

INTERNATIONAL OIL POLLUTION COMPENSATION FUND

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

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

FUND/EXC.3/2
19 août 1980
Original : ANGLAIS

RENSEIGNEMENTS SUR LE 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 aux termes du paragraphe 7 de l'article 18 de la Convention.
2. Afin de permettre au Comité exécutif de s'acquitter de ces fonctions, l'Administrateur a rassemblé à son intention, dans l'annexe au présent document, les renseignements sur les événements actuellement à l'examen par le Fonds. Les documents FUND/EXC.2/5 et FUND/EXC.2/5/Add.1, qui avaient été soumis au Comité exécutif lors de sa deuxième session en mars 1980, contenaient les renseignements disponibles à ce moment-là; on se reportera à ces documents. Outre les trois événements mentionnés dans ces documents, trois autres événements ont été notifiés; il s'agit des événements mettant en cause le TANIO, le NITTAN MARU N° 3 et le FURENAS. En ce qui concerne les événements mettant en cause le GINO et le UNSEI MARU, les seuls renseignements dont on dispose à l'heure actuelle sont ceux qui figurent dans le document FUND/EXC.2/5.
3. Le Comité exécutif est invité à prendre note des renseignements fournis et à examiner les mesures à prendre en ce qui concerne ces événements.

ANNEXEA. ANTONIO GRAMSCI

1. A sa deuxième session, le Comité exécutif a approuvé deux accords concernant le règlement de l'événement mettant en cause l'ANTONIO GRAMSCI. L'un de ces accords avait été conclu entre la Suède et la Compagnie maritime de Lettonie, en tant que propriétaire du navire-citerne (voir l'annexe du document FUND/EXC.2/5) et l'autre, entre la Suède et le Fonds d'indemnisation (voir l'annexe II du document FUND/EXC.2/5/Add.1).

2. L'accord entre la Suède et le propriétaire était subordonné à l'approbation du tribunal populaire de Riga (URSS), auprès duquel les procédures de limitation, conformément à l'article V de la Convention sur la responsabilité civile avaient été engagées. Le tribunal a donné son approbation le 20 juin 1980, c'est-à-dire dans les trois mois qui ont suivi l'approbation du Fonds d'indemnisation, comme le stipule le paragraphe 6 de l'accord. Le montant de la part qui devait revenir à la Suède du fonds de limitation, tel qu'il a été fixé par cet accord, à savoir l'équivalent en couronnes suédoises de 607 900 roubles soviétiques (3 942 280,75 couronnes suédoises), a été versé au Gouvernement suédois le 16 juillet 1980.

3. L'accord entre la Suède et le propriétaire était accompagné d'une lettre du propriétaire dans laquelle ce dernier déclarait que les négociations étaient "fondées sur l'hypothèse que les hydrocarbures qui avaient causé des dommages au territoire suédois provenaient de l'ANTONIO GRAMSCI" et qu'il fallait attendre les résultats de l'analyse des échantillons d'hydrocarbures effectuée à Moscou pour les communiquer au Gouvernement suédois.

D'après les résultats de cette analyse qui ont été communiqués au Fonds par le Gouvernement suédois, "il est à plus de 50 p. 100 probable que les échantillons 2, 5, 7 (et donc également les échantillons 1, 3, 4, 6 et 8) sont identiques aux hydrocarbures [témoins]". L'analyse effectuée par les chimistes soviétiques corrobore donc les résultats d'autres analyses effectuées par le Gouvernement suédois et l'expert du Fonds d'indemnisation, lesquels apportaient la preuve que les hydrocarbures provenant de l'ANTONIO GRAMSCI étaient identiques aux hydrocarbures qui avaient pollué les côtes suédoises.

4. Aux termes de l'accord conclu entre la Suède et le Fonds d'indemnisation, le Fonds doit verser à la Suède un montant de 93 millions de couronnes suédoises, diminué de la part du fonds de limitation constitué par le propriétaire du navire

qui a été versée à ce pays, mais augmenté des intérêts. Le Gouvernement suédois poursuit l'examen de la demande du Fonds que le Comité exécutif avait formulée à sa deuxième session et que l'Administrateur avait transmise, aux termes de laquelle le Gouvernement suédois était invité à ne pas exiger les intérêts ou une partie des intérêts. Une décision devrait être prise avant la troisième session du Comité exécutif.

5. L'Administrateur examine actuellement la possibilité d'intenter une action récursoire contre d'autres personnes que le propriétaire. Le tribunal populaire de Riga a reconnu le droit du propriétaire à limiter sa responsabilité et d'après tous les renseignements disponibles, rien ne s'opposait à cette reconnaissance. Le Gouvernement finlandais, ayant présenté une demande d'indemnisation supplémentaire à CRISTAL et tenu, aux termes des dispositions de l'accord CRISTAL, d'épuiser tous les autres moyens de recours avant de saisir CRISTAL, a également conclu un accord avec le propriétaire sur la base du droit du propriétaire à limiter sa responsabilité. Les chargeurs n'ont pas été en mesure non plus d'établir des faits sur la base desquels le propriétaire pourrait se voir refuser le droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

Il peut exister une très petite chance de pouvoir intenter une action récursoire invoquant l'obligation du Gouvernement d'assurer l'entretien adéquat des aides à la navigation. On dispose à cet égard de très peu de renseignements mais l'Administrateur s'efforce d'obtenir davantage de détails. L'avocat suédois du Fonds, en revanche, a informé le Fonds qu'à son avis une action récursoire avait peu de chance d'aboutir.

6. Aucune indemnité n'a encore été versée au Gouvernement suédois, le Comité exécutif ayant décidé que les contributions annuelles nécessaires ne seraient évaluées par l'Assemblée que lors de sa première session extraordinaire en octobre (voir document FUND/A/ES.1/7).

B. MIYA MARU N° 8

1. Les créances des tiers nées de cet événement, qui s'est produit au Japon le 22 mars 1979, s'élevaient à 150 175 841 yen (273 047 livres sterling) (voir document FUND/EXC.2/5); elles ont été réglées par le Fonds d'indemnisation et le propriétaire du navire. Les frais de nettoyage encourus par le propriétaire (environ 50 000 livres sterling) ne lui ont pas encore été réglés. Le règlement

final du montant dû au propriétaire et les ajustements des versements effectués par le Fonds d'indemnisation et le propriétaire du navire seront effectués conformément aux termes de l'accord conclu entre le Fonds d'indemnisation et le propriétaire et son assureur, après que le droit du propriétaire à limiter sa responsabilité en vertu de l'article V.1 de la Convention sur la responsabilité civile aura été établi.

2. Le 25 juin 1980, le tribunal maritime local d'Hiroshima a jugé que l'abordage entre le MIYA MARU N° 8 et le DAIKOKU MARU N° 18 était uniquement imputable à une erreur de navigation de la part du DAIKOKU MARU N° 18, qui aurait dû accorder le passage au MIYA MARU N° 8 et qui n'a pas manoeuvré ni franchement ni à temps pour éviter l'abordage. Le tribunal a reconnu que le MIYA MARU N° 8 était dégagé de toute responsabilité dans cet événement. Il a également reconnu que l'abordage était dû à une erreur de navigation commise par le capitaine du DAIKOKU MARU N° 18 et que l'événement n'avait pas été causé par une faute personnelle du propriétaire.

3. Vu les conclusions du tribunal maritime local d'Hiroshima, la question des actions récursoires contre le DAIKOKU MARU N° 18 a été réglée à l'amiable sur la base d'un versement forfaitaire de 10 millions de yen. Le montant correspondant à la limitation de la responsabilité du DAIKOKU MARU N° 18 s'élevant à 8 814 750 yen, le montant complémentaire de 1 185 250 yen sera versé par les groupes d'intérêts du DAIKOKU MARU N° 18. La totalité de ce montant devra être financée par les parties intéressées à la coque et les parties intéressées à la cargaison.

4. Les procédures de limitation de la responsabilité concernant le MIYA MARU N° 8, engagées auprès du tribunal du district de Takamatsu, ont été suspendues à la demande du Fonds d'indemnisation, afin que ce dernier puisse se réservé la possibilité d'intervenir. Toutefois, vu la décision du tribunal maritime local d'Hiroshima, selon laquelle le MIYA MARU N° 8 est dégagé de toute responsabilité, et étant donné que rien ne s'oppose à ce que le propriétaire du navire soit en droit de limiter sa responsabilité, le propriétaire du navire, avec le consentement du Fonds d'indemnisation, a réengagé les procédures de limitation de la responsabilité. Le montant correspondant à la prise en charge financière du propriétaire du MIYA MARU N° 8 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 (en ce qui concerne le montant correspondant à la limitation de la responsabilité, se reporter au document FUND/EXC.3/3).

5. On ignore encore le montant des dépenses résultant de l'engagement d'un avocat et d'un expert. Etant donné qu'il s'agit du premier événement que le Fonds ait eu à examiner et le premier à être réglé au Japon en vertu de la Convention portant création du Fonds, les frais sont relativement importants. Ils s'élèveraient à 20 millions de yen (environ 37 000 livres sterling).

C. TARPENBEK

1. Il n'a pas encore été possible de déterminer si le Fonds aurait en fin de compte à verser une indemnisation pour cet événement.

2. Le Ministère du commerce a formé une demande d'indemnisation contre le propriétaire du TARPENBEK en vertu de l'accord TOVALOP. Cette demande s'élève à 1 172 255,12 livres sterling, montant qui inclut les intérêts dus jusqu'au 30 mai 1980 et il pourrait s'y ajouter quelque 3 600 livres sterling, compte tenu des frais supplémentaires encourus dans certaines régions. Il semblerait que le Ministère du commerce ait formé cette demande d'indemnisation contre le propriétaire en vertu de l'accord TOVALOP et non de la Convention sur la responsabilité civile, parce qu'on lui a donné à entendre que les hydrocarbures de soute qui se sont échappés du TARPENBEK après que ce navire fut entré en collision avec le SIR GERAINT, étaient des hydrocarbures non persistants et qu'à aucun moment il n'y a eu de fuite d'hydrocarbures transportés en fret. Dans ces conditions, selon l'interprétation donnée par le Ministère du commerce, aucune demande d'indemnisation ne peut être formée contre le propriétaire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, telle qu'elle est mise en application au Royaume-Uni par la loi de 1971 sur la marine marchande, pour les mesures de sauvegarde.

3. Le Fonds a reçu une demande d'indemnisation du propriétaire du TARPENBEK pour les dépenses afférentes aux mesures de sauvegarde qu'il a prises. Le montant brut de la créance pour les dépenses encourues par le propriétaire afin de prendre des mesures de prévention de la pollution par les hydrocarbures s'élève à 578 598,51 livres sterling. Sur ce montant, le propriétaire est disposé à faire crédit au Fonds d'indemnisation du produit de la vente du navire, qui a eu lieu à l'issue des opérations de prévention de la pollution par les hydrocarbures. Du montant brut de la vente, qui lui a rapporté 100 288,96 livres, le propriétaire a déduit les dépenses qu'il a eues pour réaliser la vente; il reste donc un crédit net de 78 247,62 livres sterling pour le Fonds d'indemnisation.

Le montant correspondant à la limitation de la responsabilité, calculé en vertu de la Convention sur la responsabilité civile sur la base d'un tonnage de 800,85 tonneaux, est d'environ 62 000 livres sterling.

Le montant total net de la créance du propriétaire du navire est donc le suivant :

Montant brut de la créance	578 598,51 livres
<u>Moins</u>	
Crédit correspondant au produit de la vente du navire	78 247,62 livres
Limitation de la responsabilité du propriétaire du navire	61 969,77 "
	<u>140 217,39 livres</u>
	<u>438 381,12 livres</u>

4. Le propriétaire du navire a estimé qu'il est en droit d'obtenir du Fonds le remboursement de ses dépenses, qu'il se soit produit ou non un déversement d'hydrocarbures. Il se fonde pour cela sur le paragraphe 6) de la section 4 de la loi de 1974 du Royaume-Uni sur la marine marchande, dont le libellé est le suivant :

"Les dépenses encourues et les sacrifices consentis volontairement par le propriétaire pour éviter ou réduire une pollution sont considérés, pour autant qu'ils soient raisonnables, comme des dommages par pollution aux fins de la présente section; en conséquence, le propriétaire du navire est dans la même position, qu'il ait présenté au Fonds une demande d'indemnisation en vertu de la présente section ou une action en responsabilité en vertu de la section 1 de la loi de 1971."

Selon l'interprétation du propriétaire, cette disposition définit le type de frais que le propriétaire peut se faire rembourser par le Fonds d'indemnisation, mais à son avis, elle ne correspond pas à la définition des "mesures de sauvegarde" figurant dans la partie I.1 3) de la loi de 1974 sur la marine marchande, laquelle reprend la définition du paragraphe 7) de l'article I de la Convention sur la responsabilité civile, et elle ne requiert pas que les dépenses aient été encourues après le déversement d'hydrocarbures persistants.

5. En outre, le propriétaire du navire soutient que, selon le rapport établi par l'expert qu'il avait engagé pour qu'il se rende sur les lieux de l'accident, des hydrocarbures transportés en fret se sont échappés pendant que l'on trévirait l'épave; en revanche, le rapport du Ministère du commerce affirme qu'au cours de

cette opération, aucune fuite d'hydrocarbures transportés en fret ne s'est produite. Le propriétaire du navire estime donc que la responsabilité du Fonds correspond au moins aux dépenses encourues par le propriétaire après le déversement des hydrocarbures persistants.

6. L'Administrateur a quelque doute quant au bien-fondé de l'opinion soutenue par le propriétaire, du point de vue juridique. Il a donc demandé un avis juridique sur la question. De plus, une enquête est en cours afin de déterminer si des hydrocarbures persistants ont été déversés au cours des opérations en question.

D. VERA BERLINGIERI

1. En ce qui concerne l'événement mettant en cause le VERA BERLINGIERI, qui s'est produit le 26 juin 1979, le Fonds d'indemnisation vient de recevoir des renseignements complémentaires sur la nature de la cargaison transportée et sur l'ampleur des dommages par pollution. Le Ministère de la marine marchande de l'Italie a informé le Fonds que les hydrocarbures transportés en fret à bord du VERA BERLINGIERI étaient de l'essence et du supercarburant, et que les frais de nettoyage résultant de l'intervention indirecte de tiers à la demande des autorités maritimes et ceux qui ont été occasionnés par l'intervention directe des autorités maritimes s'élèvent respectivement à 1 107 293 900 lires et 212 779 838 lires.

2. Etant donné toutefois que l'essence et le supercarburant sont d'ordinaire considérés comme non persistants, le Ministère de la marine marchande a demandé que des renseignements plus détaillés lui soient fournis au sujet des caractéristiques des hydrocarbures transportés en fret. Mais jusqu'ici, aucune étude plus approfondie n'a été entreprise pour évaluer les opérations de nettoyage et l'ampleur des dommages par pollution.

E. MEBARUZAKI MARU N° 5

1. La suite à donner aux demandes d'indemnisation nées de cet événement a été décidée de manière définitive.

On a apporté des éclaircissements aux questions suivantes soulevées à la page 10 du document FUND/EXC.2/5 : le navire est-il un "navire de mer"?; étant donné que l'événement s'est produit à la suite de travaux de réparation effectués par le capitaine, celui-ci était-il suffisamment qualifié pour ce genre

de travaux ?; s'agissait-il d'hydrocarbures "persistants"? Il a été établi que le Fonds était responsable des dommages par pollution en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et que le propriétaire était en droit de limiter sa responsabilité.

2. A l'issue d'enquêtes approfondies effectuées par l'expert du Fonds et des négociations engagées avec les demandeurs, les règlements suivants ont été approuvés :

	<u>Yen</u>
a) créances des pêcheurs pour dommages subis par les champs d'algues de Nori	2 935 819
b) frais de nettoyage encourus par le Conseil de la sécurité maritime	956 646,50
c) frais de nettoyage encourus par le propriétaire du navire (quelques points sont encore à l'étude)	7 413 838
	<u>11 306 303,50</u>

3. Le montant correspondant à la limitation de la responsabilité est de 845 480 yen. Un total de 10 460 823 yen (environ 19 626 livres sterling) ainsi que des indemnités devront être versés par le Fonds d'indemnisation. Les créances des pêcheurs et du Conseil de la sécurité maritime ont déjà été réglées; le propriétaire du navire sera indemnisé après la constitution du fonds de limitation.

F. SHOWA MARU

1. Les demandes d'indemnisation nées de cet événement, qui s'est produit le 9 janvier 1980 au Japon, ont, dans une large mesure, été réglées.

2. Les pêcheurs ont déposé auprès du Fonds d'indemnisation une demande en réparation pour les dommages causés aux champs d'algues de Nori. L'expert employé par le Fonds d'indemnisation a effectué une enquête sur les dommages causés aux pêcheurs et a évalué le montant de ces dommages à 118 771 098 yen. L'indemnité à verser aux pêcheurs pour les dommages qu'ils ont subis a été fixée à 100 millions de yen et ce versement a été effectué rapidement.

3. Les frais de nettoyage encourus par le Centre de prévention des catastrophes en mer et par le Conseil de la sécurité maritime s'élèvent respectivement à 9 378 458 yen et 1 330 866 yen. Ces créances ont également été réglées. Les frais de nettoyage encourus par le propriétaire du navire s'élèvent à 525 740 yen mais aucun accord n'est encore intervenu au sujet de cette créance.

4. Le montant correspondant à la limitation de la responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile est de 8 123 140 yen. Le montant total de la responsabilité du Fonds s'élèvera à environ 103 112 000 yen (environ 193 455 livres sterling) auquel viendra s'ajouter la prise en charge financière.

G. TANIO

1. Le 7 mars 1980, le navire-citerne malgache TANIO (28 572 tonnes de port en lourd), ayant à son bord 26 000 tonnes de fuel-oil lourd, pris dans une mer très agitée s'est brisé en deux par le milieu. Cet accident, qui a provoqué le déversement de 3 000 à 6 000 tonnes environ d'hydrocarbures lourds, s'est produit à 35 milles au large des côtes françaises, c'est-à-dire hors des eaux territoriales françaises, mais les hydrocarbures n'ont pas tardé à gagner les côtes de la Bretagne (France).

2. A la suite de cet accident, la partie arrière du TANIO, qui contenait environ 13 000 tonnes de cargaison, est restée à flot et a été remorquée depuis le lieu de l'accident jusqu'au Havre sans que de nouvelles fuites se produisent. La partie avant, contenant 10 000 tonnes de cargaison, a coulé par 90 mètres de fond.

3. Constatant que des hydrocarbures s'échappaient en petites quantités, mais de façon continue, de trois fissures qui s'étaient formées dans la partie avant du TANIO, le propriétaire, après avoir consulté le Gouvernement français et le Fonds d'indemnisation, a décidé d'obturer ces orifices, mesure provisoire destinée à empêcher toute nouvelle pollution et à laisser le temps de trouver une solution permanente et définitive. Le Gouvernement français, le propriétaire, son assureur et le Fonds d'indemnisation, en coopération étroite ont examiné plusieurs possibilités. Toutes les solutions retenues étaient essentiellement des variantes de trois méthodes différentes, à savoir hisser l'épave, pomper les hydrocarbures ou enfouir l'épave, avec les hydrocarbures qui s'y trouvent, dans du béton ou autre matériau imperméable. A l'issue d'enquêtes approfondies et d'études comparatives, le Gouvernement français a décidé que la solution consistant à pomper les hydrocarbures était techniquement la plus sûre et de loin la plus rentable. L'Administrateur a reconnu que, vu les circonstances, c'était là un moyen raisonnable d'empêcher que tout nouveau dommage par pollution soit causé au territoire français.

4. Les dommages par pollution causés au territoire français ont été considérables. La côte septentrionale de la Bretagne a été touchée sur environ 200 km. Grâce à l'intervention massive des services des forces armées, il a été possible de nettoyer presque totalement la plupart des plages et ces opérations de nettoyage ont été achevées le 1er juillet, pour le début de la saison touristique. Le nettoyage des rochers de granit rose qui constituent l'un des attraits touristiques de la région a posé de grands problèmes, certaines parties du littoral pollué étant difficile d'accès pour mener à bien les opérations de nettoyage.

5. Le Fonds a surveillé de près toutes les opérations de nettoyage et a débattu avec les autorités françaises des différentes méthodes de nettoyage à adopter, en lui donnant parfois des conseils.

6. Les autorités françaises n'ont encore formé aucune demande d'indemnisation contre le Fonds pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et pour les mesures de sauvegarde, mais le montant total de la demande d'indemnisation devrait être très élevé et pourrait atteindre la limite du Fonds fixée à 675 millions de francs. Le coût des opérations de pompage s'élèvera à environ 60 millions de francs français; l'obturation provisoire des fissures à coûté approximativement 160 000 livres sterling. Quant aux dépenses afférentes aux opérations de nettoyage à terre, elles n'ont pas encore été évaluées. Le montant des créances des pêcheurs sera probablement assez bas et les dommages subis par l'hôtellerie devraient être relativement minimes aussi, les autorités françaises ayant réussi àachever en quasi-totalité le nettoyage des plages pour le début de la saison des vacances en juillet.

7. Le montant correspondant à la limitation de la responsabilité n'a pas encore été définitivement fixé. Le propriétaire a versé 11 833 719,79 francs, mais le Gouvernement français a fait appel de la décision du tribunal de fixer à cette somme le montant de la limitation de la responsabilité.

H. NITTAN MARU N° 3

1. Le 15 mai 1980, le navire-citerne japonais NITTAN MARU N° 3 (1 622 tonneaux de jauge brute), transportant 3 540 000 litres de pétrole lourd Minas, est entré en collision avec le navire-citerne pour produits chimiques HOKUTOU MARU (699 tonneaux de jauge brute) dans la mer intérieure japonaise. Cet abordage a provoqué le déversement d'environ 190 000 litres de pétrole dans la mer. Le Conseil de la sécurité maritime, le Centre de prévention des catastrophes en mer et les pêcheurs de la région ont entrepris des opérations de nettoyage qui ont permis de récupérer 80 à 90 p. 100 des hydrocarbures déversés.

2. Les frais de nettoyage encourus par les pêcheurs sont estimés à environ 6 millions de yen. Le Conseil de la sécurité maritime et le Centre de prévention des catastrophes en mer n'ont pas encore présenté leurs demandes d'indemnisation. Mais le montant correspondant à la limitation de la responsabilité (que l'on ne connaît pas encore avec précision) s'élevant à environ 55 millions de yen, on espère que les dommages ne dépasseront pas la responsabilité du propriétaire du navire fixée en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

I. FURENAS

1. Le 3 juin 1980, le navire-citerne suédois FURENAS (2 100 tonnes de port en lourd) est entré en collision, par brouillard épais, avec le transporteur danois KARNAN dans l'Oresund, entre la Suède et le Danemark. A la suite de cet abordage, deux citernes à cargaison du FURENAS, qui contenaient environ 500 tonnes de fuel-oil (N° 4), ont été endommagées et environ 200 tonnes d'hydrocarbures se sont échappés. Une partie des hydrocarbures déversés a été récupérée par les gardes-côtes suédois et danois mais une certaine quantité a gagné les rivages et a pollué les côtes suédoises, en particulier l'île de Ven située au milieu de l'Oresund, ainsi qu'une très petite partie du littoral danois.

2. Les opérations de nettoyage du littoral ont été entreprises en Suède par les autorités locales, principalement les services d'incendie, et coordonnées par l'Administration de la région. Sur l'île de Ven, les opérations de nettoyage ont aussi été effectuées par une entreprise privée employée par le club "protection et indemnité" de la Suède.

3. Aucune demande d'indemnisation officielle pour dommage par pollution n'a encore été présentée. Le montant des dommages ne peut pas être estimé mais les organismes privés intéressés tels que les pêcheurs, les propriétaires de bateaux de plaisance, ayant subi des dommages minimes et les opérations de nettoyage ayant été achevées dans les deux mois qui ont suivi l'événement, on espère que le montant total de la responsabilité du Fonds d'indemnisation sera inférieur à la limite des 15 millions de francs. L'expert du Fonds a suivie les opérations de nettoyage peu après l'événement.

4. La jauge à utiliser pour le calcul de la limite de responsabilité du navire est de 834 tonneaux. Le montant correspondant à la limitation de la responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile est de 610 121 couronnes suédoises.