



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

COMITÉ EXÉCUTIF  
7ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.7/4  
16 mars 2000  
Original: ANGLAIS

## SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

### ERIKA

#### Note de l'Administrateur

**Résumé:**

*L'Erika* s'est brisé en deux au large des côtes bretonnes (France). Quelque 14 000 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées à cette occasion. On estime que 8 300 tonnes se trouvent encore dans la partie avant de l'épave et 6 300 tonnes dans la partie arrière. On a procédé à l'inspection des parties immergées et l'on examine actuellement les mesures à prendre pour empêcher toute nouvelle fuite d'hydrocarbures. Il semblerait que la meilleure solution consiste à pomper les hydrocarbures encore dans l'épave jusqu'en surface. Les autorités françaises ont mené des opérations de récupération des hydrocarbures. Les opérations de nettoyage se poursuivent tout au long des quelque 400 kilomètres de côtes souillées. L'assureur P & I du propriétaire du navire et le Fonds de 1992 ont établi un bureau des demandes d'indemnisation à Lorient. L'assureur a fait des paiements à un certain nombre de demandeurs.

**Mesures à prendre:**

Se prononcer sur le niveau des paiements du Fonds de 1992.

### 1 Le sinistre

- 1.1 Le 12 décembre 1999, le navire-citerne maltais *Erika* (19 666 tjb) s'est brisé en deux dans le golfe de Gascogne, à quelque 60 milles marins au large des côtes bretonnes (France). La marine française a mené à bien le sauvetage de tous les hommes d'équipage.
- 1.2 Le navire-citerne transportait 30 000 tonnes de fuel-oil lourd, dont environ 14 000 tonnes se sont déversées à l'occasion de la rupture. La partie avant du navire a flotté plusieurs heures durant à la verticale, pour enfin couler durant la nuit du 12 décembre par environ 100 mètres de fond. Une société française d'assistance a pu, depuis un remorqueur, fixer un câble à la poupe de *Erika* dans l'espoir de le remorquer plus au large, mais aux premières heures du 13 décembre, la poupe a coulé par 130 mètres de fond, à une distance de quelque 10 milles marins de la proue.

- 1.3 On estime qu'il reste 8 300 tonnes de la cargaison dans la partie avant du navire et 6 300 tonnes dans la partie arrière. De petites quantités d'hydrocarbures continuent de suinter de l'une et l'autre parties de l'épave, et ce malgré les mesures prises pour empêcher les fuites.
- 1.4 L'*Erika* est inscrit auprès de la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual).

## **2 Opérations de nettoyage**

- 2.1 La préfecture maritime de la région Bretagne, à Brest, a déclenché le Plan Polmar, dispositif national d'intervention d'urgence et a dirigé les opérations en mer. La marine nationale française a mobilisé un certain nombre de navires pour la récupération des hydrocarbures au large. L'Allemagne, l'Espagne, les Pays-Bas et le Royaume-Uni ont eux aussi mobilisé des navires pour aider à l'effort de récupération des hydrocarbures. La Steamship Mutual a affrété un transporteur d'asphalte pour recueillir les hydrocarbures récupérés. Bien que ces opérations de récupération aient doublement souffert, d'une part, des conditions météorologiques et, d'autre part, de la viscosité des hydrocarbures, quelque 1 100 tonnes auraient été récupérées en mer. Des opérations limitées ont été menées en mer du fait du suintement provenant des deux parties de l'épave. Il s'agit en effet d'essayer de récupérer les hydrocarbures en mer afin d'éviter toute nouvelle contamination du littoral.
- 2.2 Le 25 décembre 1999, la côte a été fortement souillée dans la zone de Saint-Nazaire, La Baule, Le Croisic et La Turballe. Puis, sur environ 400 kilomètres, toute la côte située entre le Finistère sud et la Charente-Maritime a subi une pollution par les hydrocarbures, forte mais intermittente. Ce sont les préfets maritimes des cinq départements touchés qui ont pris en charge les opérations de nettoyage de la côte, avec l'aide des autorités locales des côtes touchées, des services de la Protection civile, les sapeurs-pompiers et l'armée. En tout, ce sont quelque 5 000 personnes qui ont participé au nettoyage des côtes souillées. Des postes de commandement ont été établis à Quimper (Finistère sud), Vannes (Morbihan), Nantes, Saint-Nazaire et La Baule (Loire-Atlantique), La-Roche-sur-Yon et les Sables d'Olonne (Vendée), ainsi qu'à La Rochelle (Charente-Maritime).
- 2.3 Grâce au recours à des effectifs bien plus nombreux et aux moyens mécaniques correspondants, le volume d'hydrocarbures se trouvant encore sur les plages de Loire Atlantique a beaucoup diminué. Quant aux plages du Finistère Sud et du Morbihan, on n'y trouve plus guère qu'une contamination résiduelle. Si de nombreuses plages du sud de la Vendée sont désormais propres, les hydrocarbures enfouis continuent de poser problème sur l'Île de Noirmoutier et, en baie de Bourgneuf, il faudra procéder à un nettoyage secondaire systématique. Certaines plages ont été polluées à plusieurs reprises, notamment à l'occasion des marées d'équinoxe ou par gros temps. Il se peut que des hydrocarbures enfouis dans des coins inaccessibles, voire déposés sur les fonds marins refassent surface à l'occasion d'une tempête ou des grandes marées, mais il s'agit le plus souvent de quantités peu importantes.
- 2.4 Le nettoyage secondaire vise à enlever les hydrocarbures incrustés dans les rochers et crevasses ainsi que les hydrocarbures enfouis et mélangés avec le goémon. Plusieurs opérations de grande envergure ont été lancées, notamment en Loire Atlantique, qui est le département dont le littoral a été le plus touché. Ces opérations devraient se poursuivre pendant un mois ou deux. L'on s'efforce en de nombreux endroits de mécaniser les travaux, car le nombre des bénévoles va en s'amenuisant, tout comme la quantité d'hydrocarbures arrivant sur les plages. On pense que de nombreux lieux publics seront propres avant Pâques, mais tout dépend d'une éventuelle recontamination des côtes.
- 2.5 Quelque 150 000 tonnes de déchets ont été ramassées sur les plages et stockées provisoirement en trois emplacements. Pour la plupart d'entre eux, ces déchets n'ont subi aucun tri en fonction de leur teneur en hydrocarbures. Total Fina SA s'est engagé à effectuer les opérations d'évacuation et examine à l'heure actuelle les différentes options qui lui sont ouvertes.

- 2.6 Le Fonds de 1992 a suivi de près les opérations de nettoyage par le biais des experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF), qui sont arrivés sur place dès le 12 décembre 1999, et qui sont secondés par des experts locaux.
- 2.7 Le tribunal administratif de Nantes et celui de Poitiers ont chargé des experts de dresser un constat de l'état des plages avant que les hydrocarbures n'atteignent le littoral, ainsi que de l'étendue et des caractéristiques de la pollution. Le Fonds de 1992 suit ces travaux par l'intermédiaire de ses experts techniques.

### **3 Impact du déversement**

- 3.1 À ce jour, on a ramassé environ 60 000 oiseaux mazoutés (des guillemots pour la plupart), dont quelque 48 000 étaient morts. La moitié des 12 000 oiseaux restants ont été expédiés dans divers centres situés en France pour être nettoyés; l'autre moitié a été dirigée vers la Belgique, les Pays-Bas ou le Royaume-Uni.
- 3.2 Les hydrocarbures ont atteint plusieurs ports de plaisance, souillant de nombreux bateaux de plaisance et mouillages.
- 3.3 La baie de Bourgneuf, qui abrite de nombreuses exploitations ostréicoles et mytilicoles, a elle aussi été touchée. De grandes quantités d'huîtres et de coquillages avaient été récoltées en prévision des fêtes de fin d'année, avant que les hydrocarbures n'aient atteint la côte. Depuis lors, certains coquillages ont été légèrement contaminés sur l'extérieur, et les autorités ont prononcé l'interdiction de récolte et de commercialisation des produits provenant de la baie de Bourgneuf. À la suite du suivi mis en place par les autorités françaises et des directives établies par l'Agence française de sécurité sanitaire des aliments (AFSSA), on a trouvé que les hydrocarbures accumulés dans les coquillages provenant de nombreux endroits dépassaient les limites admises. En conséquence de quoi, la commercialisation des produits en provenance de ces zones a été interdite. La production de vastes zones d'élevage de la Vendée, de la Loire Atlantique et du Morbihan est ainsi frappée d'interdictions. Certaines zones du Finistère ont également été interdites à la pêche à pied. On prélève régulièrement et systématiquement des échantillons pour suivre la contamination des coquillages. Il a été signalé en outre que dans certaines zones, la faune benthique - par exemple les araignées, mais aussi certains poissons - sont maculés d'hydrocarbures quand on les remonte à la surface, et que les filets de pêche sont quelquefois souillés lors de sorties en mer. Ces problèmes créent des difficultés économiques pour les communautés de pêcheurs, notamment dans le Morbihan.
- 3.4 Le littoral touché est un important site touristique pendant la saison d'été.

### **4 Opérations visant à empêcher toute nouvelle fuite d'hydrocarbures de l'épave**

- 4.1 Comme indiqué plus haut, les deux parties échouées de l'*Erika* renferment d'importantes quantités d'hydrocarbures. La marine française a procédé à l'inspection sous-marine de l'épave à l'aide d'un véhicule télécommandé. Total Fina a fait effectuer d'autres investigations tout au long de janvier et février 2000. Les conclusions de ces études montrent clairement la manière dont les deux parties de l'épave reposent sur le lit de la mer, les contours de celui-ci et l'emplacement des débris.
- 4.2 Le Fonds de 1992 a suivi l'inspection par l'intermédiaire de ses experts techniques.
- 4.3 Rapidement, l'Administrateur a proposé de mettre à la disposition des autorités françaises les experts des FIPOL ayant participé aux opérations de pompage des hydrocarbures du *Yuil N°1* et de l'*Osung N°3*.
- 4.4 On a procédé à de nouvelles inspections de l'épave à l'aide de robots téléguidés. Se fondant sur celles-ci, on estime qu'il reste un maximum de 6 300 tonnes d'hydrocarbures lourds dans la partie

arrière de l'épave et 8 300 tonnes au plus dans la partie avant. On a réussi à colmater provisoirement quelques fuites mineures.

4.5 Le 26 janvier 2000, un accord a été conclu entre Total Fina et le Gouvernement français en vertu duquel Total Fina s'est engagé à procéder à l'inspection des deux parties de l'épave, et à toute opération visant à empêcher les suintements, y compris toute opération d'enlèvement des hydrocarbures et à financer lesdites inspections et opérations.

4.6 Total Fina a examiné les options qui lui étaient ouvertes, lesquelles sont au nombre de quatre:

- confinement des hydrocarbures
- neutralisation de la cargaison
- renflouement de l'épave avec les hydrocarbures encore à bord
- pompage des hydrocarbures

#### 4.7 Confinement

4.7.1 Une des solutions possibles consisterait à enfouir l'épave par la méthode dite du rock dumping. Mais comme il faudrait environ 650 000 tonnes de matériel pour cette opération, il est fort probable que l'épave s'effondrerait sous le poids et qu'une pollution en résulterait.

4.7.2 Autre possibilité: recouvrir l'épave d'un coffrage béton. Cette opération serait bien difficile à mener et il resterait toujours un risque de corrosion et, en conséquence, de fuites d'hydrocarbures et de pollution.

4.7.3 Une variante de cette solution aurait consisté à entourer chaque partie de l'épave d'un sarcophage en béton armé préfabriqué, mais cette option aurait été elle aussi techniquement très difficile. Qui plus est, son délai de réalisation aurait été très long puisqu'il aurait fallu fabriquer la structure avant de pouvoir l'installer.

#### 4.8 Neutralisation

4.8.1 Une des méthodes possibles serait de mélanger des produits chimiques à la cargaison pour solidifier le mélange. Dans les circonstances particulières de l'*Erika*, cette méthode a toutefois été jugée peu pratique à réaliser. La principale difficulté consisterait à faire en sorte que l'agent solidifiant se mélange avec les hydrocarbures visqueux de manière à garantir l'uniformité de la réaction chimique dans tous les espaces à cargaison.

4.8.2 On a envisagé aussi l'incinération sous-marine, mais cette option a été jugée peu pratique. Il aurait été en effet irréaliste de prétendre pouvoir fournir une capacité d'incinération suffisante sur le fond de la mer pour traiter ainsi la totalité de la cargaison, sans pour autant risquer les déversements dus aux explosions non maîtrisées.

4.8.3 La biodégradation a elle aussi été envisagée. Elle aurait pu se faire par introduction de bio-agents dans la cargaison, mais il aurait été difficile d'injecter le volume correct de bio-agents et de faire en sorte qu'il y ait suffisamment d'oxygène pour permettre à la biodégradation de se faire. En outre, l'ensemble du processus aurait été fort long. Cette solution a donc elle aussi été jugée irréalisable.

#### 4.9 Renflouement

Une autre possibilité consisterait à renflouer les deux parties de l'épave, mais vu que la structure de l'*Erika* a été fortement endommagée, on a jugé qu'aucune des deux parties de l'épave ne

pourrait supporter la moindre opération de levage. Or, l'effondrement de la structure fragilisée entraînerait de gros déversements d'hydrocarbures. Qui plus est, ce type d'opération nécessiterait l'aide de plongeurs qui auraient à travailler dans des conditions très dangereuses. Cette solution a donc été écartée.

#### 4.10 Pompage

Trois méthodes de pompage ont été envisagées.

- *Sous-option 1 eau de mer chaude*

4.10.1 Cette méthode consiste à injecter de l'eau chaude dans les citernes à cargaison pour rendre les hydrocarbures moins visqueux. Une deuxième injection d'eau chaude pousse le mélange ainsi chauffé dans un éjecteur. Le mélange hydrocarbures-eau est alors pompé vers un pétrolier navette. C'est la méthode qui a été utilisée pour le pompage des hydrocarbures du *Tanio* et qui a été dans un premier temps difficile à mener à bien, mais qui a finalement réussi. La méthode a toutefois été jugée peu adaptée, tellement la proportion d'eau par rapport aux hydrocarbures serait élevée.

- *Sous-option 2 pompage direct*

4.10.2 Avec cette méthode, les hydrocarbures seraient directement pompés de l'épave à l'aide d'un robot téléguidé. C'est la méthode qui a été utilisée avec succès pour enlever les hydrocarbures du *Yuil N°1* et de l'*Osung N°3*. Vu toutefois que les hydrocarbures de l'*Erika* sont autrement plus visqueux que ne l'étaient ceux de ces deux navires, il faudrait d'abord les faire chauffer jusqu'au point où ils seraient assez fluides pour pouvoir être pompés.

- *Sous-option 3 Transfert hydrostatique*

4.10.3 Cette méthode fait intervenir les différences de pression hydrostatique et l'interface hydrocarbures/eau. Les hydrocarbures des cuves sont pompés et empruntent des valves situées à l'extrémité supérieure des citernes. Une fois dans un bac de récupération, les hydrocarbures seraient mélangés avec un produit fluidifiant, puis stockés provisoirement dans une cuve placée sur le fond marin, pour enfin être pompés jusqu'à la surface. Cette méthode n'a jamais été utilisée pour l'enlèvement d'hydrocarbures. Des essais ont été réalisés en laboratoire et devraient être menés in situ très prochainement.

#### 4.11 Conclusions

4.11.1 À l'issue des études conceptuelles menées par Total Fina, le Gouvernement français a décidé que l'enlèvement des hydrocarbures se ferait par pompage. Quatre entrepreneurs ont été invités à répondre à un appel d'offres. Les offres devaient être soumises au plus tard le 21 mars 2000. L'attribution du contrat devrait intervenir fin avril. Les opérations commenceraient alors en juin 2000 et se dérouleraient de juin à septembre 2000.

4.11.2 Bien que les experts techniques du Fonds de 1992<sup><1></sup> n'aient pas été consultés par le Gouvernement français, ils ont examiné les diverses options possibles et partagent l'avis du Gouvernement français selon lequel l'option pompage est la meilleure. En effet, ils estiment que c'est cette méthode qui comporte le moins de risque de nouvelles fuites d'hydrocarbures. En revanche, ils n'ont pas encore émis d'avis sur les trois sous-options envisagées.

4.11.3 À sa 6ème session, le Comité exécutif a été informé qu'il avait été décidé d'établir un groupe de trois experts techniques chargés de conseiller le Gouvernement et Total Fina sur le bienfondé technique des opérations visées, notamment sur les éventuels points de désaccord entre le

---

<1> Le capitaine John Noble et M. Alan Stanley de la société d'experts maritimes BMT Murray Fenton Edon Liddiard Vince Ltd.

Gouvernement français et Total Fina à propos de questions techniques. Le Comité a noté que Total Fina avait demandé à l'Administrateur que le Fonds de 1992 nomme un expert technique à ce groupe.

- 4.11.4 Le Comité a convenu avec l'Administrateur que le Fonds de 1992 devrait accepter la demande de Total Fina et nommer cet expert. Le Comité a également convenu avec l'Administrateur que l'expert ainsi nommé exercerait ses fonctions à titre de conseiller et à titre purement individuel, n'engageant en rien le Fonds de 1992. On a insisté sur le fait que la demande de Total Fina au titre du remboursement du coût de l'enlèvement des hydrocarbures ou de toute mesure visant à empêcher une nouvelle pollution serait examinée au même titre que toute autre demande, c'est-à-dire selon que les opérations visées seraient ou non raisonnables du point de vue technique (document 92FUND/EXC.6/5, paragraphe 3.7).
- 4.11.5 Dans une lettre en date du 18 février 2000, l'Administrateur a fait connaître au Gouvernement français, par l'intermédiaire du Secrétaire Général de la Mer, la position du Comité. L'Administrateur a désigné M. Alan Stanley pour participer au comité d'experts, et M. John Noble comme suppléant. Par lettre du 9 mars 2000, le Gouvernement français a fait savoir qu'il acceptait cette proposition.

## **5 Bureau des demandes d'indemnisation**

- 5.1 En prévision du grand nombre de demandes d'indemnisation, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 ont établi à Lorient un Bureau des demandes d'indemnisation, lequel a ouvert le 12 janvier 2000.
- 5.2 Le Bureau compte actuellement cinq personnes. D'autres personnes seront engagées selon que de besoin.
- 5.3 Le Secrétariat du Fonds a participé de près à la mise en place et à la gestion du Bureau. Le Chef du Service des demandes d'indemnisation s'y est rendu à deux reprises et la fonctionnaire des demandes d'indemnisation chargée du sinistre y a passé près de sept semaines; d'autres personnes du Secrétariat y ont également apporté leur concours. L'Administrateur s'y est lui aussi rendu.
- 5.4 Plusieurs formulaires de demandes d'indemnisation ont été établis et mis à la disposition des personnes souhaitant faire une demande d'indemnisation.
- 5.5 Le Bureau fera office d'agent de coordination pour les experts techniques chargés d'examiner les demandes d'indemnisation.
- 5.6 C'est à l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) qu'a été confiée la responsabilité d'ensemble de l'évaluation des demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage mais aussi des dommages dus à la pollution subis par les secteurs de la pêche et de l'aquaculture. Des experts français de la pêche ont été engagés par la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 pour aider à l'évaluation des demandes. Les experts français qui suivent les opérations de nettoyage des plages examineront eux aussi les demandes au titre des opérations de nettoyage et de dommages aux biens. Des experts du tourisme ont été nommés par la Steamship Mutual et le Fonds pour évaluer les demandes au titre de campagnes de publicité et de préjudices économiques dans le secteur du tourisme.

## **6 Demandes d'indemnisation**

- 6.1 Les opérations de nettoyage en mer et à terre vont donner lieu à des demandes d'indemnisation pour des montants élevés, de la part tant du Gouvernement français que des préfectures et des municipalités concernées, tout comme le fera l'évacuation des déchets mazoutés. Toute opération visant la récupération des hydrocarbures de l'épave entraînera elle aussi des coûts considérables.

- 6.2 Comme indiqué au paragraphe 3.3 ci-dessus, le secteur de la pêche connaît de graves difficultés. Quelque 279 demandes ont été présentées à ce titre, et l'on en attend de nombreuses autres. L'on s'attend également à des demandes au titre de dommages à des bateaux de plaisance, mais aussi à d'autres navires et aux mouillages.
- 6.3 Il est probable que le nettoyage des côtes sera achevé bien avant le début de la saison touristique 2000, mais on pense que le secteur pâtira beaucoup du sinistre. S'il est encore difficile à ce stade d'en mesurer l'ampleur, huit hôtels et restaurants ont déjà présenté des demandes d'indemnisation et tout indique que les réservations d'hôtels, logements de vacances, pensions de famille et terrains de camping pour l'été 2000 sont moins nombreuses que d'habitude. Le Bureau des demandes d'indemnisation a déjà reçu plus de 900 lettres annonçant l'intention de présenter une demande. Les demandes d'indemnisation au titre de pertes économiques dans le secteur du tourisme représenteront donc des montants fort importants. Des demandes conséquentes au titre des campagnes promotionnelles visant à atténuer le préjudice sont tout aussi probables.
- 6.4 Au 9 mars 2000, le Bureau des demandes d'indemnisation avait reçu 401 demandes, relevant des catégories suivantes:
- |   |     |
|---|-----|
| Opérations de nettoyage                   | 16  |
| Dommmages aux biens                       | 68  |
| Pêche                                     | 89  |
| Aquaculture et conchyliculture            | 65  |
| Gisements coquillages                     | 125 |
| Transformation et distribution du poisson | 4   |
| Tourisme                                  | 26  |
| Autres pertes de revenus                  | 8   |
- 6.5 Le Gouvernement français va présenter une demande au titre des opérations de nettoyage en mer et à terre. Les autorités locales vont elles aussi déposer des demandes au titre des opérations de nettoyage à terre.
- 6.6 Il est impossible à ce stade de faire la moindre estimation du montant total des demandes d'indemnisation.
- 6.7 Un additif au présent document fera le point de la situation relative aux demandes d'indemnisation.
- 6.8 À sa 6ème session, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder au règlement définitif, pour le compte du Fonds de 1992, de toutes les demandes nées de cet événement, dans la mesure où ces demandes ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était jamais prononcé. (document 92FUND/EXC.6/5 paragraphe 3.9).

## **7 Campagnes de publicité**

- 7.1 À sa 6ème session, le Comité exécutif a examiné une demande émanant du département de la Vendée, selon laquelle le Fonds de 1992 devrait prendre à sa charge le coût d'une campagne de publicité visant à neutraliser l'effet négatif du sinistre de l'*Erika* sur le secteur du tourisme. Le Comité exécutif a noté que le département de la Vendée avait fait savoir qu'il n'avait pas les crédits qu'il lui fallait pour financer cette campagne exceptionnelle et que vu le temps qu'il faudrait pour réaliser la campagne, il importait qu'un accord de principe puisse être conclu avec le Fonds de 1992 dans les meilleurs délais.
- 7.2 Le Comité a rappelé que les Assemblées avaient décidé que le coût de mesures visant à empêcher les préjudices économiques purs (à savoir les préjudices subis par des personnes n'ayant pas subi

de dommages aux biens) pouvaient être recevables à condition que les critères ci-après soient remplis:

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

- 7.3 Le Comité a en outre rappelé la politique bien établie en vertu de laquelle le Fonds de 1992, d'une part n'acceptait pas, d'une manière générale, les demandes au titre de préjudices économiques purs tant que lesdites mesures n'avaient pas été prises et, d'autre part, faisait preuve de la plus grande prudence quand il s'agissait d'avances, car il ne saurait assumer la fonction de banquier du demandeur.
- 7.4 L'Administrateur a reconnu que, dans le cas de l'*Erika*, il importait effectivement de réaliser une campagne de promotion pour neutraliser l'impact du sinistre de l'*Erika* sur le secteur du tourisme. Selon lui, il faudrait procéder à une analyse approfondie pour déterminer quelle serait la méthode la plus efficace et la plus rentable. Il a jugé important de faire en sorte que toute campagne de promotion soit bien coordonnée et a estimé que c'était le Gouvernement français qui pouvait le mieux assurer cette coordination.
- 7.5 Le Comité exécutif a accepté que, en principe, il semblait effectivement raisonnable de prendre des mesures visant à neutraliser les conséquences négatives du sinistre sur le secteur du tourisme. Le Comité a insisté sur la nécessité de coordonner toute campagne de promotion dans ce sens et a fait valoir que c'était le Gouvernement français qui devrait coordonner toute campagne de ce type. Le Comité a estimé que le Gouvernement français et l'Administrateur devaient travailler de concert sur cette question.
- 7.6 Ayant pris connaissance de la position du Comité exécutif, le Département de la Vendée a adressé une lettre à l'Administrateur, lui faisant observer que depuis la décentralisation décidée en 1982 c'était le Conseil général des Départements qui était responsable de la promotion de l'image de ceux-ci et que les campagnes de promotion relevaient donc de sa compétence. Le Département demandait donc que le Comité exécutif revienne sur sa position.
- 7.7 Dans sa réponse, l'Administrateur a précisé que le Comité exécutif avait insisté sur la nécessité de coordonner toute campagne de promotion et avait estimé que c'était le Gouvernement français qui devait assurer cette coordination. Il a ajouté que le Fonds de 1992, une fois informé de la portée générale des campagnes envisagées, serait prêt à examiner les questions en jeu avec le Département de la Vendée, ainsi qu'avec le Gouvernement français et tout autre organisme public ou privé.

## **8 Niveau des paiements**

- 8.1 À sa 6ème session, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si et, dans l'affirmative, dans quelle mesure l'Administrateur devrait être habilité à faire des paiements.
- 8.2 Il a été noté que dans une lettre adressée à l'Administrateur, Total Fina s'était engagé à ne pas faire valoir de demande d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992 ou du fonds de limitation établi pour l'*Erika* au titre de toute inspection ou opération visant l'épave, comme il en est question au paragraphe 4.5, si et dans la mesure où, du fait de cette demande, le montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992 - à savoir 135 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) - était dépassé. Le Comité a également noté que Total Fina avait pris l'engagement correspondant pour ce qui était du coût du ramassage et de l'évacuation des déchets mazoutés provenant du nettoyage des plages, du coût de sa participation au nettoyage des plages jusqu'à concurrence de



FF40 millions et du coût d'une campagne de promotion visant à rétablir l'image de marque de la côte atlantique jusqu'à concurrence de FF30 millions.

- 8.3 La délégation française a informé le Comité que le Gouvernement français s'était lui aussi engagé à ne pas faire valoir de demande d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992 ou du fonds de limitation établi par le propriétaire du navire ou son assureur si et dans la mesure où, du fait de cette demande, le montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992 était dépassé. La délégation française a précisé que cet engagement portait sur l'ensemble des frais engagés par l'État pour lutter contre la pollution, notamment au titre du Plan Polmar, y compris les dépenses des collectivités locales payées ou remboursées dans le cadre du Plan Polmar. La délégation a précisé que l'engagement couvrait en outre toutes les mesures que l'État pourrait prendre dans divers secteurs pour atténuer les conséquences du sinistre, y compris toute campagne de promotion réalisée à cet effet. La délégation a fait valoir que, s'il restait des fonds une fois intégralement acquittées toutes les autres demandes d'indemnisation, les demandes présentées par l'État français viendraient avant celles de Total Fina. La délégation française a fait savoir que le Gouvernement français avait pris des mesures visant à mettre en place une procédure qui permettrait aux demandeurs dont la demande avait été évaluée par les experts techniques du Fonds de 1992 et approuvée par celui-ci d'obtenir une avance auprès de la Banque du développement des petites et moyennes entreprises.
- 8.4 Le Comité exécutif a rappelé que l'Assemblée avait estimé qu'à l'instar du Fonds de 1971, le Fonds de 1992 se devait de faire preuve de prudence dans le paiement des demandes si le montant total des demandes nées d'un événement particulier risquait de dépasser le montant total de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, car aux termes de l'article 4.5 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, tous les demandeurs devaient être traités de manière équitable. Il a en outre été rappelé que l'Assemblée avait estimé qu'il fallait concilier la rapidité avec laquelle le Fonds de 1992 devait verser aux victimes de dommages dus à une pollution par les hydrocarbures les indemnités convenues et la nécessité de faire en sorte que le Fonds ne se trouve pas en situation de surpaiement (document 92FUND/A.ES/2/6, paragraphe 3.1.14).
- 8.5 Le représentant de la Steamship Mutual a reconnu qu'il était impossible, au stade actuel des choses, de faire de pronostic quant au montant total des demandes au titre des opérations de nettoyage, des mesures de sauvegarde et des préjudices économiques découlant du sinistre. Il a toutefois fait savoir que la Steamship Mutual accepterait de débloquer des fonds pour effectuer des paiements provisoires, lorsque les circonstances le justifiaient. Il a fait savoir en outre que la Steamship Mutual était en train de constituer un fonds de limitation correspondant à la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire et de l'assureur aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (soit environ 9,15 millions DTS ou FF82 millions), et qu'elle pensait que ce fonds de limitation serait suffisant pour les paiements provisoires à effectuer, lorsque les circonstances le justifiaient, avant la session suivante du Comité exécutif en avril 2000. Enfin, il a fait savoir que ces paiements interviendraient en fonction de l'avis émis par les experts techniques engagés conjointement par la Steamship Mutual et le Fonds de 1992, à condition que ces demandes soient accompagnées des justificatifs requis et soient jugées recevables dans leur principe selon les critères du Fonds de 1992.
- 8.6 Le Comité exécutif a exprimé sa gratitude au Gouvernement français et à Total Fina d'avoir accepté d'être les derniers créanciers. Le Comité a également remercié la Steamship Mutual de s'être engagé à effectuer des paiements provisoires.
- 8.7 Lors des débats, on a jugé que le Fonds de 1992 devait désormais faire tous les efforts possibles pour indemniser les victimes dans les délais les plus brefs, et ce afin de montrer que le régime d'indemnisation mis en place par les Conventions de 1992 fonctionnait bien et qu'il n'y avait donc pas lieu d'envisager de créer un régime de responsabilité de rechange.

- 8.8 Le Comité exécutif a noté que, conformément à la règle 7.9 du Règlement intérieur, l'Administrateur était habilité à verser aux victimes des paiements provisoires afin d'atténuer d'éventuelles difficultés financières excessives, à condition que le montant n'en dépasse pas 6 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (soit FF54 millions) pour un sinistre donné.
- 8.9 Le Comité exécutif a fait sien le point de vue de l'Administrateur, selon lequel il était impossible au stade actuel de faire la moindre estimation valable du montant total des demandes établies, s'agissant notamment des demandes dans les secteurs de la pêche et du tourisme. Vu cette incertitude, le Comité a donc décidé que le pouvoir qu'avait l'Administrateur de verser des indemnités devait se limiter aux paiements provisoires aux termes de la règle 7.9 du Règlement intérieur (document 92FUND/EXC.6/5, paragraphe 3.16).
- 8.10 La délégation espagnole a informé le Comité qu'il se pouvait que des pêcheurs espagnols travaillant à proximité de la zone touchée par le sinistre présentent des demandes d'indemnisation.
- 8.11 L'Administrateur a été chargé de recueillir autant de renseignements que possible sur le niveau probable des demandes nées de ce sinistre, de manière à permettre au Comité de se prononcer sur le niveau des paiements à sa 7<sup>ème</sup> session.
- 8.12 L'Administrateur continue de recueillir tous les renseignements possibles sur le montant probable des demandes d'indemnisation.

## **9 Actions intentées contre le propriétaire du navire/Steamship Mutual et Total Fina**

- 9.1 Le propriétaire d'un bateau-taxi à Concarneau a intenté une action contre le propriétaire du navire, le gestionnaire de l'*Erika*, la Steamship Mutual et Total Fina devant le Tribunal de grande instance de Dunkerque, pour un montant de FF1 million (£100 000) au titre du manque à gagner qu'il subirait pendant trois ans du fait du sinistre. Dans sa plaidoirie, il juge insuffisantes, si ce n'est dérisoires les indemnités que lui propose le Bureau des demandes d'indemnisation.
- 9.2 Il convient de noter que l'intéressé n'a pas présenté de demande au Bureau des demandes d'indemnisation.
- 9.3 En application de l'article 7.4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, l'Administrateur a l'intention de se porter partie intervenante au nom du Fonds de 1992, afin de sauvegarder les intérêts du Fonds de 1992 (voir l'article 7.6).

## **10 Procédure en limitation**

- 10.1 Le 10 mars 2000, le propriétaire du navire a entamé une procédure en limitation auprès du Tribunal de grande instance de Nantes.
- 10.2 Le montant de limitation applicable à l'*Erika* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est d'environ 9,2 millions de DTS (FF82 millions ou £7,7 millions).

## **11 Montant maximal payable en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds**

- 11.1 Aux termes de l'article 4.4e) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, le montant maximal disponible en vertu des Conventions de 1992 à titre d'indemnisation pour le sinistre de l'*Erika* (135 millions de DTS) est converti en monnaie nationale – soit en francs français – sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la décision de l'Assemblée du Fonds concernant la date du premier versement des indemnités.
- 11.2 À sa 6<sup>ème</sup> session, le Comité exécutif a décidé que, conformément à la décision prise par l'Assemblée dans l'affaire du *Nakhodka* (document 92FUND/A.2/29, paragraphe 17.2.8), la conversion en francs français des 135 millions de DTS devait se faire sur la base de la valeur de la

monnaie vis-à-vis du droit de tirage spécial à la date de l'adoption du compte rendu des décisions prises par le Comité exécutif à sa 6ème session, soit le 15 février 2000.

- 11.3 Étant donné que le taux de change applicable ne serait connu que le 17 février 2000, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de faire les calculs nécessaires et d'en rendre compte à la 7ème session du Comité exécutif.
- 11.4 Au 15 février 2000, 1 DTS = 1,368616 et 1 Euro = FF6,55957 (taux fixe). Sur la base des taux en vigueur ce jour-là, 135 millions de DTS = FF1 211 966 881. Le Comité exécutif est invité à avaliser ce calcul.

## **12 Cause du sinistre**

- 12.1 La Commission Permanente d'enquête sur les événements de Mer mène une enquête sur la cause du sinistre de l'*Erika*. Le rapport provisoire de la Commission a été publié le 13 janvier 2000.
- 12.2 Les paragraphes 9.3 à 9.10 du document 92FUND/EXC.6/2/Add.1 font le point de certains faits ayant trait au sinistre de l'*Erika* mais aussi du déroulement des événements ayant mené au naufrage, sur la base du rapport provisoire de la Commission ainsi que d'autres sources d'information.
- 12.3 La Commission est parvenue aux conclusions provisoires ci-après concernant les causes du sinistre:

Le sinistre est très probablement imputable à une défaillance de la structure du navire, manifestée par la rupture d'une cloison interne entre deux citernes et la déchirure du bordé de muraille et du bordé de fond, le tout entraînant le pliage du navire puis sa cassure totale. Ces faiblesses de structure n'avaient été décelées ni par les sociétés de classification ni par les agents chargés de la gestion nautique, et ce en dépit d'indices relevés par le bord ainsi que par les inspections préalables à l'affrètement et les visites de l'État du port. Le naufrage n'est pas imputable à l'équipage. Le comportement des services d'État en France n'appelle pas non plus d'observation. En revanche, le comportement de l'armateur semble ne pas avoir été conforme au Code ISM.

- 12.4 Le propriétaire du navire et la Steamship Mutual ont émis des réserves sur plusieurs points des ces conclusions provisoires.
- 12.5 Les autorités maltaises effectuent elles aussi une enquête sur les causes du sinistre.
- 12.6 Le Tribunal de grande instance de Paris mène une enquête au pénal sur les causes du sinistre
- 12.7 À la demande d'un certain nombre d'États Membres, le Tribunal de commerce de Dunkerque fait procéder à une expertise judiciaire. Le tribunal a décidé que l'expertise serait confiée à un comité de quatre experts. La plupart des parties intéressées ont participé à l'instance.
- 12.8 Par ailleurs, le Tribunal de grande instance des Sables d'Olonne a chargé des experts de procéder à une enquête sur les causes du sinistre et d'évaluer les dommages subis. On s'est efforcé d'obtenir de toutes les parties qu'elles conviennent qu'une seule enquête serait menée sur la cause du sinistre – à savoir celle du Tribunal de grande instance de Dunkerque – mais la partie qui a adressé la requête au tribunal des Sables d'Olonne n'a pas encore consenti à cette solution. En revanche, ce dernier a décidé que l'enquête se limiterait à l'évaluation des dommages subis dans la zone touchée.
- 12.9 Le Fonds de 1992 suit le déroulement des enquêtes par l'intermédiaire de ses avocats et experts techniques français.

12.10 Le Tribunal de commerce de Dunkerque a décidé que du fait que c'était Total Fina qui avait demandé l'expertise judiciaire, celui-ci devait verser une provision pour couvrir les frais qui en résulteraient. Total Fina a demandé que le Fonds de 1992 participe au versement de cette provision. L'Administrateur a fait savoir à Total Fina que le Fonds n'était pas prêt à accéder à cette requête.

**13 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre**

Le Comité exécutif est invité à:

- (a) prendre note de l'information donnée dans le présent document;
  - (b) donner à l'Administrateur toute instruction qu'il jugera utile concernant le traitement de ce sinistre et des demandes d'indemnisation qui en découlent;
  - (c) décider s'il convient ou non d'autoriser l'Administrateur à effectuer des paiements et, dans l'affirmative, à quel niveau; et
  - (d) souscrire au calcul fait par l'Administrateur s'agissant de la conversion de 135 millions de DTS en francs français.
-