



COMITÉ EXÉCUTIF
7ème session
Point 5 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.7/5
6 avril 2000
Original: ANGLAIS

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

(tenue du 3 au 6 avril 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 côte 92FUND/EXC.7/1.

2 Examen des pouvoirs des représentants

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

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

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

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 de 1992 portant création du Fonds:

Fédération de Russie	Italie	Pologne
Fidji	Malte	Trinité-et-Tobago

Autres États:

Antigua-et-Barbuda	Côte d'Ivoire	Inde
Arabie saoudite	Équateur	Malaisie
Brésil	Estonie	Nigéria
Chili	États-Unis	Pérou
Colombie	Géorgie	Turquie

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

Organisations intergouvernementales:

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

Organisations non gouvernementales internationales:

Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)
Comité maritime international (CMI)
Cristal Limited
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 Nakhodka

Demandes d'indemnisation

3.1.1 Le Comité exécutif a pris note des éléments nouveaux relatifs au sinistre du *Nakhodka*, tels que contenus dans le document 92FUND/EXC.7/2 et 71FUND/EXC.63/7.

3.1.2 Il a été noté que, au 31 mars 2000, des demandes d'un montant total de ¥35 871 millions (£210 millions) avaient été reçues et des paiements se chiffrant au total à ¥10 354 millions (£52 millions) avaient été effectués par le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et son assureur, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club). Il a été

noté également que, sur ce montant, ¥2 314 millions (£11,2 millions) avaient été payés après les sessions des Comités exécutifs tenues en octobre 1999.

- 3.1.3 Le Comité a noté que l'on s'attendait à ce que l'évaluation de toutes des demandes émanant du secteur touristique soit achevée avant l'été 2000.
- 3.1.4 La délégation japonaise a fait observer qu'alors que le sinistre du *Nakhodka* a eu lieu en janvier 1997, soit il y a plus de trois ans, les dommages causés par ce sinistre n'ont toujours pas été totalement indemnisés. Au Japon, les difficultés financières que les victimes connaissent depuis longtemps constituent maintenant un problème grave, en particulier pour les pêcheurs et les petites entreprises de tourisme. La délégation japonaise a également indiqué que les victimes ont dû récemment saisir les tribunaux japonais parce que faute d'une action judiciaire, leurs droits à une indemnisation se seraient éteints en application de l'article VIII de la Convention sur la responsabilité civile et de l'article 6 de la Convention portant création du Fonds, ce qui a entraîné un surplus de dépenses et d'inquiétude pour les victimes. Selon cette délégation, il n'est pas exagéré de dire qu'à l'heure actuelle les victimes ressentent des incertitudes quant à leur avenir.
- 3.1.5 La délégation japonaise a fait savoir que son gouvernement accordait beaucoup d'intérêt à la proposition de l'Administrateur tendant à relever le niveau des paiements du Fonds à 70% car il s'agirait d'une mesure importante permettant d'apporter aux victimes autant d'assistance que possible en attendant le règlement définitif de l'affaire et qu'elle considérait cette proposition comme tout à fait conforme au but ultime des FIPOL qui était de veiller à ce qu'une indemnité appropriée soit versée aux personnes qui avaient subi des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
- 3.1.6 Le gouvernement japonais a demandé aux FIPOL et à toutes les autres parties concernées de redoubler d'efforts pour qu'une indemnité appropriée soit rapidement versée aux victimes du sinistre du *Nakhodka*. La délégation japonaise a également fait valoir que des efforts semblables seraient essentiels dans l'affaire de l'*Erika*.
- 3.1.7 L'Administrateur a assuré le Comité exécutif que tout serait fait pour évaluer dans les meilleurs délais les demandes en suspens. Il a indiqué qu'on s'attendait à ce que ¥1 200 millions (£7,1 millions) de plus soient versés prochainement aux demandeurs. Il a ajouté que, si le Comité donnait suite à sa proposition de relever le niveau des paiements de 60% à 70% des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur, ¥1 645 millions (£9,7 millions) de plus seraient versés aux demandeurs.

Actions en justice intentées contre le propriétaire du navire/UK Club et les FIPOL

- 3.1.8 Le Comité exécutif a relevé que, avant le troisième anniversaire du sinistre, le 2 janvier 2000, un grand nombre de demandeurs avaient intenté des actions en justice contre le propriétaire du navire, le UK Club et les FIPOL pour un montant de ¥20 309 millions (£119 millions). Il a noté également qu'en décembre 1999, le propriétaire du navire et le UK Club avaient intenté des actions en justice contre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 pour un montant de ¥537 millions (£3,2 millions) concernant les sommes qu'ils avaient versées à certains entrepreneurs.

Niveau des paiements

- 3.1.9 Le Comité exécutif a rappelé que le Comité exécutif du Fonds de 1971 et l'Assemblée du Fonds de 1992 avaient décidé en avril 1997 que les paiements devant être effectués par les deux organisations devaient, à ce stade, être limités à 60%. Le Comité a rappelé également que les Comités exécutifs des deux organisations avaient confirmé, tout récemment à leurs sessions d'octobre 1999, que le niveau de 60% devait être maintenu.
- 3.1.10 Le Comité a noté que les demandes formées à l'encontre des FIPOL avaient été frappées de prescription le 2 janvier 2000 ou peu après cette date.

- 3.1.11 Le Comité a noté en outre que le montant total des risques encourus par les Fonds pouvait être estimé à quelque ¥30 500 millions (£179 millions) et que le montant total disponible pour indemnisation en vertu de la Convention de 1992 était de ¥23 164 515 000 (£136 millions).
- 3.1.12 Compte tenu de ce qui précède, le Comité exécutif a décidé de porter le niveau des paiements du Fonds de 1992 à 70% du montant des dommages effectivement subis par chaque demandeur. Il a été convenu que le niveau des paiements serait réexaminé par le Comité à sa session d'octobre 2000.
- 3.1.13 Le Comité exécutif a relevé que le Conseil d'administration du Fonds de 1971 avait, à sa 1ère session, pris une décision correspondante sur le niveau des paiements (document 71FUND/AC.1/EXC.63/11, paragraphe 3.6.12).

Actions en recours engagées par les FIPOL

- 3.1.14 Il a été rappelé que, à leurs sessions d'octobre 1999, les Comités exécutifs des Fonds de 1971 et de 1992 avaient décidé que si le propriétaire du navire, Prisco Traffic Limited, entamait une procédure en limitation de sa responsabilité, les FIPOL devaient s'opposer à son droit en la matière. Il a été rappelé en outre que les Comités avaient également décidé que les Fonds devaient entamer une action en recours contre Prisco Traffic Limited, contre la société mère Primorsk Shipping Corporation ('Primorsk'), contre le UK Club et contre le Registre maritime russe de navigation.
- 3.1.15 Le Comité exécutif a noté que, en novembre et décembre 1999, Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 avaient engagé des actions en justice contre Prisco Traffic Limited, Primorsk, le UK Club et le Registre maritime russe de navigation pour un montant total de ¥23 000 millions.
- 3.1.16 Le Comité exécutif a rappelé que, aux sessions d'octobre 1999, les Comités exécutifs des deux organisations avaient noté que d'importantes réparations avaient été faites au *Nakhodka* en 1993 dans un chantier naval de Singapour et qu'ils avaient décidé que la question de savoir si le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 devaient ou non engager des poursuites contre le chantier naval devait être laissée à l'appréciation de l'Administrateur, compte tenu de ce que serait l'intérêt bien compris des Organisations. Le Comité a noté que, à la lumière des avis donnés par les avocats et les experts des Fonds, l'Administrateur avait décidé de ne pas intenter d'action en justice à l'encontre du chantier naval.

3.2 *Dolly*

- 3.2.1 Le Comité exécutif a pris note de l'information figurant dans le document 92FUND/EXC.7/3 relative au sinistre du *Dolly*, survenu le 5 novembre 1999 au large de la côte de Martinique (France).
- 3.2.2 Le Comité a noté que le *Dolly* était à l'origine un navire de divers qui, par la suite, avait été doté de citernes spécialisées destinées à recevoir du bitume, ainsi que d'un système de chauffage de la cargaison, et que le navire n'était probablement couvert par aucune assurance de responsabilité. Il a noté en outre 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 de 1992 portant création du Fonds et, partant, si la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquait ou non à cet événement.

3.3 *Erika*

- 3.3.1 Le Comité exécutif a pris note de l'évolution de la situation en ce qui concerne le sinistre de l'*Erika*, telle que décrite dans les documents 92FUND/EXC.7/4 et 92FUND/EXC.7/4/Add.1.

Opérations visant à empêcher toute nouvelle fuite de l'épave

- 3.3.2 Le Comité a noté que les deux parties échouées de l'*Erika* renfermaient d'importantes quantités d'hydrocarbures. Il a pris note également des diverses options qui existaient pour empêcher toute nouvelle fuite d'hydrocarbures de l'épave, telles que décrites aux paragraphes 4.7 à 4.10 du document 92FUND/EXC.7/4. Il a noté en outre qu'à l'issue des études conceptuelles menées par Total Fina, le Gouvernement français avait décidé que l'enlèvement des hydrocarbures se ferait par pompage. Il a noté que l'attribution du contrat devait intervenir fin avril et que les opérations commenceraient en juin 2000 et se dérouleraient de juin à septembre 2000.

Demandes d'indemnisation

- 3.3.3 Le Comité a noté qu'au 31 mars 2000 le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient créé par le Fonds de 1992 et l'assureur P & I du propriétaire du navire, la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual) avait reçu 721 demandes d'indemnisation et 111 demandes complémentaires et qu'à cette date la Steamship Mutual avait effectué des paiements provisoires à 84 demandeurs pour un montant total de FF1 014 936 (£93 000). Il a également noté que la Steamship Mutual avait autorisé des paiements provisoires pour FF322 752 (£30 000) de plus à 33 demandeurs. Il a également relevé que l'Administrateur avait approuvé tous ces paiements.

Paiement des indemnités

- 3.3.4 Le Comité exécutif a rappelé que Total Fina s'était engagé à ne pas maintenir à l'encontre du Fonds de 1992 ou du fonds de limitation du propriétaire du navire ses demandes d'indemnisation pour une quelconque inspection ou opération concernant l'épave (y compris l'enlèvement des hydrocarbures), si, du fait de ces demandes, le montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992 - à savoir 135 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) - devait être dépassé. Le Comité a également rappelé 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 la côte atlantique en tant que destination touristique jusqu'à concurrence de FF30 millions.
- 3.3.5 Le Comité exécutif a rappelé d'autre part que le Gouvernement français s'était engagé à ne pas faire valoir de demande d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992 ou du fonds de limitation si, du fait de cette demande, le montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992 devait être dépassé. Le Comité a rappelé également que cet engagement portait sur l'ensemble des frais engagés par l'État pour lutter contre la pollution, notamment au titre du Plan Polmar et sur 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. Il a en outre été rappelé que la délégation française avait souligné que les demandes du Gouvernement français auraient priorité sur toute demande présentée par Total Fina.
- 3.3.6 Il a été noté que le total des dépenses encourues par les autorités françaises et Total Fina avait été évalué à FF1 500 millions (£137 millions) environ mais que ces dépenses pourraient être bien supérieures.
- 3.3.7 Le Comité exécutif a rappelé 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.
- 3.3.8 Le Comité exécutif a noté qu'il n'était pas encore possible de faire une estimation des pertes subies dans le secteur de la pêche, puisque certaines des interdictions de pêche n'avaient pas été levées, et qu'il était tout aussi impossible d'évaluer l'ampleur du préjudice subi dans le secteur du

tourisme, puisque la saison n'avait pas encore commencé. Le Comité a pris note également de l'avis du Gouvernement français et de l'Administrateur, avis selon lequel vu cette situation, il n'était pas possible de faire la moindre évaluation utile du montant total des demandes établies.

- 3.3.9 Lors des débats, il a été souligné que le Fonds de 1992 devrait tout faire désormais 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.
- 3.3.10 Le Comité exécutif a noté que la Steamship Mutual était prête à continuer à mettre des fonds à disposition pour assurer des paiements provisoires lorsque les circonstances le justifiaient.
- 3.3.11 Le Comité exécutif a rappelé qu'à sa 6ème session il avait 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). Le Comité a confirmé cette décision, précisant que l'Administrateur était habilité à procéder au règlement définitif de toutes les demandes nées du sinistre de l'*Erika*, dans la mesure où ces demandes ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles les organes directeurs du Fonds de 1971 ou du Fonds de 1992 – à savoir leurs Assemblées ou Comités exécutifs - ne s'étaient pas prononcés.
- 3.3.12 Étant donné l'incertitude quant au montant total des demandes établies, le Comité exécutif a décidé que le pouvoir qu'avait l'Administrateur de verser des indemnités devait dans l'immédiat se limiter aux paiements provisoires visés par la règle 7.9 du Règlement intérieur.
- 3.3.13 Le Comité exécutif a noté que la situation des demandes d'indemnisation devrait s'éclaircir d'ici à la mi-juin 2000 dans la mesure où il serait sans doute possible à ce moment-là d'évaluer l'incidence du sinistre sur le secteur des pêches et où il devrait être possible d'évaluer l'impact potentiel sur le secteur du tourisme.
- 3.3.14 Le Comité exécutif a décidé de tenir une session le 5 juillet 2000 pour faire le point de la situation en ce qui concernait le sinistre de l'*Erika*.

Notion de "dommages dus à la pollution"

- 3.3.15 Une délégation a indiqué qu'il avait été dit que les hydrocarbures transportés par l'*Erika* étaient des résidus d'hydrocarbures contenant certaines composantes toxiques. Cette délégation se demandait si des dommages provoqués par ce genre de composantes toxiques pouvaient être considérés comme relevant de la définition des "dommages dus à la pollution" établie dans les Conventions de 1992.
- 3.3.16 Selon l'Administrateur, les dommages aux biens et les pertes économiques dus à la contamination par les hydrocarbures relevaient de la définition des "dommages dus à la pollution" même s'ils étaient imputables à la toxicité des hydrocarbures. Il a reconnu qu'il pourrait en être autrement en ce qui concerne les effets nuisibles que les hydrocarbures ont sur la santé.
- 3.3.17 La délégation mentionnée au paragraphe 3.3.15 s'est rangée à l'avis de l'Administrateur et a estimé que les demandes éventuelles invoquant des effets nuisibles à la santé devraient être soumises au Comité exécutif.

Campagnes de promotion

- 3.3.18 Le Comité exécutif a noté que le Gouvernement français, par l'intermédiaire du Ministère du tourisme, procédait à une campagne coordonnée visant à contrer l'effet négatif qu'a le sinistre de l'*Erika* sur le tourisme dans la zone touchée, que cette campagne prenait essentiellement la forme d'annonces publicitaires dans la presse et à la télévision et d'activités de promotion par voie

postale destinées aux organisateurs de voyages et qu'elle visait des marchés étrangers bien précis. Il a également pris note du fait qu'une campagne de publicité télévisée serait également lancée à l'intention du marché intérieur français. Il a par ailleurs noté qu'afin d'éviter toute concurrence intérieure, les campagnes entreprises s'efforçaient de rétablir l'image de l'ensemble de la côte atlantique et qu'il s'agirait également dans ces campagnes d'apporter un appui aux diverses régions et départements qui mèneraient leurs propres activités de promotion sur le marché français.

- 3.3.19 Le Comité a de nouveau souligné le besoin de coordonner toute campagne de promotion et a noté que le gouvernement français assurerait cette coordination.

Procédure en limitation

- 3.3.20 Le Comité a noté que le 14 mars 2000, le Tribunal de grande instance de Nantes avait ordonné l'ouverture de la procédure en limitation, qu'il avait fixé le montant de limitation applicable à l'*Erika* à FF84 247 733 (£7,7 millions) et qu'il avait déclaré que le propriétaire avait créé un fonds de limitation au moyen d'une lettre de garantie signée par la Steamship Mutual.
- 3.3.21 Il a été noté que le liquidateur nommé par le Tribunal avait invité les demandeurs, par voie d'annonce publique, à présenter leurs demandes d'indemnisation dans les trente jours suivant la date de l'annonce, sous peine de forclusion.
- 3.3.22 De l'avis de la délégation française, le délai de trente jours fixé par le liquidateur pour la présentation des demandes ne semblait pas conforme aux dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile qui prévoyait une période de prescription de trois ans à compter de la date des dommages. Cette délégation a indiqué que le Gouvernement français étudiait la manière de faire concorder les procédures suivies en France avec les dispositions applicables de la Convention.

Montant maximum disponible en application de la Convention portant création du Fonds de 1992

- 3.3.23 Le Comité exécutif a rappelé qu'il avait décidé à sa sixième session que la conversion en francs français de 135 millions de DTS devrait s'effectuer sur la base de la valeur de cette monnaie vis à vis du DTS à la date de l'adoption du compte rendu des décisions prises par le Comité exécutif à sa sixième session, à savoir le 15 février 2000 (document 92FUND/EXC.6/5, paragraphe 3.2.9). Le Comité a approuvé le calcul de la conversion effectué par l'Administrateur sur la base des taux applicables le jour en question selon lequel 135 millions de DTS équivalaient à FF1 211 966 881.

Cause du sinistre

- 3.3.24 Le Comité a noté que la Commission permanente d'enquête sur les événements de mer procédait à une enquête sur la cause du sinistre de l'*Erika* et que son rapport préliminaire avait été publié le 13 janvier 2000. Le Comité a relevé que le propriétaire et la Steamship Mutual avaient émis des réserves sur plusieurs de ces conclusions préliminaires.
- 3.3.25 Le Comité exécutif a noté que les autorités maltaises et le Tribunal de grande instance de Paris procédaient également à une enquête sur la cause du sinistre.
- 3.3.26 Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de continuer de suivre le déroulement des enquêtes sur la cause du sinistre.
- 3.3.27 Il a été rappelé que le Tribunal de commerce de Dunkerque avait nommé des experts pour procéder à une expertise judiciaire sur les causes du sinistre. Il a été noté que le Tribunal avait décidé que, Total Fina ayant demandé cette expertise judiciaire, cette société devrait effectuer une avance pour couvrir les frais qui en découleraient. Le Comité a également relevé que Total Fina avait demandé que le Fonds de 1992 contribue à cette avance et que l'Administrateur avait

informé Total Fina que le Fonds n'y était pas disposé. Le Comité a approuvé la position adoptée par l'Administrateur.

- 3.3.28 La délégation italienne a informé le Comité que le Registro Italiano Navale (RINA) avait fait office de registre certificateur pour l'*Erika*, et ce conformément à un accord avec les autorités maltaises. Cette délégation a fait savoir que le Gouvernement italien avait toutefois décidé de procéder à une enquête sur la cause du sinistre et les responsabilités en la matière. Elle a en outre fait valoir que le Gouvernement italien partageait la volonté du Gouvernement français de voir approfondir l'analyse de la sécurité de la navigation s'agissant du transport par mer de substances dangereuses ou polluantes.

4 Divers

Aucune question n'a été soulevée sous ce point.

5 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.7/WP.1, a été adopté, sous réserve de certaines modifications.
