millions (£9,6 millions). Cette action a été notifiée au FIPOL qui est intervenu dans la procédure. Le propriétaire, l'assureur P & I et le FIPOL ont nié toute responsabilité en arguant du fait que les hydrocarbures à l'origine de la pollution ne provenaient pas du TOLMIROS. Le FIPOL a en outre fait valoir que cet événement ne relevait pas de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, étant donné que le TOLMIROS ne transportait pas d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison; par conséquent, le FIPOL ne serait pas tenu de payer des indemnités même s'il était prouvé que les hydrocarbures provenaient du TOLMIROS. En décembre 1991, le Gouvernement suédois s'est désisté de son action. Le FIPOL ne sera donc pas appelé à verser d'indemnités pour ce sinistre.

- AMAZZONE (France, 1988): Toutes les demandes d'indemnisation ont été réglées et acquittées. Le FIPOL a intenté une action en justice contre le propriétaire de l'AMAZZONE ainsi que contre l'affréteur du navire et son assureur P & I pour recouvrer les indemnités qu'il avait versées aux demandeurs. A la suite d'un règlement extra-judiciaire, le FIPOL a obtenu le remboursement de la majeure partie des sommes qu'il avait payées.

- VOLGONEFT 263 (Suède, 1990): Toutes les demandes d'indemnisation ont été réglées et acquittées. Le montant de la prise en charge financière du propriétaire a été versé en septembre 1992.

- VISTABELLA (Caraïbes, 1991): Le Gouvernement français a entamé une action en justice contre le propriétaire du navire et a soumis au tribunal une demande d'indemnisation de FF7 millions (£720 000) au titre des opérations de nettoyage effectuées par la marine française. Des demandes d'indemnisation émanant d'une trentaine de propriétaires de yachts et de

bateaux de pêche à Saint-Barthélemy, ainsi que deux demandes visant des opérations de nettoyage dans les Iles Vierges britanniques, ont été réglées et acquittées.

Document FUND/EXC.32/7: **Aucune décision n'est requise**

- THUNTANK 5 (Suède, 1986): Toutes les demandes d'indemnisation soumises à ce jour ont été réglées et acquittées. Il n'est guère probable que d'autres demandes soient présentées mais on ne peut l'exclure. Il y aura prescription en décembre 1992.

- AKARI (Emirats arabes unis, 1987): Toutes les demandes d'indemnisation ont été réglées et acquittées à raison d'un montant total de £240 046. Le FIPOL a reçu à titre gracieux un versement de US$160 000 (£90 129) de l'assureur P & I.

- KASUGA MARU N°1 (Japon, 1988): Toutes les demandes soumises à ce jour ont été réglées et acquittées. Il n'est guère probable que d'autres demandes soient présentées mais on ne peut l'exclure. Il y aura prescription en décembre 1994.

- KAZUEI MARU N°10 (Japon, 1990): Toutes les demandes ont été réglées et acquittées. Le FIPOL s'attend à recouvrer un montant considérable du propriétaire de l'autre navire en cause dans l'accident.

- BONITO (Royaume-Uni, 1990): Les demandes d'indemnisation sont actuellement étudiées par le FIPOL et le propriétaire du navire. Il est peu probable que le FIPOL soit appelé à effectuer des paiements dans cette affaire.

- PORTFIELD (Royaume-Uni, 1990): Des demandes d'indemnisation s'élevant au total £303 437 ont été réglées et acquittées. Des négociations concernant deux autres demandes sont en cours.

- HOKUNAN MARU N°12 et KAIKO MARU N°86 (Japon, 1991): Toutes les demandes d'indemnisation ont été réglées et acquittées, mais le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire n'a pas encore été versé.

- KUMI MARU N°12 (Japon, 1991): Toutes les demandes d'indemnisation ont été réglées. Elles n'ont pas encore été acquittées, non plus que la prise en charge financière du propriétaire du navire.

- FUKKOL MARU N°12 (Japon, 1992): Aucune demande d'indemnisation n'a encore été soumise.

Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

8 Le Comité exécutif est invité à prendre note des renseignements donnés dans le présent document.