



FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE 1992
POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES

COMITÉ EXÉCUTIF
9ème session
Point 6 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.9/12
27 octobre 2000
Original: ANGLAIS

COMPTE RENDU DES DÉCISIONS PRISES PAR LE COMITÉ EXÉCUTIF À SA NEUVIÈME SESSION

(tenue du 23 au 27 octobre 2000)

Président: M. L S Chai (République de Corée)
Vice-Président: M. J Wren (Royaume-Uni)

Ouverture de la session

1 Adoption de l'ordre du jour

Le Comité exécutif a adopté l'ordre du jour publié sous la cote 92FUND/EXC.9/1.

2 Examen des pouvoirs des représentants

2.1 Les membres ci-après du Comité exécutif ont assisté à la session:

Allemagne	Grèce	République de Corée
Canada	Îles Marshall	Royaume-Uni
Danemark	Lettonie	Singapour
Espagne	Libéria	Tunisie
France	Mexique	Venezuela

Le Comité exécutif a pris note de l'information communiquée par l'Administrateur, selon laquelle tous les membres susmentionnés du Comité avaient présenté des pouvoirs en bonne et due forme.

2.2 Les États Membres ci-après étaient représentés en qualité d'observateurs:

Algérie	Croatie	Norvège
Australie	Émirats arabes unis	Panama
Bahamas	Finlande	Pays-Bas
Belgique	Grenade	Suède
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	Irlande	Uruguay
Chypre	Italie	Vanuatu
	Japon	

2.3 Les États non Membres ci-après étaient représentés en qualité d'observateurs:

États qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à la Convention portant création du Fonds de 1992:

Antigua-et-Barbuda	Géorgie	Pologne
Argentine	Inde	Slovénie
Fédération de Russie	Malte	Tonga
Fidji	Maroc	Trinité-et-Tobago

Autres États

Arabie saoudite	Équateur	Malaisie
Brésil	Estonie	Nigéria
Cameroun	États-Unis	Pérou
Chili	Ghana	Turquie
Colombie		

2.4 Les organisations intergouvernementales et les organisations non gouvernementales internationales ci-après étaient représentées en qualité d'observateurs:

Organisations intergouvernementales:

Fonds international de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1971)
Organisation maritime internationale (OMI)
Commission européenne (CE)

Organisations non gouvernementales internationales:

Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)
Chambre internationale de la marine marchande (ICS)
Comité maritime international (CMI)
Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC)
International Group of P & I Clubs
International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)
Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources (UICN)

3 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître

3.1 Aperçu général

Le Comité exécutif a pris note du document 92FUND/EXC.9/2, qui résume la situation concernant les huit sinistres dont le Fonds de 1992 s'est occupé depuis la 4^{ème} session du Comité.

3.2 Sinistre survenu en Allemagne

- 3.2.1 Il a été rappelé que le 20 juin 1996 on a constaté que du pétrole brut avait pollué un certain nombre d'îles allemandes situées à proximité de la frontière danoise en mer du Nord et que les autorités allemandes avaient entrepris des opérations de nettoyage en mer et sur le rivage. Il a également été rappelé que l'enquête menée par les autorités allemandes avait révélé que le pétrolier russe *Kuzbass* avait déchargé du brut de Libye dans le port de Wilhelmshaven le 11 juin 1996. Il a été pris note du fait que d'après les autorités allemandes, l'analyse effectuée montrait que les échantillons d'hydrocarbures prélevés dans le navire correspondaient à ceux prélevés sur le littoral pollué.
- 3.2.2 Il a été noté qu'en juillet 1998 les autorités allemandes avaient entamé des poursuites devant le tribunal de première instance de Flensburg contre le propriétaire du *Kuzbass* et contre son assureur P & I et avaient réclamé une indemnité de DM2 610 226 (£815 000) pour les opérations de nettoyage. Il a également été noté que le Fonds de 1992 avait été informé de l'action engagée en justice et qu'il s'était porté partie intervenante afin de protéger ses intérêts.
- 3.2.3 Le Comité exécutif a pris note de l'évolution de la situation en ce qui concerne ce sinistre, telle que décrite dans le document 92FUND/EXC.9/3 et plus particulièrement des conclusions soumises au tribunal par le propriétaire du *Kuzbass* et son assureur P & I, qui avaient fait valoir que d'après les analyses qu'ils ont fait effectuer, même si le pétrole transporté par le *Kuzbass* et celui trouvé sur le rivage provenaient tous deux de Libye, celui transporté par le *Kuzbass* était du brut Brega tandis que le pétrole à l'origine de la pollution n'en était pas. Le Comité a relevé que le propriétaire et l'assureur avaient indiqué que puisque le *Kuzbass* était en route pour la Méditerranée où il devait charger du brut, il n'y avait pas de raison de nettoyer les citernes et que de toute façon la route suivie par le *Kuzbass* le faisait passer loin des zones où le pétrole à l'origine de la pollution aurait été déversé dans la mer. Il a également été relevé que les autorités allemandes avaient soutenu qu'il existait des indices sérieux permettant de croire que la pollution ne pouvait provenir que du *Kuzbass* et que, selon elles, les normes scientifiques ayant cours ne permettaient pas d'affirmer que les deux hydrocarbures n'étaient pas identiques. Il a par ailleurs été noté que les autorités allemandes ne soutenaient plus que la pollution était imputable au lavage des citernes, mais au rejet de résidus. En effet, il y avait une fuite entre une citerne à résidus et une citerne à cargaison.
- 3.2.4 Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de suivre le procès de près mais aussi de prendre les mesures qui pourraient se révéler nécessaires pour protéger les intérêts du Fonds de 1992.

3.3 Nakhodka

- 3.3.1 Le Comité exécutif a pris note de l'évolution de la situation en ce qui concerne le sinistre du *Nakhodka*, telle que décrite dans le document 92FUND/EXC.9/4 (voir le document 71FUND/A.23/14/7).

Demandes d'indemnisation

- 3.3.2 Le Comité exécutif a noté qu'au 16 octobre 2000, le montant total des paiements effectués aux demandeurs était de ¥13 804 millions (£72 millions), y compris ceux qui ont été acquittés par le propriétaire du navire et son assureur P & I, d'un montant total de ¥66 millions (£400 000) plus US\$4,6 millions (£3 millions).

Niveau des paiements

- 3.3.3 Le Comité exécutif a rappelé que, puisque le montant total des demandes demeurait incertain, le Comité exécutif du Fonds de 1971 et l'Assemblée du Fonds de 1992 avaient décidé en avril 1997 que les paiements effectués par les deux organisations devaient, pour l'instant, se limiter à 60%

des préjudices effectivement subis par les demandeurs respectifs, tels qu'évalués par les experts des FIPOL et le propriétaire du navire/UK Club au moment où le paiement était effectué.

- 3.3.4 Le Comité exécutif a également rappelé que les demandes formées contre les FIPOL avaient été frappées de prescription le 2 janvier 2000 ou peu de temps après.
- 3.3.5 Le Comité a rappelé que l'Administrateur avait fait savoir aux organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992, à leurs sessions d'avril 2000, qu'il chiffrait les risques encourus par les Fonds à quelque ¥30 500 millions (£202 millions). Il a en outre rappelé que les organes directeurs avaient décidé de porter le niveau des paiements des FIPOL de 60% à 70% du montant du préjudice effectivement subi par chaque demandeur (documents 92FUND/EXC.7/5, paragraphe 3.1.12 et 71FUND/AC.1/EXC.63/11, paragraphe 3.6.12).
- 3.3.6 Le Comité a noté qu'à la suite des éléments nouveaux intervenus depuis les sessions des organes directeurs tenues en avril 2000, le montant total des risques encourus par les Fonds pouvait être estimé à quelque ¥28 468 millions (£189 millions) et que le montant total disponible pour l'indemnisation en vertu de la Convention portant création du Fonds de 1992 était de ¥23 164 515 000 (£154 millions). Le Comité a aussi noté qu'un paiement porté à 80% des montants engagés estimés équivaldrait à ¥22 774 millions (£151 millions), soit légèrement moins que le montant total payable en vertu des Conventions de 1992.
- 3.3.7 L'Administrateur a informé le Comité que, compte tenu de ce qui précède, il estimait qu'un relèvement de 70% à 80% des sommes acquittées par les FIPOL serait approprié une fois que de nouvelles demandes auraient soit fait l'objet d'un règlement soit été retirées pour faire passer le niveau de risque total encouru par les Fonds au-dessous de ¥27 800 millions (£184 millions). Il a noté que des versements représentant 80% de ce montant correspondraient à ¥22 240 millions (£148 millions), ce qui laisserait aux FIPOL une marge suffisante contre le surpaiement.
- 3.3.8 Compte tenu de ce qui précède et dans le souci de permettre aux FIPOL d'effectuer de nouveaux paiements aux demandeurs le plus rapidement possible, le Comité exécutif a décidé d'autoriser l'Administrateur à porter le niveau des paiements à 80% du montant du préjudice effectivement subi par chaque demandeur, et ce dès que le montant des demandes établies et de celles encore en suspens serait inférieur à ¥27 800 millions.
- 3.3.9 Le Comité exécutif a noté que le Conseil d'administration du Fonds de 1971 avait, à sa 2ème session, pris la décision correspondante en ce qui concerne le niveau des paiements (document 71FUND/AC.2/A.23/22, paragraphe 17.8.9).

3.4 Mary Anne

- 3.4.1 Le Comité exécutif a pris note des faits nouveaux concernant le sinistre du *Mary Anne*, tels que décrits dans le document 92FUND/EXC.9/5.
- 3.4.2 Le Comité a rappelé que le chaland de mer automoteur *Mary Anne* (465 tjb), immatriculé aux Philippines, avait commencé à prendre l'eau par vents forts et grosse mer, pour ensuite sombrer par 60 mètres de fond au large du port de Mariveles, à l'entrée de la baie de Manille (Philippines). Il a été noté que la barge aurait transporté une cargaison de 711 tonnes de fuel-oil intermédiaire, ainsi qu'environ 2,5 tonnes de gasoil de soute. Il a été noté également que des hydrocarbures s'étaient écoulés de l'épave plusieurs jours durant et que bien qu'une bonne partie de ces hydrocarbures se soit dispersée naturellement, des hydrocarbures qui seraient provenus du *Mary Anne* s'étaient échoués sur les côtes.
- 3.4.3 Le Comité a noté que le *Mary Anne* était inscrit auprès de la Terra Nova Insurance Company Limited (Terra Nova), laquelle n'était pas une association de protection et d'indemnisation (Club P & I), mais une compagnie d'assurance classique qui couvrait les risques P & I pour une prime fixe.

Demands d'indemnisation

- 3.4.4 Le Comité a noté que les dépenses encourues par Terra Nova au titre de l'enlèvement des hydrocarbures restant à bord du *Mary Anne* et d'une partie des opérations de nettoyage se chiffraient à environ US\$1,6 million (£1,1 million). Il a également été relevé qu'une entreprise locale de sauvetage et de remorquage a présenté au propriétaire du navire une demande d'un montant de US\$1,1 million (£730 000) au titre des opérations de nettoyage. Le Comité a noté que, d'après ce que l'on sait, le propriétaire du navire n'a pas d'actifs et est en fait en liquidation volontaire. Le Comité a aussi noté que Terra Nova avait informé le Fonds de 1992 qu'il n'y avait pas d'autre demande en suspens au titre de ce sinistre.
- 3.4.5 Le Comité exécutif a relevé que le montant de limitation applicable au *Mary Anne* est de 3 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (£2,5 millions). C'est pourquoi il est peu probable que le montant total des demandes établies dépasse le montant total des indemnités disponibles en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Cependant, Terra Nova a informé le Fonds de 1992 qu'il y avait de la part du propriétaire du navire violation de la police d'assurance visant le navire, qui avait été exploité de manière imprudente et dont les membres d'équipage avaient en outre été particulièrement incompetents.
- 3.4.6 Le Comité a noté que Terra Nova a informé le Fonds de 1992 qu'elle pourrait demander au propriétaire du navire et au Fonds de 1992 de lui rembourser les montants qu'elle avait versés aux demandeurs.

Procédure judiciaire

- 3.4.7 Le Comité exécutif a relevé que l'entreprise locale d'assistance et de remorquage visée au paragraphe 3.4.4 avait engagé une procédure judiciaire à l'encontre du propriétaire du navire et de Terra Nova auprès d'un tribunal de Manille visant sa demande, d'un montant de US\$1,1 million (£730 000). Le Comité exécutif a aussi noté que Terra Nova a fait opposition à la demande d'indemnisation sur la base de la défense énoncée dans la police d'assurance. Il a été en outre pris note du fait que Terra Nova avait affirmé avec insistance qu'elle était en droit de recouvrer auprès du propriétaire du navire et/ou du Fonds de 1992 les sommes versées à titre d'indemnisation.
- 3.4.8 Le Comité a noté que l'Administrateur avait informé Terra Nova que le Fonds ne reconnaîtrait pas une éventuelle demande contre le Fonds aux fins du remboursement des sommes versées, étant donné que le montant total des demandes d'indemnisation était nettement inférieur au montant de limitation applicable au *Mary Anne*.
- 3.4.9 Le Comité a adhéré au point de vue de l'Administrateur selon lequel toute demande de remboursement formée par Terra Nova qui invoquerait la violation, par le propriétaire du navire, de la police d'assurance devait être formée contre le propriétaire du navire, étant donné que le montant total des demandes était bien en deçà du montant de limitation applicable à celui-ci. Le Comité a relevé qu'au plan légal, la situation risquait d'être plus compliquée pour ce qui est des demandes d'indemnisation qui n'avaient pas encore été acquittées et qu'il lui faudrait peut-être reprendre l'examen de cette question à une session ultérieure.

3.5 *Dolly*

- 3.5.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements figurant dans le document 92FUND/EXC.9/6 concernant le sinistre du *Dolly* qui s'est produit le 5 novembre 1999 au large de la Martinique (France).
- 3.5.2 Le Comité a relevé que Le *Dolly* a coulé dans un port de la Martinique (France) alors qu'il transportait 200 tonnes de bitume et que jusqu'à présent, aucun déversement n'avait eu lieu. Il a également été noté que non loin du site de l'échouement se trouvent un parc naturel, un récif

corallien et des exploitations maricoles, qu'on y pratique en outre la pêche artisanale et qu'un déversement de bitume nuirait à la pêche et à la mariculture.

- 3.5.3 Le Comité a noté que le *Dolly* était à l'origine un navire de charge classique qui, par la suite, a été muni de citernes spécialisées destinées à recevoir du bitume, ainsi que d'un système de chauffage de la cargaison. Il a aussi été noté que le navire n'était probablement couvert par aucune assurance de responsabilité. Le Comité a également noté que les autorités françaises avaient chargé plusieurs sociétés d'assistance de rechercher les moyens de retirer le bitume de l'épave et qu'elles communiqueraient ces renseignements au Fonds de 1992 d'ici la fin de 2000.
- 3.5.4 On a aussi relevé que l'Administrateur avait fait savoir au Gouvernement français que le Fonds de 1992 réservait sa position quant à la question de savoir si le *Dolly* relevait ou non de la définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de 1992 et, partant, si cette dernière s'appliquait ou non à cet événement dans la mesure où il faudrait disposer d'informations plus détaillées sur le navire pour que le Fonds de 1992 puisse se prononcer sur cette question.
- 3.5.5 La délégation française a déclaré qu'elle comprenait les réserves émises par l'Administrateur quant à la question de savoir si le *Dolly* relevait ou non de la définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de 1992. D'après elle, tout en s'efforçant d'obtenir un complément d'information sur le navire, on devrait prendre note du fait que le *Dolly* transportait une cargaison de bitume, un hydrocarbure persistant, et avait aussi à bord un système de chauffage qui maintenait l'hydrocarbure dans un état de fluidité suffisant pour permettre le pompage.

3.6 Erika

- 3.6.1 Le Comité exécutif a pris note des faits nouveaux concernant le sinistre de l'*Erika*, tels que décrits dans les documents 92FUND/EXC.9/7, 92FUND/EXC.9/7/Add.1 et 92FUND/EXC.9/7/Add.2.

Opérations d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave

- 3.6.2 Le Comité exécutif a noté que l'opération d'enlèvement des hydrocarbures s'était déroulée du 6 juin au 15 septembre 2000, se terminant avec trois semaines d'avance sur les délais prévus. Aucune fuite notable ne s'est produite pendant l'opération.

Demandes d'indemnisation

- 3.6.3 Le Comité exécutif a pris note du bilan des demandes d'indemnisation, comme suit:

Au total, 1 518 demandeurs ont présenté des demandes d'indemnisation, pour un montant total de FF245,7 millions (£23 millions). Les demandes de 840 demandeurs, représentant essentiellement les secteurs de la pêche et de l'aquaculture et s'élevant à quelque FF106,7 millions (£10 millions), ont été examinées et approuvées pour un montant de FF37,7 millions (£3,6 millions). Des indemnités ont été versées à 448 de ces demandeurs, pour un montant total de FF17,1 millions (£1,6 million). La plupart de ces paiements correspondent à 50% des montants approuvés, mais quelques paiements pour situations difficiles et quelques paiements effectués très tôt l'avaient été en totalité ou à un pourcentage supérieur à 50%. Les demandes de 69 demandeurs, représentant FF6,1 millions (£561 000), ont été rejetées.

Les paiements devant être versés à 185 demandeurs, représentant FF4,2 millions (£393 000), sont en suspens, dans l'attente d'une clarification au sujet de paiements versés par l'Office national interprofessionnel des produits de la mer et de l'aquaculture (OFIMER), organisme public rattaché au Ministère français de

l'agriculture et des pêches. Les paiements dus à 138 autres demandeurs, pour un montant de FF3 millions (£280 000), n'ont pas encore été versés, soit parce que les demandeurs (pour 104 d'entre eux) n'ont pas encore confirmé qu'ils acceptaient les montants, soit parce qu'ils n'avaient pas encore signé le reçu et le quitus (pour 20 d'entre eux), soit encore parce qu'ils avaient refusé l'évaluation qui avait été faite de leur demande (pour 14 d'entre eux).

Les dossiers de 684 autres demandeurs, représentant FF139 millions (£13 millions), sont soit en cours d'instruction soit en attente d'un complément de renseignements. Quelque 195 de ces dossiers, représentant une somme de FF27 millions (£2,5 millions) et émanant essentiellement du secteur du tourisme, ont été reçus depuis le 1^{er} septembre 2000.

Cinquante communes ont présenté des demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage, pour un montant de FF30,7 millions (£2,9 millions). Pour l'instant, 21 de ces demandes, représentant FF5,5 millions (£514 000), ont été évaluées pour un montant de FF5 millions (£467 000). L'évaluation de bon nombre des demandes qui restent en suspens est retardée par l'insuffisance des pièces justificatives présentées à leur appui.

- 3.6.4 La délégation française s'est inquiétée de ce que seul un montant relativement modique ait été versé aux demandeurs. Elle a dit être consciente du gros effort consenti par l'assureur du propriétaire du navire (Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd, dite Steamship Mutual), le Fonds de 1992 et le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient, et comprend que l'instruction des dossiers et l'évaluation des demandes d'indemnisation ne vont pas toujours de soi. D'une manière générale, la délégation s'est déclarée satisfaite de la manière dont les demandes sont traitées. Elle a expliqué que, étant donné le retard pris dans le paiement d'indemnités, le Gouvernement français avait mis en place un mécanisme de paiements anticipés. Elle a en outre souligné qu'il se pouvait que les demandeurs ne comprennent pas toujours bien les raisons données pour expliquer les retards pris. La délégation a rappelé que le premier anniversaire du sinistre approchait et qu'il était important d'éviter, autant que faire se peut, les réactions de mécontentement en France.
- 3.6.5 Plusieurs délégations ont dit partager la préoccupation de la délégation française devant la faiblesse relative des indemnités versées, et ont souligné qu'il était important d'évaluer les demandes et de verser les indemnités aussi rapidement que possible.
- 3.6.6 Un certain nombre de délégations ont appelé l'attention sur le fait que plus de 50% des quelque 1 500 demandes présentées avaient été évaluées et approuvées. Il a également été signalé que 448 de ces demandeurs avaient été indemnisés et que, si certains des autres demandeurs ne l'avaient pas encore été, il y avait des raisons. Par ailleurs, bon nombre des demandes, celles en particulier provenant du secteur du tourisme, n'avaient été déposées que très récemment. Il a enfin été souligné que pour évaluer les demandes correctement, il faut fatalement du temps.
- 3.6.7 Le Comité exécutif a noté que si certaines demandes n'avaient pas été évaluées, c'était parce que les demandeurs n'avaient pas fourni le complément d'information voulu. Les délégations ont insisté sur l'importance, pour les demandeurs, de bien comprendre le système d'indemnisation et la procédure à suivre pour établir et présenter leurs demandes. Une délégation a souligné l'importance du rôle des bureaux locaux des demandes d'indemnisation à cet égard, lançant l'idée que gouvernements et autorités régionales et nationales pourraient aider à diffuser l'information.

Procédure en limitation

- 3.6.8 Le Comité a rappelé que, à la demande du propriétaire du navire, le Tribunal de commerce de Nantes avait fixé le montant de limitation applicable à l'*Erika* à FF84 247 733 (£8,4 millions).

Montant maximum payable en vertu des Conventions de 1992

- 3.6.9 Le Comité exécutif a rappelé qu'à sa 6ème session, il avait décidé que la conversion en francs français de 135 millions de DTS, montant maximum payable en vertu de la Convention portant création du Fonds de 1992, devrait s'effectuer le 15 février 2000. À ce taux, 135 millions de DTS représentent donc FF1 211 966 881 (document 92FUND/EXC.7/5, paragraphe 3.3.23).

Paiements assumés par l'assureur du propriétaire du navire

- 3.6.10 Le Comité a constaté avec satisfaction que la Steamship Mutual avait confirmé qu'elle continuerait de payer 50% des montants approuvés de toute demande jusqu'à ce que le montant total des indemnités versées s'approche du montant de limitation, soit environ FF84 millions (£7,9 millions).

Étude menée au sein du Ministère français de l'économie, des finances et de l'industrie en juin 2000

- 3.6.11 Le Comité a rappelé qu'à sa 8ème session il avait pris note du résultat de la vaste étude menée au sein du Ministère français de l'économie, des finances et de l'industrie sur l'étendue des dommages causés par le sinistre de l'*Erika* à l'industrie du tourisme. Selon cette étude, il a été estimé que le montant total des demandes recevables dans ce secteur serait de l'ordre de FF800 à 1 500 millions (£75 – 140 millions). Le Comité a également pris note des observations relatives aux résultats de l'étude formulées par les experts du Fonds de 1992, L & R Consulting (L & R). Le Comité a rappelé en outre qu'il avait alors noté qu'il planait quelque incertitude quant aux effets des dommages par pollution à la suite du sinistre de l'*Erika* sur le secteur du tourisme et que l'étude effectuée par le ministère mettait l'accent sur l'extrême difficulté de prévoir de manière précise les résultats probables du secteur touristique au cours de la saison estivale 2000.

Décision prise par le Comité exécutif à sa 8ème session

- 3.6.12 Il a été rappelé que vu l'incertitude quant au montant total des demandes d'indemnisation nées de ce sinistre, le Comité exécutif avait décidé à sa 8ème session tenue en juillet 2000 que les paiements du Fonds de 1992 seraient pour le moment limités à 50% du préjudice ou dommage effectivement subi par chaque demandeur, conformément aux évaluations des experts du Fonds de 1992 (document 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 3.3.38).

Étude complémentaire menée au sein du Ministère français de l'économie, des finances et de l'industrie

- 3.6.13 Le Comité exécutif a relevé que le 19 octobre 2000, l'Administrateur a reçu un rapport sur une nouvelle étude ('l'étude d'octobre 2000') menée au sein du Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie.
- 3.6.14 Le Comité a noté que d'après l'étude d'octobre 2000, le montant total des pertes dans le secteur touristique susceptibles de donner lieu à une indemnisation a été évalué à FF1 096 millions (£103 millions), chiffre que l'on pouvait rapprocher de l'évaluation effectuée dans l'étude précédente, qui allait de FF800 à 1 500 millions (£75 - 140 millions). Il est souligné dans le rapport qu'il s'agit là d'une diminution notable du risque potentiel par rapport à l'évaluation qui en était faite dans l'étude de juin 2000 et que les hypothèses retenues dans l'étude d'octobre 2000 sont prudentes. On y indique aussi que les informations reçues des offices du tourisme pour les besoins de l'étude ont confirmé que la saison touristique s'était révélée meilleure que prévu.
- 3.6.15 Le Comité a en outre noté que le rapport d'octobre 2000 conclut que sur la base des données les plus récentes, il serait possible de relever le niveau de paiement des indemnités tout en maintenant une marge de sécurité et que, en partant de l'hypothèse que les demandes émanant des secteurs autres que le secteur touristique s'élèveront à FF300 millions (£28 millions) (ce qui, de l'avis des

autorités publiques concernées, serait plutôt élevé) et en ajoutant une marge de sécurité supplémentaire de FF200 millions (£19 millions) pour le secteur touristique, le montant total des demandes recevables atteindrait FF1 600 millions (£150 millions). Il a été noté également que dans le rapport d'octobre 2000, on fait valoir que le Fonds de 1992 serait ainsi en mesure de relever le niveau des paiements à 75%. On y fait également observer que si le niveau des paiements était porté à 60%, la marge de sécurité serait de FF600 millions (£56 millions).

- 3.6.16 Le Comité a noté que les experts du Fonds de 1992 avaient estimé que l'étude d'octobre 2000 constituait une suite des plus utiles à celle de juin 2000. Il lui a semblé particulièrement intéressant que les données statistiques pour la période allant de janvier à août 2000 – couvrant donc la haute saison touristique – aient été disponibles. Il a été noté également que les experts avaient indiqué qu'ils étaient d'accord, dans les grandes lignes, avec les interprétations faites et les conclusions tirées dans l'étude d'octobre, tout en exprimant quelques réserves quant à deux des hypothèses utilisées dans l'étude, qui peuvent avoir entraîné une sous-estimation des pertes potentielles recevables, à savoir d'une part les calculs figurant dans l'étude d'octobre 2000, qui reposaient sur les dépenses touristiques en 1999, et ne tenaient pas compte du fait que, lorsqu'il procède à l'évaluation des demandes d'indemnisation individuelles, le Fonds de 1992 tient compte des tendances avérées de croissance continue, ce qui pourrait entraîner des chiffres d'affaires supérieurs à ceux utilisés dans l'étude d'octobre 2000 et, d'autre part, les hypothèses retenues pour l'estimation des pertes subies par les formes d'hébergement autres que les hôtels et les campings, lesquelles pourraient constituer une sous-estimation desdites pertes.

Examen, par le Comité exécutif, du niveau des paiements

- 3.6.17 Le Comité exécutif a noté qu'il pouvait, dans son examen du niveau des paiements que le Fonds de 1992 doit se fixer, ne pas tenir compte des demandes d'indemnisation présentées par Total Fina et le Gouvernement français, étant donné qu'il pourrait être donné suite à ces demandes seulement au cas et dans la mesure où toutes les autres demandes auraient été intégralement acquittées.
- 3.6.18 Il a été noté que les estimations effectuées dans l'étude menée au sein du Ministère français de l'économie, des finances et de l'industrie impliquaient un certain nombre d'incertitudes assez marquées. En outre, le Comité a rappelé que l'étude d'octobre 2000 du Ministère français reposait certes sur les critères de recevabilité appliqués par le Fonds de 1992 mais que, selon les informations fournies à l'Administrateur, les tribunaux français pourraient opter pour une interprétation plus large de la notion de 'dommages dus à la pollution' et qu'on ne pouvait pas prévoir les conséquences d'une telle approche. On a également noté qu'une nouvelle pollution du rivage risquait de se produire par suite des tempêtes et des fortes marées d'hiver, ce qui pourrait provoquer d'autres pertes dans les secteurs de la pêche et de la mariculture et pourrait donner lieu à des demandes d'indemnisation dans le secteur touristique pour les préjudices qui seraient subis en 2001. On a également pris note du nombre relativement faible de demandes présentées à ce jour et du fait que le degré d'incertitude pourrait diminuer au fur et à mesure que davantage de demandes seraient soumises.
- 3.6.19 Le Comité exécutif a rappelé que l'Assemblée avait été d'avis que – à l'instar du Fonds de 1971 – le Fonds de 1992 devrait faire preuve de prudence dans le paiement des demandes étant donné que le montant total des demandes nées d'un sinistre donné risquerait de dépasser le montant total d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1992, puisqu'en application de l'article 4.5 de cette dernière tous les demandeurs devaient bénéficier du même traitement. Le Comité a également rappelé que l'Assemblée avait été d'avis qu'il fallait concilier l'importance d'une indemnisation aussi rapide que possible des victimes de dommages dus à une pollution par les hydrocarbures et la nécessité d'éviter que le Fonds ne se trouve en situation de surpaiement.
- 3.6.20 Le Comité a décidé que, vu l'incertitude quant au montant total des demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Erika*, il convenait de maintenir le niveau des paiements à 50%. Il a été

décidé de revoir ce niveau à la 11ème session du Comité exécutif, prévue pour les 29 et 30 janvier 2001.

- 3.6.21 Plusieurs délégations ont remercié la délégation française des informations fournies dans l'étude d'octobre menée au sein du Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie. D'une manière générale, il a été jugé utile que ce genre d'étude se poursuive. La délégation française a confirmé que d'autres études seraient effectuées.

Enquête sur la cause du sinistre

- 3.6.22 Le Comité a pris note de l'évolution des enquêtes sur la cause du sinistre et a chargé l'Administrateur de poursuivre son examen de la question.

- 3.6.23 La délégation de Malte a fait référence à l'enquête menée sur le sinistre de l'*Erika* par l'autorité maritime de Malte, enquête mentionnée dans le document 92FUND/EXC.9/7/Add.1, paragraphe 5. Cette délégation a précisé que, conformément à la Résolution A.849(20) de l'OMI, un projet du rapport avait été adressé pour observation aux parties intéressées préalablement à sa publication. Elle a souligné que l'enquête ne visait ni à faire des reproches à qui que ce soit ni à déterminer une responsabilité civile ou pénale et que ses conclusions ne liaient aucune des parties. Elle a ajouté que l'enquête avait en effet pour objet de tenter d'éviter que l'événement ne se reproduise, s'agissant de comprendre pleinement les circonstances qui entouraient le sinistre. La délégation a informé le Comité que le rapport comportait un certain nombre de conclusions et de recommandations communiquées aux différentes parties (dont l'OMI). Elle a indiqué que le rapport avait été largement diffusé et qu'un exemplaire avait été envoyé à l'Administrateur des FIPOL. En outre, les autorités maltaises étaient préoccupées par l'absence de coopération de la part de certaines parties, concernant en particulier l'accès à certains éléments de preuve et informations. Elle a également fait savoir que si de nouveaux indices étaient apportés, l'équipe chargée de l'enquête envisagerait d'émettre un rapport complémentaire.

Procédure judiciaire

- 3.6.24 Le Comité a pris note de l'évolution des différentes procédures judiciaires.

Examen des demandes d'indemnisation spécifiques

- 3.6.25 Le Comité exécutif a examiné un certain nombre de demandes d'indemnisation pour préjudices économiques purs, c'est-à-dire pour le manque à gagner subi par des personnes dont les biens n'avaient pas été pollués.

- 3.6.26 Le Comité a rappelé que les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation pour préjudices économiques purs avaient été examinés en 1994 au sein du Fonds de 1971 par le 7ème Groupe de travail intersessions et que le rapport de ce Groupe (document FUND/A.17/23) avait été examiné par l'Assemblée du Fonds de 1971 à sa 17ème session tenue en octobre 1994. Il a également rappelé que cette Assemblée avait approuvé le rapport du Groupe de travail et avait de ce fait établi certains critères de recevabilité des demandes pour préjudices économiques purs (document FUND/A.17/35, paragraphe 26.8) qui peuvent se résumer comme suit.

Les demandes d'indemnisation pour préjudices économiques purs ne sont recevables que si elles portent sur des pertes ou des dommages causés par une contamination. Le point de départ est la pollution et non pas l'événement lui-même.

Pour qu'un préjudice économique pur ouvre droit à réparation, il doit y avoir un degré raisonnable de proximité entre la contamination et la perte ou le dommage subi par le demandeur. Une demande n'est pas jugée recevable pour la seule raison que la perte ou le dommage considéré ne serait pas survenu s'il n'y avait

pas eu de déversement d'hydrocarbures. Pour déterminer si le critère de la proximité raisonnable se trouve rempli, on prend en considération les éléments suivants:

- la proximité géographique entre l'activité du demandeur et la contamination
- le degré de dépendance économique du demandeur par rapport à la ressource atteinte
- la possibilité pour le demandeur d'avoir d'autres sources d'approvisionnement ou d'autres perspectives commerciales
- le degré d'intégration de l'activité commerciale du demandeur dans l'économie de la zone touchée par la pollution.

3.6.27 Le Comité exécutif a rappelé qu'à sa première session, l'Assemblée du Fonds de 1992 avait adopté une résolution (la Résolution N°3) dans laquelle elle décidait que le rapport du 7ème Groupe de travail intersessions du Fonds de 1971 servirait de base à la politique du Fonds de 1992 concernant les critères de recevabilité des demandes (document 92FUND/A.1/34, annexe III).

3.6.28 Le Comité exécutif a rappelé que le 7ème Groupe de travail intersessions avait souligné qu'une interprétation uniforme de la définition de l'expression 'dommage par pollution' était essentielle au fonctionnement du régime d'indemnisation créé par la Convention sur la responsabilité civile et par la Convention portant création du Fonds. On a également rappelé l'importance accordée à la cohérence des décisions adoptées par le Comité exécutif pour le paiement des indemnités liées à des sinistres survenus dans des États Membres différents. Le Comité a rappelé que le Groupe de travail était d'avis que le Fonds de 1971 devrait, pour cette raison, être guidé, dans sa prise de décisions sur des demandes spécifiques, par les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation arrêtés par le Fonds sur la base de l'interprétation des définitions des expressions 'dommage par pollution' et 'mesures de sauvegarde' adoptée par l'Assemblée ou le Comité exécutif.

3.6.29 Le Comité exécutif a confirmé que pour déterminer la recevabilité des demandes, le Fonds de 1992 devrait s'appuyer exclusivement sur les critères que les organes directeurs du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 ont arrêtés et sur la pratique qu'ils ont établie au fil des ans.

3.6.30 Il a été noté qu'il convenait d'examiner les demandes que le Comité avait jugées en principe recevables afin d'établir que le préjudice allégué était bien imputable au sinistre.

Négociant de poisson en Espagne

3.6.31 Le Comité a examiné une demande qui avait été présentée par un vendeur de poisson et de crustacés et mollusques installé dans le pays Basque espagnol. Le Comité a noté que le demandeur importait des pouces-pieds d'un fournisseur de Bretagne et les vendait en Espagne à des clients de Bilbao (restaurants, hôtels, marchés) et que son approvisionnement avait été interrompu par suite du sinistre de l'*Erika*. Le Comité a relevé que, selon le demandeur, les ventes des produits provenant de Bretagne représentaient quelque 80% de son chiffre d'affaires.

3.6.32 Le Comité a estimé, comme l'Administrateur, que le demandeur semblait être fortement tributaire, au plan économique, des produits provenant de la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures et n'avait sans doute guère eu la possibilité de remplacer l'approvisionnement provenant de cette zone par d'autres approvisionnements. Le Comité a néanmoins estimé que puisque l'activité commerciale du demandeur s'exerçait à quelque 800 km de la zone polluée, il n'y avait pas de proximité géographique entre la contamination et l'activité économique du demandeur et que celle-ci ne pouvait être considérée comme faisant partie intégrante de l'activité économique de la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures de l'*Erika*. Le Comité a donc

estimé qu'il n'y avait pas un degré raisonnable de proximité entre la contamination et les pertes présumées et que la demande devait être rejetée.

Activités commerciales dans la zone touchée

3.6.33 Le Comité exécutif a examiné les demandes présentées par:

- a) un poissonnier d'Auray dans le Morbihan;
- b) un négociant en poisson d'Etel dans le Morbihan;
- c) une négociante itinérante en poisson à la Barre de Monts en Vendée;
- d) un marchand de poisson à Bouin en Vendée.

3.6.34 Le Comité exécutif a relevé que ces demandeurs se livraient à leur activité dans la zone touchée par le déversement. Le Comité a été d'avis que ces demandes répondaient au critère de proximité géographique et que les activités commerciales des demandeurs faisaient partie intégrante de l'activité économique de la zone touchée par le déversement. Le Comité a relevé que les demandeurs s'approvisionnaient en totalité ou en partie dans la zone touchée par le déversement mais n'avaient pas rencontré de difficultés d'approvisionnement et que les préjudices allégués étaient dus aux réticences du marché. Le Comité a néanmoins estimé que puisque la zone avait été touchée par le déversement, les préjudices qui seraient imputables aux réticences du marché devaient être considérés comme des dommages causés par la contamination. Le Comité a donc décidé que ces demandes devaient être considérées comme recevables dans leur principe.

Fabricant de matériels de pêche

3.6.35 Le Comité exécutif a examiné une demande présentée par un fabricant de filets et d'autres matériels de pêche pour réduction de son chiffre d'affaires. Le Comité a noté que le commerce du demandeur est situé à Brie-sous-Montagne, à une centaine de kilomètres au sud de la zone touchée par le déversement, et qu'une très grande partie de ses ventes se faisait auprès de magasins qui vendaient à leur tour des filets et d'autres matériels de pêche à des pêcheurs opérant dans la région touchée par le déversement. Il a également noté que, selon le demandeur, ses clients avaient réduit leurs achats durant la période consécutive au sinistre de l'*Erika*.

3.6.36 Le Comité a estimé que puisque l'activité du requérant s'exerçait à une certaine distance de la région touchée par le déversement, son activité commerciale ne pouvait pas être considérée comme faisant partie intégrante de l'activité économique de la zone touchée et qu'il n'y avait donc pas un degré raisonnable de proximité entre les préjudices allégués et la contamination. Le Comité a également estimé que la pêche n'avait pas été frappée d'une interdiction générale qui aurait pu provoquer une baisse de la vente des produits du demandeur. Le Comité a donc décidé de rejeter la demande.

Établissement d'ostréiculture

3.6.37 Le Comité exécutif a examiné une demande provenant d'une entreprise ostréicole située à Cancale (Bretagne Nord), à une centaine de kilomètres de la zone touchée, mais qui réalise son activité commerciale à Crach (Morbihan). La demande vise des pertes encourues en raison d'une réduction des ventes que l'entreprise attribue au sinistre de l'*Erika*.

3.6.38 Il a été noté que l'activité de production du demandeur est située à l'extérieur de la région touchée par le déversement, alors que son activité commerciale se situe à l'intérieur de cette région. Il a également été noté que le déversement n'a pas eu d'incidence sur la production d'huîtres et que les pertes alléguées ont été causées par les réticences du marché.

- 3.6.39 Le Comité exécutif a estimé ne pas être en possession d'informations suffisantes pour pouvoir prendre une position quant à la recevabilité de la demande. Le Comité a chargé l'Administrateur d'obtenir des détails supplémentaires sur l'activité commerciale du demandeur, en particulier pour savoir dans quelle mesure cette activité était dépendante de la zone touchée et s'il avait pu trouver d'autres débouchés, et de présenter à nouveau la demande au Comité à sa 11^{ème} session.

Entreprise britannique organisant des séjours de vacances

- 3.6.40 Le Comité exécutif a noté qu'une entreprise britannique organisant des séjours de vacances, et qui appartient à l'un des principaux voyagistes du Royaume-Uni, avait notifié le Fonds de 1992 de son intention de présenter une demande au titre des pertes financières encourues à la suite du sinistre. Il a été noté que l'entreprise possède des maisons mobiles à divers endroits le long de la côte touchée par le déversement d'hydrocarbures de l'*Erika*, ainsi que dans d'autres régions d'Europe continentale, et qu'elle a affirmé avoir fait tout son possible pour transférer son activité à l'extérieur de la zone touchée mais que le sinistre avait néanmoins occasionné une perte substantielle en termes de vacances vendues et de marges réalisées. Il a également été noté que l'entreprise avait indiqué que la location de maisons mobiles sur le littoral atlantique français constituait une part importante de son activité et qu'elle employait un grand nombre de travailleurs locaux pour installer et entretenir son matériel.
- 3.6.41 Le Comité s'est demandé si le fait que l'entreprise en question était une entité étrangère devait faire obstacle à la recevabilité de la demande. Plusieurs délégations ont estimé que la domiciliation du demandeur n'était pas un élément pertinent en matière de recevabilité mais que l'emplacement de l'activité concernée constituait un facteur important. Ces délégations ont noté qu'une grande partie de l'activité commerciale réalisée par l'entreprise britannique se déroulait dans la région touchée par le déversement d'hydrocarbures et qu'il existait un degré raisonnable de proximité entre les pertes alléguées et la contamination.
- 3.6.42 Le Comité a noté que, bien que l'entreprise soit basée au Royaume-Uni, une partie de son activité commerciale était réalisée dans la zone touchée. Le Comité a estimé que, étant donné que l'entreprise possédait et exploitait des maisons mobiles dans la zone touchée, il existait une proximité géographique entre l'activité du demandeur et la contamination. Le Comité a également estimé que, puisqu'elle employait un grand nombre de travailleurs locaux, la partie concernée de l'activité commerciale de l'entreprise devait être considérée comme faisant partie intégrante de l'activité économique de la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures de l'*Erika*. Il a noté par ailleurs que, bien que l'entreprise ait d'autres sources de revenus, il semblerait que ses sites sur le littoral atlantique français représentent une grande partie de son activité commerciale et qu'elle dépende économiquement de cette activité. Le Comité a donc décidé qu'une demande présentée par l'entreprise au titre de pertes subies dans l'activité commerciale réalisée dans la zone touchée devrait être considérée comme recevable dans son principe.

Demande émanant d'un Comité de conchyliculture pour participation aux frais d'une campagne publicitaire

- 3.6.43 Le Comité exécutif a noté que le Comité national de la conchyliculture (CNC) avait demandé au Fonds de 1992 de participer aux frais d'une campagne publicitaire visant à restaurer la confiance des consommateurs français dans les huîtres, et donc à prévenir d'éventuelles pertes que pourraient subir les membres du CNC en raison des réticences du marché, en particulier durant la période critique de Noël et du Nouvel An 2000/2001.
- 3.6.44 Le Comité a rappelé que le 7^{ème} groupe de travail intersessions créé par l'Assemblée du Fonds de 1971 avait jugé que les demandes d'indemnisation au titre de mesures visant à prévenir des préjudices économiques purs pourraient être considérées comme recevables si elles remplissaient les conditions suivantes :

- les mesures proposées sont d'un coût raisonnable
- les mesures ne sont pas d'un coût disproportionné par rapport aux dommages ou pertes qu'elles visent à atténuer
- les mesures sont appropriées et ont des chances raisonnables de réussir
- dans le cas d'une campagne de commercialisation, elles ont trait à des marchés effectivement ciblés.

Pour être recevables, les coûts doivent être liés à des mesures visant à prévenir ou limiter des pertes qui, si elles avaient été subies, auraient donné droit à réparation en vertu des Conventions. Le coût de campagnes de commercialisation ou d'activités similaires n'est accepté que si celles-ci viennent s'ajouter aux mesures normalement prises à cette fin. En d'autres termes, une indemnisation n'est accordée que pour les coûts additionnels résultant de la nécessité de remédier aux effets néfastes de la pollution.

- 3.6.45 Le Comité a noté que l'Administrateur avait informé le CNC sans tarder que le Fonds de 1992 n'acceptait pas normalement de demandes d'indemnisation au titre de mesures visant à prévenir des préjudices économiques purs avant que ces mesures n'aient été mises en œuvre et que le Fonds de 1992 était prudent en ce qui concerne les avances pour de telles mesures car il ne devait pas se substituer au banquier du demandeur.
- 3.6.46 Le Comité a noté que, pour évaluer si une campagne publicitaire du type envisagé par le CNC était justifiée, l'Administrateur avait eu recours à un cabinet de consultants français spécialisé dans le marketing et le contrôle des coûts des campagnes publicitaires et que, suivant le conseil de ce cabinet, l'Administrateur avait chargé l'Ipsos, un des principaux instituts français de sondage, d'enquêter sur l'attitude des consommateurs français envers les huîtres au lendemain du sinistre de l'*Erika*. Le Comité a également noté que les questions à poser avaient été rédigées après consultation du CNC et qu'un sondage d'opinions avait été réalisé durant le week-end des 7 et 8 octobre 2000 sous la forme d'entretiens téléphoniques auprès d'un échantillon de 1 025 personnes représentatif de la population française. On a noté qu'il est ressorti du sondage d'opinions que 88% des personnes interrogées consommatrices d'huîtres envisageaient de manger des huîtres comme d'habitude durant les prochains mois et en particulier autour de Noël et du Jour de l'An. On a noté en outre que 89% des personnes interrogées consommatrices d'huîtres avaient indiqué avoir confiance dans les contrôles sanitaires mis en place par les autorités et que 78% d'entre elles considéraient que la consommation d'huîtres ne présentait pas de risques.
- 3.6.47 Le Comité a noté que le CNC avait pris connaissance des résultats du sondage et exprimé son désaccord avec l'interprétation qui en avait été faite, soulignant que 50% des consommateurs d'huîtres avaient exprimé l'opinion que le sinistre de l'*Erika* avait eu un impact sur la qualité des huîtres et que 20% de ces personnes considéraient que la consommation d'huîtres était risquée.
- 3.6.48 Il a été noté que, à la lumière du résultat du sondage, l'Administrateur avait informé le CNC qu'il ne considérait pas que la campagne publicitaire envisagée pour fléchir les réticences du marché était justifiée.
- 3.6.49 Le Comité exécutif a fait sienne la position adoptée par l'Administrateur en ce qui concerne la demande du CNC.
- 3.6.50 La délégation française a dit hésiter à intervenir au sujet de demandes nées du sinistre de l'*Erika* mais qu'il convenait, selon elle, d'éclaircir certains aspects de la demande provenant du CNC. Cette délégation a souligné que le CNC était une organisation qui représentait les intérêts de la mariculture au niveau national, qu'elle était donc très bien placée pour cibler avec précision la campagne envisagée et qu'elle serait la seule à présenter des demandes pour des campagnes publicitaires relatives aux huîtres. En outre, cette délégation a indiqué qu'une partie de la

campagne pour laquelle des fonds avaient été demandés avait déjà été menée et qu'il n'était plus demandé au Fonds de 1992 d'agir comme banquier du CNC par rapport aux frais engagés. Cette délégation a demandé si le Fonds de 1992 serait disposé à revoir sa position si le CNC pouvait fournir des renseignements supplémentaires à l'appui de sa demande.

- 3.6.51 L'Administrateur a indiqué que, dans la réponse qu'il avait donnée à la demande émanant du CNC, il n'avait pas seulement traité la question de savoir si le Fonds de 1992 serait disposé à accorder une avance mais exprimé l'opinion que, à la lumière des résultats du sondage d'opinions effectué par l'Ipsos, la campagne de promotion n'était pas justifiée. L'Administrateur a confirmé que le Fonds de 1992 serait prêt à revoir sa position à la lumière de renseignements nouveaux.

Demande d'indemnisation déposée par le Comité départemental du tourisme de Vendée

- 3.6.52 Le Comité exécutif a examiné une demande d'indemnisation pour un montant de FF10,2 millions (£950 000) émanant du Comité départemental du tourisme de Vendée (CDT) au titre d'une campagne de promotion visant à rétablir l'image de marque de la Vendée auprès de ses habitués à la suite du nettoyage des plages polluées et après la mauvaise presse faite à la région du fait de la marée noire. Le Comité a noté que la Vendée était une importante destination touristique correspondant à des dépenses touristiques annuelles de FF5 500 millions (£500 millions).
- 3.6.53 Le Comité a noté que les plages de Vendée avaient été contaminées par les hydrocarbures déversés et avaient souffert d'une mauvaise presse à la suite du déversement. Le Comité a partagé le point de vue de l'Administrateur selon lequel il était raisonnable pour le CDT de lancer une campagne de promotion visant à limiter les pertes éventuelles du secteur touristique et noté que, d'après les experts engagés par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual, la demande était très bien étayée. Le Comité a aussi noté le point de vue des experts, selon lequel les coûts encourus, qui ne représentent que 1,8% de la baisse des dépenses touristiques pour une diminution de 10% du nombre de touristes, étaient raisonnables et n'étaient pas disproportionnés par rapport aux pertes potentielles que la campagne visait à atténuer. Il a noté en outre qu'une réduction de 35% sur le tarif de la campagne de publicité télévisée avait été consentie au CDT par suite de l'aval obtenu par le Ministère du tourisme, lequel aval était assorti d'une condition, à savoir que ladite campagne ne devait ni faire double emploi avec les mesures prises à l'échelle nationale ou dans le cadre d'autres initiatives locales approuvées par le gouvernement, ni contredire lesdites mesures. Le Comité a noté que, le CDT connaissant très bien sa clientèle, il avait pu cibler ses marchés avec une grande précision et il a partagé le point de vue de l'Administrateur selon lequel, à la date à laquelle les mesures avaient été prises, celles-ci avaient une chance raisonnable d'aboutir. C'est pourquoi le Comité a décidé que la demande au titre des frais de campagne publicitaire réalisée par le CDT satisfaisait aux critères de recevabilité mentionnés au paragraphe 3.6.44 et que la demande devait donc être considérée comme recevable dans son principe.

3.7 Natuna Sea

- 3.7.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements figurant dans le document 92FUND/EXC.9/9 (voir le document 71FUND/A.23/14/13) concernant le sinistre du *Natuna Sea* qui s'est produit le 3 octobre 2000 dans le détroit de Singapour au large de Batu Behanti (Indonésie).
- 3.7.2 Le Comité a noté que le navire transportait une cargaison de 70 000 tonnes de pétrole brut Nile Blend au moment du sinistre, que 7 000 tonnes de pétrole brut s'étaient déversées lors de l'échouement et que le navire avait été allégé de sa cargaison restante et renfloué sans autre déversement majeur le 12 octobre 2000. On a aussi relevé que l'Indonésie, la Malaisie et Singapour avaient été touchées par les hydrocarbures.
- 3.7.3 Le Comité a noté que l'intervention effectuée après le déversement avait consisté en plusieurs épandages de dispersants le soir du premier jour. On a relevé que même si, selon les premiers rapports, les dispersants étaient efficaces, les experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) engagés par l'assureur du propriétaire du navire et les FIPOL avaient

appelé l'attention sur le point d'écoulement élevé du pétrole (c'est-à-dire la température en dessous de laquelle le pétrole ne coule pas) par rapport à la température de la mer et qu'ils avaient recommandé une approche prudente de l'utilisation de produits chimiques à grande échelle jusqu'à ce que leur efficacité puisse être évaluée par des tests pratiqués en laboratoire ou sur le terrain. Le Comité a aussi noté que pour faciliter une évaluation en bonne et due forme de l'efficacité des dispersants, l'assureur du propriétaire du navire (London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club)) et les FIPOL ont chargé deux scientifiques de l'AEA NETCEN au Royaume-Uni de se rendre à Singapour avec un équipement de contrôle spécialisé pour mesurer les concentrations de pétrole sous les plaques traitées avec des dispersants, que les scientifiques étaient arrivés à Singapour le 5 octobre et avaient pu réaliser des tests le jour même. Ils ont observé, le long du *Natuna Sea*, une légère dispersion du pétrole, lourdement dosé en produits chimiques, mais aucune dispersion de pétrole à 500 mètres du navire. Les scientifiques de l'AEA NETCEN et les experts de l'ITOPF ont conclu qu'il n'était plus possible, en l'état actuel des choses, de traiter le pétrole brut Nile Blend au moyen de dispersants chimiques.

- 3.7.4 La délégation de Singapour a remercié l'Administrateur d'avoir porté ce sinistre à l'attention du Comité exécutif. Elle a précisé qu'outre les îles de Sentosa, de St Johns et de Raffles Lighthouse, avaient également été souillées les îles de Hantu et de Kusu, appartenant aux Sisters' Islands. Elle a fait valoir en outre que côté indonésien, les plages de plusieurs îles avaient été fortement mazoutées, ce qui portait atteinte aux moyens de subsistance de milliers de pêcheurs et d'autres corps de métier.
- 3.7.5 La délégation de Singapour a déclaré que l'autorité portuaire et maritime de Singapour, qui coordonnait l'intervention contre le déversement, était tout à fait consciente que la période durant laquelle les dispersants pouvaient être utiles était fort courte et qu'elle était donc intervenue très rapidement et avait pris des dispositions, de concert avec l'East Asia Response Ltd, pour procéder à l'épandage de dispersants le jour même, soit à 16 heures, heure de Singapour. La délégation a fait valoir que les dispersants s'étaient avérés efficaces et que vu qu'il importait au plus haut point de faire vite, l'autorité portuaire et maritime avait décidé de procéder à un second épandage dès le lendemain matin. La délégation a précisé que cette tentative avait avorté du fait que les experts de l'ITOPF avaient estimé qu'il convenait de repousser l'épandage jusqu'à ce qu'ils aient pu effectuer une visite sur le site et, l'après-midi du deuxième jour, vers 15 heures, avaient insisté pour mener des essais en laboratoire et sur le site, dont les résultats n'ont été disponibles que le surlendemain du déversement, retardant d'autant l'intervention.
- 3.7.6 La délégation de Singapour a appelé en outre l'attention sur une déclaration erronée apparaissant au paragraphe 3.4 du document 92FUND/EXC.9/9 à propos de la décision de ne pas autoriser l'évacuation à Singapour des déchets mazoutés récupérés en mer. Elle a assuré au Comité exécutif que les autorités environnementales de Singapour, de Malaisie et d'Indonésie entretenaient d'excellentes relations de travail et que la question de ne pas permettre aux hydrocarbures récupérés d'être évacués à Singapour ne s'était jamais posée, et que l'autorité portuaire et maritime de Singapour avait fait savoir aux gérants du *Natuna Sea* que Singapour participerait à l'évacuation des hydrocarbures et des déchets mazoutés, que ceux-ci aient été recueillis dans les eaux de Singapour ou à l'extérieur. La délégation de Singapour a fait part de la satisfaction exprimée par l'autorité portuaire et maritime de Singapour, qui avait qualifié d'excellente la coopération apportée par la Malaisie et l'Indonésie et de responsable l'attitude des gérants du *Natuna Sea*.
- 3.7.7 Le Chef du Service des demandes d'indemnisation a expliqué que les analyses avaient montré que le type de pétrole déversé par le *Natuna Sea* avait une forte teneur en paraffine, que le point d'écoulement du pétrole était plus élevé que les températures ambiantes de la mer dans le détroit de Singapour et qu'il fallait donc effectuer le transport dans des citernes chauffées. Selon lui, le pétrole se serait par conséquent rapidement solidifié après avoir été déversé du navire et les dispersants n'auraient pas eu d'effet. Il a aussi indiqué que c'est ce qui était ressorti des tests effectués par l'AEA NETCEN et a souligné que l'ITOPF avait formulé un simple conseil et que

l'autorité portuaire et maritime aurait fort bien pu persister dans l'épandage si elle était persuadée de l'efficacité de la démarche.

- 3.7.8 En réponse aux propos de la délégation de Singapour, selon laquelle l'autorité portuaire et maritime aurait pu voir contester sa demande de recouvrement des coûts encourus si elle était passée outre aux conseils de l'ITOPF, l'Administrateur a souligné que les Fonds ne suivaient pas systématiquement les conseils de ses experts, mais parvenaient à leurs propres conclusions sur la base de l'ensemble de l'information et des avis dont ils disposaient, y compris ceux provenant des demandeurs et des experts de ces derniers.

Applicabilité des Conventions

- 3.7.7 Il a été relevé que Singapour était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds de 1992, que l'Indonésie était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile mais n'était pas partie à la Convention portant création du Fonds de 1992 et que la Malaisie était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds de 1971 mais pas aux Conventions de 1992. Le Comité a relevé que du fait que deux régimes différents s'appliquaient au sinistre, il se pouvait que le propriétaire soit tenu de créer deux fonds de limitation, l'un en Malaisie et l'autre à Singapour ou en Indonésie. Le Comité a par ailleurs noté que le montant de limitation applicable au *Natuna Sea* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était d'environ 22,4 millions de DTS (£17 millions) et en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile d'environ 6,1 millions de DTS (£5,4 millions).

Demandes d'indemnisation

- 3.7.8 Le Comité exécutif a noté qu'il était trop tôt pour pouvoir prévoir le niveau des demandes d'indemnisation qui naîtraient de ce sinistre.
- 3.7.9 Le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder, au nom du Fonds de 1992, au règlement définitif de toutes les demandes nées du sinistre du *Natuna Sea* dans la mesure où ces demandes ne soulèveraient pas de question de principe que l'un des organes directeurs du Fonds de 1971 ou de 1992 n'aurait pas précédemment tranchée.

3.8 *Al Jaziah 1*

- 3.8.1 Le Comité exécutif a pris note des faits nouveaux intervenus concernant le sinistre de l'*Al Jaziah 1*, tels qu'ils figurent dans le document 92FUND/EXC.9/11.

Demandes d'indemnisation

- 3.8.2 Le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder au règlement définitif au nom du Fonds de 1992 pour toutes les demandes nées du sinistre de l'*Al Jaziah 1* dans la mesure où les demandes ne soulevaient pas de question de principe qui n'ait été tranchée précédemment par un organe directeur du Fonds de 1971 ou du Fonds de 1992.

Définition du terme 'navire'

- 3.8.3 Le Comité a rappelé qu'il avait examiné, à sa 8ème session, la question de savoir si l'*Al Jaziah 1* relevait des définitions du terme 'navire' figurant dans les Conventions de 1969 et de 1992 sur la responsabilité civile ainsi que dans les Conventions portant création des Fonds de 1971 et de 1992. Le Comité a rappelé en outre qu'on a considéré d'une manière générale, durant les discussions, qu'un engin relevait de la notion de 'bâtiment de mer ou engin marin' s'il opérait effectivement en mer. Il a également été rappelé que le Comité avait par conséquent estimé que l'*Al Jaziah 1* relevait des définitions du terme 'navire' figurant dans les Conventions de 1969 et de 1992 sur la responsabilité civile (document 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 4.2.5).

- 3.8.4 Le Comité exécutif a noté que le Conseil d'administration du Fonds de 1971 avait décidé, à sa 2^{ème} session, que l'*Al Jaziah 1* relevait de la définition du terme 'navire' figurant dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de 1971 (71FUND/AC.2/A.23/22, paragraphe 17.15.4).

Applicabilité des Conventions portant création des Fonds de 1971 et de 1992

- 3.8.5 Le Comité exécutif a rappelé qu'il avait également examiné, à sa 8^{ème} session, l'applicabilité des Conventions portant création des Fonds de 1971 et de 1992 au sinistre de l'*Al Jaziah 1*, étant donné que les Émirats arabes unis étaient partie aux deux Conventions à la date du sinistre. Le Comité a en outre rappelé qu'il avait décidé que l'Administrateur devrait informer les autorités des Émirats arabes unis que, du point de vue du Fonds de 1992, les Conventions portant création des Fonds de 1971 et de 1992 s'appliquaient au sinistre de l'*Al Jaziah 1* (document 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 4.2.11).
- 3.8.6 Il a été noté que le Conseil d'administration du Fonds de 1971 avait également examiné, à sa 2^{ème} session, l'applicabilité des Conventions portant création des Fonds de 1971 et de 1992 au sinistre de l'*Al Jaziah 1* et qu'il avait décidé que ces deux Conventions s'appliquaient au sinistre (71FUND/AC.2/A.23/22, paragraphe 17.15.6).

Répartition des responsabilités entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992

- 3.8.7 Le Comité a noté que l'application simultanée de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, de la Convention portant création du Fonds de 1971, de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1992 aux sinistres s'étant produits durant la période de transition, laquelle a expiré le 15 mai 1998, est régie par l'article 36bis de la Convention portant création du Fonds de 1992. Le Comité a noté en outre qu'en vertu des dispositions transitoires, le Fonds de 1992 ne verserait d'indemnités que si et dans la mesure où le demandeur n'avait pas pu obtenir une indemnisation totale en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, de la Convention portant création du Fonds de 1971 et de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, dans cet ordre. Le Comité a fait sienne l'opinion de l'Administrateur, selon laquelle l'article 36bis ne s'appliquait pas au sinistre de l'*Al Jaziah 1*, qui s'est produit après l'expiration de la période transitoire.
- 3.8.8 Le Comité a noté qu'il n'existait pas de dispositions correspondantes, pour la période postérieure à l'expiration de la période transitoire, concernant l'applicabilité de ces quatre instruments. Le Comité a également noté l'avis de l'Administrateur, selon lequel la question devrait donc être résolue sur la base des règles générales du droit international des traités. Il a cependant été noté que la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités ne fournissait aucune indication à cet égard.
- 3.8.9 Plusieurs délégations ont souligné qu'il allait de soi que les demandeurs ne pouvaient pas recevoir une double indemnisation mais seulement une indemnisation à hauteur du montant de la perte réellement subie.
- 3.8.10 Le Comité a noté la proposition de l'Administrateur visant à ce que les responsabilités soient réparties à moitié entre le Fonds de 1992 et le Fonds de 1971.
- 3.8.11 Une délégation a suggéré qu'il serait sans doute tout à fait judicieux de répartir les responsabilités des deux Fonds de la même façon qu'elles seraient réparties en droit des assurances en cas de double assurance, c'est-à-dire que les responsabilités des deux Fonds devraient être réparties en fonction des montants d'indemnisation maximums disponibles en vertu des Conventions respectives.

- 3.8.12 Une délégation d'observateurs a indiqué que chaque demandeur avait le droit de demander réparation au Fonds de 1971 ou au Fonds de 1992, que le Fonds mis en cause était responsable du montant total du dommage jusqu'à la limite de sa responsabilité en vertu de la Convention pertinente et que la répartition des responsabilités entre les deux Fonds devrait être négociée entre eux.
- 3.8.13 En conclusion, le Comité exécutif a estimé que, en l'absence de dispositions dans les Conventions portant création des Fonds et de règles générales du droit international des traités s'appliquant à la question à l'examen, les deux Fonds devraient convenir entre eux d'une solution pratique et équitable.
- 3.8.14 Le Comité exécutif a décidé que, sous réserve de l'accord du Fonds de 1971, les responsabilités devraient être réparties à raison de 50% pour le Fonds de 1992 et de 50% pour le Fonds de 1971.
- 3.8.15 Il a été noté que le Conseil d'administration du Fonds de 1971, à sa 2ème session, était convenu d'une répartition des responsabilités à raison de 50% pour le Fonds de 1971 et de 50% pour le Fonds de 1992 (71FUND/AC.2/A.23/22, paragraphe 17.15.15).

4 Sessions à venir

- 4.1 Le Comité exécutif a décidé de tenir sa 10ème session le 27 octobre 2000.
- 4.2 Le Comité a décidé de tenir une autre session les 29 et 30 janvier 2001.
- 4.3 Il a été décidé que le Comité tiendrait sa session habituelle d'automne durant la semaine du 15 octobre 2001.

5 Divers

Aucune question n'a été soulevée au titre de ce point de l'ordre du jour.

6 Adoption du compte rendu des décisions

Le projet de compte rendu des décisions du Comité exécutif, tel qu'il figure dans le document 92FUND/EXC.9/WP.1 a été approuvé, sous réserve de certaines modifications.
