INTERNATIONAL OIL POLLUTION COMPENSATION FUND

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

COMITE EXECUTIF -
4ème session
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.4/2
30 juillet 1981
Original : ANGLAIS

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

Note de l'Administrateur

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, dans l'annexe au présent document, les détails des 11 événements pour lesquels des demandes d'indemnisation ont été ou pourront être présentées au Fonds. Les documents FUND/EXC.2/5, FUND/EXC.2/5/Add.1 et FUND/EXC.3/2, qui avaient été soumis au Comité exécutif lors de ses deuxième et troisième sessions, contenaient les renseignements alors disponibles; on se reportera à ces documents.

3. Les faits nouveaux à signaler en ce qui concerne toutes les demandes d'indemnisation examinées par le Fonds depuis la dernière réunion du Comité exécutif, en octobre 1980, peuvent être résumés comme suit :

a) toutes les demandes d'indemnisation nées des événements mettant en cause l'ANTONIO GRAMSCI et le MIYA MARU No 8 ont été réglées;

b) en ce qui concerne l'événement mettant en cause le TARPENBEK, la demande d'indemnisation qui avait été présentée au Fonds par le propriétaire de ce navire-citerne a été rejetée car les dépenses dont le propriétaire demandait le remboursement ne se rapportaient pas aux mesures prises après un déversement d'hydrocarbures persistants;

c) les demandes d'indemnisation nées des événements mettant en cause le MEBARUZAKI MARU No 5, le SHOWA MARU, le FUHENÃS et le HOSEI MARU ont pratiquement été réglées;

d) en ce qui concerne l'événement mettant en cause le TANIO, certaines demandes d'indemnisation ont été formées contre le Fonds. Toutefois, la demande d'indemnisation la plus importante, et de loin, qui doit émaner du Gouvernement français n'a pas encore été présentée;

e) en ce qui concerne l'événement mettant en cause l'UNSEI MARU, aucun fait nouveau n'est intervenu depuis la troisième session du Comité exécutif, en octobre 1980;

f) eu égard à deux événements nouveaux mettant en cause le JUAN ANTONIO LAVALLEJA et le JOSE MARTI, des demandes d'indemnisation pourraient être formées contre le Fonds.

4. Le Comité exécutif est invité à prendre note des renseignements fournis et à examiner les mesures à prendre en ce qui concerne ces événements.

***

ANNEXE

RESUME DES EVENEMENTS

(Les équivalents en livres sterling des montants en devises ont été calculés, sauf mention contraire, au taux en vigueur au 1er juillet 1981)

A. ANTONIO GRAMSCI

1. Aux termes de l'accord conclu entre le Royaume de Suède et le Fonds, le Fonds devait 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 d'un intérêt portant sur 90 millions de couronnes suédoises, qui doit être payé au taux d'escompte officiel suédois majoré de 4% à partir du 5 avril 1980 jusqu'à la date du versement (voir document FUND/EXC.2/5/Add.1, annexe II). Compte tenu du règlement rapide des demandes d'indemnisation nées de cet événement, et en réponse à la demande formulée par le Comité exécutif à sa deuxième session, le Gouvernement suédois a renoncé à réclamer les intérêts pour la période allant du 5 avril 1980 au 30 juin 1980.

2. Le propriétaire de l'ANTONIO GRAMSCI (la Compagnie maritime de Lettonie) a versé à la Suède, le 16 juillet 1980, un montant de 3 942 282,75 couronnes suédoises.

3. L'Assemblée du Fonds, lors de sa première session extraordinaire, tenue en octobre 1980, a décidé qu'en application de l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 12 de la Convention portant création du Fonds, un montant de 9,2 millions serait prélevé afin de régler les demandes d'indemnisation issues de l'événement de l'ANTONIO GRAMSCI. Sur ce fonds prévu pour les demandes d'indemnisation importantes, et auquel s'ajoutent les intérêts correspondants, ainsi que l'équivalent de 15 millions de francs (or) prélevés sur le fonds général (alinéa a) du paragraphe 2 de l'article 12), un montant de 95 707 157 couronnes suédoises (9 247 068,31 livres sterling à la date du versement), calculé ainsi qu'il est indiqué ci-dessous, a été versé au Royaume de Suède le 15 janvier 1981.

Calcul de la somme à verser	Couronnes suédoises
a) Demande	
Demande ayant fait l'objet d'un accord	93 000 000,00
A déduire : montant versé par le propriétaire du navire le 16 juillet 1980	3 942 282,75
	89 057 717,25
b) Intérêts	
i) Du 5 avril 1980 au 15 juillet 1980 : 90 000 000 x 14% x 101 jours (5.4.80-15.7.80)	3 535 000,00
ii) Du 16 juillet 1980 au 15 janvier 1981 : (90 000 000 - 3 942 282,75) x 14% x 183 jours (16.7.80-15.1.81)	6 124 440,00
	9 659 440,00
Total a) + b)	98 717 157,25
c) Intérêts annulés	
90 000 000 x 14% x 86 jours (5.4.80-30.6.80)	3 010 000,00
MONTANT NET VERSE A LA SUEDE	95 707 157,00

De plus, les honoraires d'avocats en Suède et en URSS se sont élevés respectivement à 48 945 couronnes suédoises (4 769 livres sterling à la date du versement) et à 901 roubles (577 livres sterling à la date du versement).

4. L'Administrateur a examiné la possibilité d'intenter une action récursoire contre d'autres personnes que le propriétaire, ses préposés ou ses mandataires. Etant donné que l'accident résultait du fait que le navire avait quitté sa route, il fallait déterminer s'il l'avait fait parce que la station radar qui donnait des directives au navire lui avait fourni de mauvais renseignements et si le Gouvernement de l'URSS devait être tenu responsable des dommages résultant de ces renseignements erronés.

5. Il est apparu que l'on disposait de très peu de renseignements sur les raisons concrètes qui avaient incité le capitaine à changer de route. Ni l'avocat suédois du Fonds, enquêtant à Riga (URSS), où les procédures de limitation avaient été engagées, ni les avocats du Fonds en URSS n'ont été en mesure d'établir des faits qui auraient pu motiver l'ouverture d'une action récursoire. En outre,

le Fonds a été informé par ses avocats soviétiques que la législation de l'URSS ne permet pas de former contre le Gouvernement de l'URSS les demandes d'indemnisation prévues par le Fonds. Cette opinion juridique a été appuyée par d'autres avocats familiarisés avec le système juridique soviétique. L'Administrateur a donc abandonné l'idée d'intenter une action récursoire contre des tiers.

B. MIYA MARU No 8

1. Toutes les demandes d'indemnisation nées de cet événement ont été réglées.

Le montant final des créances du Fonds et du propriétaire est le suivant :

a) Créances des tiers		Part du Fonds	Part du propriétaire du navire
	Yen	Yen	Yen
Frais de nettoyage encourus par le propriétaire	27 645 081		
Frais de nettoyage encourus par le Conseil de sécurité maritime	10 673 267		
Frais de nettoyage encourus par le Centre de prévention des catastrophes en mer du Japon	99 502 574		
Dommages subis par les lieux de pêche	40 000 000		
	177 820 922	140 110 582	37 710 340
(Montant provenant de DAIKOKO MARU No 18	- 6 902 773	- 5 438 909	- 1 463 864)
b) Frais judiciaires	11 976 233	8 727 486	3 248 747
c) Honoraires de l'expert	5 260 010	4 144 525	1 115 485
d) Indemnités versées au propriétaire du navire	9 427 585	9 427 585	
TOTAL	197 581 977	156 971 269	40 610 708
	(£455 258)	(£361 685)	(£93 573)

2. Le Fonds et le propriétaire du navire ont réglé les frais judiciaires et les honoraires de l'expert sur la base des montants que chaque partie est en fin de compte tenue de verser. Le montant total de ces dépenses est relativement élevé car il a fallu examiner de près tous les faits et effectuer des enquêtes approfondies, étant donné qu'il s'agissait du premier événement à être réglé au Japon en vertu de la Convention portant création du Fonds.

3. Un montant de 9 427 585 yen, correspondant à la prise en charge financière du propriétaire du navire en vertu de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds, a été versé lorsque le tribunal a accepté la demande du propriétaire visant à suspendre les procédures de limitation, avec le consentement de toutes les parties intéressées.

C. TARPENBEK

1. Le 21 juin 1979, le navire-citerne TARPENBEK, transportant environ 1 600 tonnes d'huile de graissage, est entré en collision avec le SIR GERAINT, navire auxiliaire de la marine royale britannique, au large des côtes britanniques. Les citernes à cargaison du TARPENBEK n'ont pas été endommagées et il n'y a pas eu de déversements. Seule une petite quantité d'huile diesel légère provenant des soutes endommagées s'est déversée à la mer. Le TARPENBEK a été remorqué jusqu'à une baie abritée et on a réussi à pomper la cargaison.

2. Une divergence de vues s'est manifestée sur la question de savoir si au cours de ces opérations de pompage, des quantités minimes d'hydrocarbures de cargaison se sont échappées ou bien si aucune fuite d'hydrocarbures ne s'est produite. Après s'être réunis en avril 1981, le propriétaire et son assureur, des représentants du Ministère du commerce britannique et du Fonds, ainsi que plusieurs experts, sont parvenus à la conclusion qu'un déversement minime d'hydrocarbures persistants a pu se produire soit au moment où l'on a commencé à trévirer l'épave, après le pompage des hydrocarbures, soit pendant les opérations de trévirage. Toutefois, faute de preuves suffisantes, il leur a été impossible de confirmer l'un ou l'autre de ces déversements possibles et les experts n'ont pas pu se mettre d'accord sur la date exacte des déversements et leur cause.

3. Le propriétaire du TARPENBEK et le Gouvernement du Royaume-Uni ont encouru des dépenses pour prévenir le déversement de la cargaison et la pollution des côtes britanniques. Le propriétaire a demandé au Fonds de lui rembourser ses dépenses. Quant au Gouvernement du Royaume-Uni, il a présenté une demande d'indemnisation à CRISTAL.

4. Des débats prolongés ont eu lieu avec le propriétaire pour savoir si le Fonds était tenu de lui rembourser les dépenses afférentes aux mesures de sauvegarde qu'il a prises, qu'il se soit effectivement produit ou non un déversement d'hydrocarbures. Le propriétaire a affirmé que le Fonds était tenu de lui rembourser ses dépenses en vertu des lois de 1971 et 1974 du Royaume-Uni sur la marine marchande qui mettent en oeuvre la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, qu'il se soit produit ou non un déversement d'hydrocarbures persistants. L'Administrateur a demandé un avis juridique sur la question à M. Saville, conseiller de la Couronne, lequel l'a informé qu'en vertu de la législation britannique qui met en oeuvre la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, le propriétaire n'est pas en droit d'obtenir du Fonds le remboursement de dépenses encourues avant le déversement effectif d'hydrocarbures. Le conseiller est parvenu à la conclusion que les lois du Royaume-Uni sur la marine marchande autorisaient uniquement à réclamer au Fonds le remboursement des dépenses encourues après le déversement ou la fuite d'hydrocarbures persistants.

5. Compte tenu des éléments de droit et des éléments de fait, la demande d'indemnisation formée par le propriétaire contre le Fonds a été rejetée. L'Administrateur a informé le propriétaire qu'en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, telles qu'elles sont mises en oeuvre par les lois de 1971 et 1973 du Royaume-Uni sur la marine marchande, le Fonds accepterait de prendre en charge les seules dépenses afférentes aux mesures de sauvegarde prises après le déversement ou la fuite effective d'hydrocarbures persistants en provenance du navire. Dans la demande d'indemnisation présentée par le propriétaire, aucune des dépenses dont le remboursement est demandé n'a été engagée après un déversement d'hydrocarbures persistants dans le but de prévenir d'autres fuites. Le propriétaire n'a pas encore indiqué s'il acceptait la position juridique du Fonds.

D. MEBARUZAKI MARU No 5

1. Les demandes d'indemnisation des tiers nées de cet événement, qui s'est produit le 8 décembre 1979 au Japon, ont été réglées.

Les règlements suivants des demandes d'indemnisation des tiers ont été approuvés :

	Yen
a) frais de nettoyage encourus par le propriétaire du navire	7 141 350
b) frais de nettoyage encourus par le Conseil de la sécurité maritime	956 646
c) demandes d'indemnisation des pêcheurs pour dommages subis par les champs d'algues de Nori	2 935 819
	11 033 815
	(£25 424)

Sur ce total, la part versée par le Fonds est de 10 188 335 yen et la part versée par le propriétaire du navire, de 845 480 yen, ce montant correspondant à la limitation de sa responsabilité en vertu de l'article V de la Convention sur la responsabilité civile.

2. Le propriétaire du navire a constitué un fonds de limitation. Avec le consentement de toutes les parties intéressées, il demandera bientôt la suspension des procédures de limitation. Lorsque le tribunal aura accepté sa demande, un montant de 211 370 yen correspondant à sa prise en charge financière lui sera versé en vertu de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds.

3. Les honoraires de l'expert s'élèvent à 1 396 635 yen; le montant des frais judiciaires n'est pas encore connu. Ces dépenses seront prises en charge par le Fonds et le propriétaire en fonction des montants que chaque partie sera en fin de compte tenue de verser.

4. Toute possibilité d'intenter une action récursoire contre un tiers est exclue.

E. SHOWA MARU

Toutes les demandes d'indemnisation des tiers nées de cet événement, qui s'est produit le 9 janvier 1980 au Japon, ont été réglées comme suit :

	Yen
a) Frais de nettoyage encourus par le propriétaire du navire	518 670
b) Frais de nettoyage encourus par le Conseil de la sécurité maritime	1 330 886
c) Frais de nettoyage encourus par le Centre de prévention des catastrophes en mer du Japon	9 378 458
d) Dommages subis par les lieux de pêche	100 000 000
	111 228 014
	(£256 286)

Le Fonds et le propriétaire du navire ont versé respectivement 103 104 874 yen et 8 123 140 yen en règlement de ces demandes d'indemnisation des tiers, le dernier chiffre correspondant au fonds de limitation constitué par le propriétaire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

2. A l'issue de l'enquête sur l'abordage qui a mis en cause le SHOWA MARU et le CHEMICARRY No 18, le tribunal maritime de Kobe a conclu que le CHEMICARRY No 18 était le seul responsable dans cet événement. Il a également reconnu que l'abordage était dû à une erreur de navigation commise par le CHEMICARRY No 18 et que le propriétaire du CHEMICARRY No 18 n'avait commis aucune faute personnelle. Le Fonds a donc accepté la proposition du règlement du propriétaire du CHEMICARRY No 18 aux termes de laquelle le propriétaire admet sa responsabilité mais est habilité à limiter cette responsabilité. Le fonds de limitation constitué s'élève à 12 427 130 yen.

3. Le montant correspondant à la prise en charge financière du propriétaire du navire en vertu de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds s'élève à 2 030 785 yen; cette somme ne lui a pas encore été versée.

4. Les honoraires de l'expert s'élèvent à 2 464 990 yen; le montant des frais judiciaires n'est pas encore connu. Ces dépenses seront prises en charge par le Fonds et le propriétaire du navire en fonction des montants que chaque partie sera en fin de compte tenue de verser.

F. UNSEI MARU

1. Le 9 janvier 1980, le navire japonais UNSEI MARU (99 tonneaux de jauge brute), transportant 140 tonnes de fuel-oil lourd, est entré en collision avec le SUN EDELWEISS (4 816 tonneaux de jauge brute). A la suite de cet abordage, le UNSEI MARU a coulé et 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.

2. L'expert engagé par le Fonds a informé ce dernier en août 1980 que les frais de nettoyage étaient estimés à 6 903 451 yen, la plus grosse part de ces dépenses correspondant aux opérations de plongée et aux services de navires à plongeurs. Les plongeurs ont constaté que la plus grande partie de la cargaison se trouvant à bord du navire immergé s'était échappée. En conséquence, le Conseil de la sécurité maritime a décidé de ne pas exiger que les hydrocarbures restants et l'épave du navire-citerne immergé soient retirés de l'eau.

3. A ce jour, le montant exact des dommages subis par les lieux de pêche n'est pas connu mais il est estimé à environ 20 millions de yen (46 083 livres sterling).

4. Des enquêtes menées pour déterminer la cause de l'abordage, il ressort que le SUN EDELWEISS, lorsqu'il a dépassé l'UNSEI MARU, n'a pas exercé une surveillance suffisante. En conséquence, il est possible que le SUN EDELWEISS soit considéré comme le seul responsable. Sans préjudice des moyens de défense et des droits dont peut se prévaloir le propriétaire du SUN EDELWEISS, et sous réserve de son droit et de celui de ses préposés ou mandataires de limiter leur responsabilité, le propriétaire a donné au propriétaire du UNSEI MARU, à ses assureurs et au Fonds une lettre de garantie correspondant à un montant de 300 millions de yen.

G. TANIO

1. Le 7 mars 1980, le navire-citerne malgache TANIO s'est brisé en deux, à 35 milles au large des côtes de la Bretagne (France). Cet accident a provoqué le déversement de 5 000 à 6 000 tonnes de fuel-oil lourd et les dommages par pollution causés au territoire français ont été considérables. La partie arrière du navire, qui contenait environ 13 000 tonnes de cargaison, est restée à flot et a été remorquée jusqu'à un port en lieu sûr. La partie avant, contenant 10 000 tonnes de cargaison, a coulé par 90 mètres de fond.

2. Une quantité considérable d'hydrocarbures a pollué les plages touristiques de la Bretagne mais les opérations de nettoyage ont été entreprises très rapidement et ont été achevées avant le début de la saison touristique de 1980.

3. Les préparatifs en vue du pompage des 10 000 tonnes d'hydrocarbures qui se trouvaient encore dans la partie avant du TANIO ont commencé en été 1980. Toutefois, ces opérations ont été considérablement compromises par des conditions météorologiques défavorables au cours des mois d'automne et d'hiver et il n'a pas été possible de reprendre les opérations avant le printemps de 1981. A la fin du mois de juin 1981, une quantité d'hydrocarbures estimée à 2 750 tonnes avait été évacuée par pompage des citernes du TANIO.

4. Des réunions avec des représentants du Gouvernement français ont eu pour objet d'examiner une méthode de présentation des demandes d'indemnisation et une procédure de règlement permettant d'accélérer l'évaluation et le règlement de ces demandes. Jusqu'ici, il n'a pas été possible de parvenir à un accord définitif car la procédure en question doit être acceptée par tous les demandeurs.

Etant donné que la limite supérieure du Fonds sera dépassée, il est probable qu'après vérification par le Fonds de toutes les demandes d'indemnisation, un accord sera négocié entre tous les demandeurs sur la répartition des indemnités prévues par la Convention portant création du Fonds.

5. Les autorités de Jersey et de Guernesey ont formé contre le Fonds des demandes d'indemnisation s'élevant respectivement à 9 799,63 livres sterling et 14 439,62 livres sterling, lesquelles correspondent aux dépenses afférentes aux opérations de nettoyage entreprises le long des côtes des îles anglo-normandes. Une demande d'indemnisation de 39 565,13 francs français a été présentée par des propriétaires de bateaux privés français. En outre, le propriétaire du navire présentera une demande d'indemnisation au Fonds pour les dépenses résultant de l'obturation des fissures qui s'étaient formées dans la partie avant du TANIO, mesure provisoire qui était destinée à empêcher toute nouvelle pollution. Ces dépenses sont estimées à environ 200 000 livres sterling.

6. A ce jour, le Gouvernement français n'a pas encore formé de demande d'indemnisation détaillée. En effet, le montant définitif de la demande ne peut pas être fixé avant que les opérations de pompage ne soient achevées. Toutefois, il est estimé que le montant total de cette demande d'indemnisation sera bien supérieur à la limite du Fonds fixée à 675 millions de francs (or).

7. Etant donné que la limite supérieure du Fonds sera dépassée, le problème se pose de savoir à quelle date ce montant devra être converti en monnaies nationales. La Convention portant création du Fonds ne précise pas de date mais comme le montant du fonds de limitation prévu par la Convention sur la responsabilité civile doit être calculé sur la base du taux de change en vigueur à la date de la constitution du fonds en question (paragraphe 9 de l'article V de la Convention sur la responsabilité civile), l'Administrateur estime qu'il conviendrait de retenir cette date pour le calcul de la responsabilité du Fonds. De plus, la question se pose de savoir si la méthode de calcul de la limite supérieure du Fonds doit être la même pour les demandeurs français et pour les demandeurs des îles anglo-normandes. Ainsi qu'il ressort du paragraphe 4 du document FUND/A.4/13, la méthode de conversion des francs (or) en monnaies nationales n'est pas la même en France et au Royaume-Uni. Cependant, on espère que ce problème pourra être résolu grâce à un accord conclu entre les demandeurs.

H. FURENÄS

1. Le 3 juin 1980, le navire-citerne suédois FURENÄS (2 100 tonnes de port en lourd) est entré en collision avec le transporteur danois KÄRNAN dans l'Öresund, entre la Suède et le Danemark. A la suite de cet abordage, 200 tonnes de fuel-oil (No 4) se sont échappées et ont pollué les côtes suédoises ainsi qu'une petite partie du littoral danois.

2. Le propriétaire du FURENÄS, conformément aux dispositions de la Convention sur la responsabilité civile, a constitué un fonds de limitation s'élevant à 612 443,66 couronnes suédoises auprès du tribunal municipal de Malmö.

3. Les gardes-côtes suédois et le Conseil des services d'incendie de la Suède ont formé contre le Fonds et le P & I Club des demandes d'indemnisation s'élevant respectivement à 2 475,194 couronnes suédoises et 929 944 couronnes suédoises, montants qui correspondent aux frais de nettoyage.

A l'issue de négociations avec le Gouvernement suédois, représentant les gardes-côtes et le Conseil national des services d'incendie, il a été décidé que le Royaume de Suède était habilité à obtenir des indemnités s'élevant à 3 500 000 couronnes suédoises, y compris des intérêts d'un montant de 153 193 couronnes suédoises encourus à compter d'un mois après la date de la demande jusqu'à la date du versement, c'est-à-dire du 20 novembre 1980 au 12 mars 1981. Ce montant correspond à 359 712 livres sterling.

Un montant de 2 887 556,34 couronnes suédoises (3 500 000 couronnes suédoises moins le fonds de limitation s'élevant à 612 443,66 couronnes suédoises) a été versé par le Fonds le 12 mars 1981.

Un montant de 612 443,66 couronnes suédoises, augmenté des intérêts dus après le 12 mars 1981, sera versé au Gouvernement suédois par le P & I Club après le déblocage du fonds de limitation.

4. Outre la demande d'indemnisation ci-dessus formée par le Gouvernement suédois, les demandes d'indemnisation ci-après émanant de la Suède ont été réglées :

	Couronnes suédoises
a) Propriétaires de bateaux privés	35 050
b) Entreprise de nettoyage privée (Sylvans)	241 000
c) Autorités portuaires d'Helsingborg	24 081
	300 131

5. Les demandes d'indemnisation découlant des opérations de nettoyage effectuées par le Gouvernement danois s'élèvent à 382 443,57 couronnes danoises.

Il a été convenu avec le Gouvernement danois que le Fonds devait verser un montant de 396 150 couronnes danoises, y compris les intérêts jusqu'au 31 mars 1981, au moment du règlement.

6. En outre, les demandes d'indemnisation suivantes émanant du Danemark ont été réglées :

	Couronnes danoises
a) Helsingør Kommune	8 809,35
b) Karlebo Kommune	3 673,50
c) Propriétaires de bateaux privés	7 800,00
d) Pêcheurs	2 156,95
	22 439,80

7. Ainsi, le montant total des demandes d'indemnisation nées de l'événement ayant mis en cause le FURENÄS s'est élevé à 3 800 131 couronnes suédoises (390 558 livres sterling) et 418 589,80 couronnes danoises (29 069 livres sterling). A l'exception du montant que le P&I Club doit verser au Gouvernement suédois, toutes les demandes d'indemnisation des tiers ont été réglées.

8. La possibilité d'engager des actions récursoires contre le KÄRNAN, l'autre navire mis en cause, est à l'étude. D'après les déclarations faites devant les autorités suédoises et danoises, l'abordage s'est produit dans la zone de trafic maritime intense de l'Öresund, à un moment où la visibilité était réduite. D'une part, il est impossible de considérer, vu les circonstances, que le FURENÄS, qui se dirigeait vers le sud à une vitesse de près de 11 noeuds, naviguait prudemment. D'autre part, le KÄRNAN, quoique naviguant à une vitesse convenable, n'avait pas obtenu en utilisant le pointage radar et le pointage écho, des renseignements suffisamment sûrs concernant la navigation dans cette zone encombrée. Pour ces raisons, chacun des navires peut être considéré comme responsable à 50 p. 100. Des actions récursoires ont été intentées par le Fonds mais elles ne sauraient en aucune façon aboutir au remboursement de sommes très importantes.

9. Les indemnités prévues en vertu de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds s'élèvent à 153 110,92 couronnes suédoises, montant qui n'a pas encore été versé.

I. HOSEI MARU

1. Le 21 août 1980, le navire-citerne japonais HOSEI MARU (983,05 tonneaux de jauge brute), transportant environ 2 000 tonnes de pétrole lourd de la catégorie "C", est entré en collision, par brouillard épais, avec un autre navire-citerne japonais, le KINREI MARU (997,82 tonneaux de jauge brute), au large du district de Miyagi dans la partie septentrionale de Honshu (Japon). A la suite de cet abordage, 270 tonnes de pétrole lourd de la catégorie "C" se sont échappées de l'HOSEI MARU. Les hydrocarbures déversés ont pollué des zones de pêche dans de petites baies où l'on pratique une pisciculture intensive, notamment l'élevage des pétoncles, l'ostréiculture, la phycoculture et l'alvinage.

2. Tout de suite après l'accident, le Conseil de la sécurité maritime a demandé au Centre de la prévention des catastrophes en mer du Japon d'entreprendre des opérations de nettoyage. A cette fin, on a surtout utilisé des remorqueurs pour pulvériser des produits dispersants du pétrole sur les eaux polluées; ces opérations ont duré une semaine.

Le montant final des dépenses occasionnées par les opérations de nettoyage et le montant des indemnités pour les dommages subis par les champs d'algues, les coquillages de mer, etc., et pour les pertes de revenus sont les suivants :

	Yen
a) Frais de nettoyage encourus par le Centre de prévention des catastrophes en mer du Japon	176 275 547
b) Frais de nettoyage encourus par le Conseil de la sécurité maritime	7 509 481
c) Frais de nettoyage encourus par l'équipage du HOSEI MARU	130 000
d) Frais de nettoyage des entreprises sous-traitantes	6 474 620
e) Dommages subis par les lieux de pêche	58 700 000
	249 089 648
	(£573 939)

3. Le montant correspondant à la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile est de 35 765 920 yen (la jauge utilisée pour le calcul de la limite de la responsabilité du navire est de 772,52 tonnes). Pour les demandes d'indemnisation des tiers indiquées ci-dessus, le Fonds et le propriétaire du navire ont versé respectivement 213 323 728 yen et 35 765 920 yen.

Le montant des indemnités à verser au propriétaire du navire en vertu de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds (8 941 480 yen) n'a pas encore été réglé.

Le montant total dont le Fonds est redevable pour cet événement est le suivant :

	Yen
Demandes d'indemnisation des tiers	249 089 648
moins la responsabilité du propriétaire du navire	-35 765 920
Indemnités	8 941 480
Frais juridiques et honoraires des experts (montants estimés)	15 000 000
TOTAL	237 265 208

Ce montant est inférieur à la limite des 15 millions de francs (or), limite prévue à l'alinéa i) b) du paragraphe 1 de l'article 12 de la Convention portant création du Fonds, qui équivaut à 293 860 000 yen (calculé au taux de change en vigueur à la date de l'événement; se reporter au paragraphe 5 de la règle 3 du règlement intérieur).

4. Les procédures de limitation de la responsabilité ont été engagées auprès du tribunal du district de Sendai. Toutefois, elles ont été suspendues, avec l'accord du Fonds et du P & I Club, afin de permettre au Fonds d'intervenir au cas où les enquêtes sur l'abordage prouveraient que l'événement a été causé par une faute personnelle du propriétaire du HOSEI MARU. Ces enquêtes ne sont pas encore terminées. De l'avis de l'avocat représentant les intérêts du Fonds, il est probable que les deux navires étaient également responsables du fait qu'ils n'avaient pas observé les règles de navigation par visibilité restreinte.

J. JUAN ANTONIO LAVALLEJA

1. Le 28 décembre 1980, le navire-citerne uruguayen JUAN ANTONIO LAVALLEJA (130 000 tonnes de port en lourd), après avoir heurté un môle dans le port d'Arzew (Algérie), s'est échoué dans la zone portuaire lors d'une tempête particulièrement forte. A la suite de cet accident, quelques 40 000 tonnes de gaz naturel liquéfié condensé qu'il transportait en fret se sont échappées dans la mer. Le port d'Arzew, où sont entreposées de nombreuses citernes de gaz naturel liquéfié et de gaz de pétrole liquéfié, a par la suite été fermé en raison des risques élevés d'explosion. En raison de sa nature très volatile, la cargaison s'est évaporée très rapidement. Les opérations de nettoyage ont été entreprises par le Ministère algérien de l'environnement.

2. Cet événement n'a entraîné qu'une faible pollution. Le problème le plus grave, et de loin, concernait la nature volatile de la cargaison; l'atmosphère, dans certaines parties de la zone industrielle, présentait donc un danger et il a fallu fermer plusieurs installations; de ce fait, les industries en question ont enregistré des pertes de revenus substantielles. En outre, il est possible également que l'industrie de la pêche ait été touchée.

3. Jusqu'ici, il n'a pas été possible de déterminer si les hydrocarbures qui s'étaient échappés étaient des hydrocarbures persistants, tels que définis au paragraphe 5 de l'article I de la Convention sur la responsabilité civile. Le Fonds a demandé aux autorités algériennes de lui fournir des renseignements supplémentaires sur la nature des hydrocarbures mais aucune réponse ne lui est encore parvenue. Le propriétaire du navire et les autorités algériennes sont convenus qu'une garantie devrait être fournie sur la base des limites fixées par la Convention de 1957 sur la limitation et non suivant les limites fixées par la Convention sur la responsabilité civile. Le montant de la responsabilité du propriétaire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile serait d'environ 4 millions de livres sterling.

4. Au cas où le propriétaire serait considéré comme responsable en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, il pourrait invoquer l'exception prévue à l'alinéa a) du paragraphe 2 de l'article III de la Convention sur la responsabilité civile ("phénomène naturel de caractère inévitable et irrésistible").

K. JOSE MARTI

1. Le 7 janvier 1981, le navire-citerne soviétique JOSE MARTI (27 706 tonneaux de jauge brute) s'est échoué dans une voie de navigation étroite près de Dalaro (Suède), dans la partie méridionale de l'archipel de Stockholm. Plus de 1 000 tonnes de fuel-oil (No 4) se sont échappées et ont rapidement gagné les côtes des îles du nord-est de l'archipel.

2. Tout de suite après l'événement, des opérations de nettoyage au large ont été entreprises par les gardes-côtes suédois. Les vastes opérations de nettoyage du littoral n'ont pu être entamées qu'au printemps, alors que les conditions météorologiques étaient meilleures, et l'on s'est rendu compte à ce moment là de l'ampleur des dommages. Les opérations à terre ont été effectuées par les communes locales qui ont eu recours principalement à leurs propres services d'incendie, mais ont fait appel aussi à des entreprises privées.

3. Le montant total des dommages est estimé à 17 millions de couronnes suédoises. Le montant de la responsabilité du propriétaire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile est d'environ 15,5 millions de couronnes suédoises, de sorte que la responsabilité du Fonds pourrait s'élever à un montant d'environ 1,5 million de couronnes suédoises (154 162 livres sterling). Le Fonds n'est tenu de verser aucune indemnité. Quant au propriétaire, il est en train d'examiner s'il pourrait invoquer, pour sa défense, l'alinéa c) du paragraphe 2 de l'article III de la Convention sur la responsabilité civile en alléguant que le navire s'est échoué sur des rochers qui ne sont pas signalés sur les cartes de navigation.