



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

COMITE EXECUTIF
42ème session
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.42/6
24 mars 1995

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FIPOL

SEKI

Note de l'Administrateur

1 Le sinistre

1.1 Le navire-citerne *Baynunah* (34 240 tjb), immatriculé dans les Emirats arabes unis, et le navire-citerne *Seki* (153 506 tjb) immatriculé au Panama sont entrés en collision le 30 mars 1994 à quelque neuf milles du port de Fujairah (Emirats arabes unis). Le *Baynunah* était sur lest alors que le *Seki* transportait à pleine charge 293 000 tonnes de pétrole brut léger iranien. La citerne de cargaison bâbord N°1 du *Seki* a été percée, laissant échapper environ 16 000 tonnes d'hydrocarbures.

1.2 Les hydrocarbures déversés ont dérivé vers le nord sous l'effet des vents et des courants et ont atteint le littoral au nord du port de Khorfakkan. Une grande quantité de ces hydrocarbures ont été repoussés de la côte par les vents de terre et sont repartis vers le large où ils se sont en bonne partie dispersés naturellement. Toutefois, une certaine quantité d'hydrocarbures ont dérivé plus au nord le long du littoral, touchant les Emirats de Fujairah et de Sharjah et polluant une trentaine de kilomètres de côtes entre Khorfakkan (Emirat de Sharjah) et Dibba Hassan (Emirat de Fujairah). La côte de la presqu'île omanaise de Musandam a également été polluée au sud de Limah.

1.3 Cette marée noire a eu un effet préjudiciable sur la pêche artisanale. Les pêcheurs de la côte est des Emirats arabes unis ont reçu pour instructions des autorités de suspendre leurs activités de pêche. Les plages d'agrément où les touristes nagent ou font de la plongée ont également été touchées. Toutefois, la haute saison touristique ne commence qu'en septembre et dure pendant les mois plus frais d'hiver. Une usine de dessalement située immédiatement au sud de Khorfakkan a été fermée temporairement la nuit par mesure de précaution.

2 Opérations de nettoyage

2.1 La côte orientale des Emirats arabes unis touchée par la marée noire n'était couverte par aucun plan d'urgence pour la lutte contre les déversements accidentels d'hydrocarbures. Le nettoyage

a été tout d'abord organisé par l'autorité portuaire de Fujairah. Deux jours plus tard, un comité de lutte a été créé sous la présidence de l'autorité portuaire. Des experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) ont offert des conseils à ce comité, en qualité de conseillers techniques agissant au nom du propriétaire du *Seki*, de l'assureur P & I (la Britannia Steam Ship Insurance Association Limited, appelée le "Britannia P & I Club") et du FIPOL.

2.2 Au cours de cette phase initiale, les navires et le matériel utilisés pour lutter contre le déversement d'hydrocarbures ont été fournis par le port de Fujairah, la société pétrolière Abu Dhabi National Oil Company (ADNOC), la Gulf Agency Company (GAC), en tant qu'agent local du propriétaire du navire, et un entrepreneur local qui a fourni trois navires écrémeurs pour les opérations de récupération au large.

2.3 Un matériel de lutte supplémentaire, celui d'Oil Spill Response Ltd, se trouvant à Southampton (Royaume-Uni), a été mis en alerte en vue d'être acheminé par avion jusqu'à Fujairah en cas de besoin. La Petroleum Association du Japon a également été contactée par le propriétaire du navire qui souhaitait avoir la possibilité d'obtenir le matériel de lutte qui se trouvait dans le stock de l'Association entreposé à Ras Al Khafji dans le golfe Persique. Sur avis de l'ITOPF, un matériel de lutte a été demandé au Gouvernement omanais et est arrivé à Fujairah le 3 avril. Des consultants d'Oil Spill Response Ltd spécialisés dans les déversements d'hydrocarbures sont venus par avion du Royaume-Uni pour donner de plus amples conseils et aider au déploiement du matériel omanais. Toutefois, ce matériel n'a pas été déployé et l'équipement qui était en réserve au Royaume-Uni et à Ras Al Khafji n'a pas été mobilisé parce que la plupart des hydrocarbures sont arrivés sur le littoral le 2 avril. Les quantités d'hydrocarbures qui étaient reparties des plages et celles qui restaient en mer se sont déplacées vers le nord en direction de Dibba, mais en gardant le large, et ont été dispersées par de forts vents de terre le 4 avril. Les hydrocarbures restant à la surface de la mer ont été suivis par une détection aérienne pendant quelques jours alors qu'ils se dirigeaient vers le détroit d'Hormuz où ils se sont dissipés naturellement.

2.4 Six jours après l'événement, le 5 avril, des représentants du Gouvernement de Fujairah se sont déclarés mécontents du niveau de la lutte et ont annoncé que le Gouvernement souhaitait reprendre tous les contrats concernant ce sinistre pour exercer un meilleur contrôle sur toutes les mesures prises pour lutter contre le déversement. Le Gouvernement a engagé son propre consultant en matière de pollution par les hydrocarbures, une société norvégienne bien connue dans la région. Toutefois, le comité de lutte est resté en fonction et les experts de l'ITOPF ont continué à en faire partie en tant que conseillers.

2.5 Les tentatives effectuées pour récupérer en mer les hydrocarbures qui étaient repartis du littoral vers la mer n'ont pas été couronnées de succès, et toutes les opérations de récupération au large ont pris fin le 10 avril. Les hydrocarbures accumulés contre la côte ont été collectés par des camions aspirateurs et des écrémeurs. Les opérations de nettoyage à terre, effectuées initialement par des entrepreneurs locaux, ont été suspendues lorsqu'il s'est avéré que les hydrocarbures avaient pénétré profondément dans le sable grossier des plages. Dans ces circonstances, le nettoyage posait un problème technique difficile, et des essais ont été conduits pour identifier les meilleures méthodes de nettoyage. Alors que ces essais se déroulaient, l'ITOPF a recommandé qu'un entrepreneur soit engagé pour nettoyer un petit port de pêche qui avait été contaminé. L'entrepreneur français ainsi engagé est arrivé sur place le 19 avril. Les travaux dans le port ont commencé le 26 avril et se sont terminés au milieu du mois de mai.

2.6 Par l'intermédiaire de l'ITOPF, le propriétaire du navire a demandé des conseils sur les techniques qui permettraient d'enlever les hydrocarbures qui avaient pénétré dans le sable des plages à AEA Technology (anciennement Warren Spring Laboratory) au Royaume-Uni et au Centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE) en France. Pendant plusieurs jours, les experts suivants se sont rendus à Fujairah en réponse à l'appel d'aide internationale lancé par le Gouvernement: un expert du Centre intergouvernemental d'aide mutuelle pour les situations d'urgence en mer (MEMAC) de Bahreïn, quatre de l'Administration pour la protection de l'environnement et de la météorologie (MEPA) d'Arabie saoudite et neuf des

Etats-Unis (dont deux du Service des garde-côtes des Etats-Unis (USCG), quatre de l'Administration océanique et atmosphérique nationale (NOAA), deux d'un cabinet-conseil américain et un de l'Agence des Etats-Unis pour la protection de l'environnement (EPA)).

2.7 Le Service des garde-côtes des Etats-Unis a recommandé de pousser le sable souillé dans la mer pour que les hydrocarbures puissent s'en détacher sous l'action des vagues, ce qui leur permettrait ensuite de se disperser. Après un premier essai, le Gouvernement a rejeté cette proposition car il a estimé que les hydrocarbures ainsi libérés reviendraient contaminer la côte et causeraient de nouveaux dommages à l'environnement, et que le sable déplacé incommoderait les pêcheurs qui travaillaient à partir de ces plages.

2.8 Au début du mois de mai, d'autres techniques avaient été évaluées et, le 8 mai, l'ITOPF a présenté au gouvernement de Fujairah un rapport exposant les options possibles pour le nettoyage des divers types de littoral, assorties de recommandations spécifiques selon chaque type. Le rapport se terminait par une proposition de plan d'action en vue d'engager des opérations de nettoyage à grande échelle. Pendant ce temps, un nettoyage naturel considérable était intervenu sous l'action des vagues et des marées.

2.9 A l'issue d'une procédure officielle d'appel d'offres, deux sociétés, l'une française et l'autre saoudienne, ont été engagées pour extraire les hydrocarbures qui étaient restés enfouis dans le sable et les galets le long du littoral, le travail devant être réparti entre elles. Les contrats stipulaient qu'elles recevraient une somme forfaitaire. Les opérations ont commencé pendant la dernière semaine d'août et les deux contrats ont été terminés pendant la seconde semaine d'octobre. Toutefois, il est devenu évident que l'étendue de la pollution due aux hydrocarbures était supérieure à l'estimation faite lors de la signature des contrats. Un autre contrat concernant des opérations de nettoyage supplémentaires a donc été signé avec la société française qui devait à cette fin être payée sur la base du nombre de jours de travail. Ces opérations devaient se terminer à la fin du mois de mars 1995.

2.10 Environ 11 000 m³ de déchets d'hydrocarbures ont été collectés et devront être évacués.

3 Demandes d'indemnisation

Emirats arabes unis

3.1 Le Souverain de Fujairah, Sa Majesté le Cheikh Hamad bin Mohammed al Sharqi, a créé un "Haut Comité pour le suivi de la pollution", également connu sous le nom de "Comité de l'évaluation de la limitation et des dommages" pour examiner les dommages résultant du sinistre et pour coordonner les demandes d'indemnisation. Ce comité était présidé par le Directeur général adjoint du port de Fujairah et comprenait des fonctionnaires du Gouvernement de Fujairah et du Gouvernement fédéral des Emirats arabes unis. Les représentants agissant au nom du propriétaire du navire et du Britannia P & I Club, et les experts du FIPOL n'ont pas été invités à assister à ses réunions.

3.2 Le Gouvernement de Fujairah a notifié au tribunal de Fujairah 30 demandes d'indemnisation d'un montant total de Dhs 162 967 248 (£28 millions). Toutefois, jusqu'à présent le Gouvernement n'a présenté que 19 demandes d'indemnisation au Britannia P & I Club, pour un total de Dhs 98 261 000 (£16,8 millions). Récemment, le FIPOL a reçu notification de 17 autres demandes d'indemnisation (soit 36 demandes en tout) et certaines d'entre elles n'ont pas encore été chiffrées.

3.3 Le Gouvernement de Fujairah a reçu des pêcheurs de toute la côte est des Emirats arabes unis une demande d'indemnisation pour les dommages causés à la pêche d'un montant de Dhs 49,6 millions (£8,5 millions). Cette demande a été examinée par un sous-comité de la pêche créé le 9 juillet par le Haut Comité mentionné au paragraphe 3.1 ci-dessus. Ce sous-comité a évalué les dommages totaux subis par 743 pêcheurs à Dhs 36,9 millions (£6,3 millions). Le sous-comité

qui a examiné cette demande était composé de représentants du Ministère de l'agriculture et de la pêche, de l'Agence fédérale de l'environnement et du Service des garde-côtes et des frontières des EAU, ainsi que des municipalités de Fujairah, de Dibba et de Sharjah et de représentants des coopératives de pêche de Fujairah et de Dibba. Un représentant du Gouvernement de Fujairah et des représentants des pêcheurs de Dibba Hassan, d'Alghorfa et de Kalba ont également assisté à certaines des réunions. Après les réunions initiales du sous-comité, le Britannia P & I Club a été invité à envoyer un représentant aux réunions suivantes, et un observateur a assisté à la quatrième et à la cinquième réunion au nom du Club.

3.4 Le sous-comité de la pêche a établi un formulaire de demande d'indemnisation. Le FIPOL a été informé que chaque pêcheur avait rempli un formulaire donnant notamment la liste de son matériel, le nombre des membres de son équipage et leurs salaires. Ce sous-comité a établi les niveaux maximaux admissibles pour les recettes journalières par type de bateau, l'effectif maximal de l'équipage par bateau et le nombre maximal de filets et d'autres appareils endommagés qui seraient acceptés dans une demande, ainsi que des coûts unitaires pour l'équipage et le matériel endommagé ou perdu. Le nombre maximal de jours de pêche perdus a été fixé par le sous-comité à un équivalent de 10 jours pour les pêcheurs basés au sud de Badiyah, où les hydrocarbures avaient atteint le littoral, et à un équivalent de 22 jours pour ceux qui étaient basés à Badiyah et dans les villages situés au nord de cette agglomération.

3.5 Le sous-comité de la pêche a apparemment examiné chacune des demandes individuellement et les a évaluées sur la base des renseignements présentés dans les formulaires, des pratiques de pêche avérées de chaque demandeur et des renseignements fournis par les représentants des coopératives de pêche qui avaient, semble-t-il, interrogé les pêcheurs individuellement.

3.6 Le Gouvernement de Fujairah a présenté le 16 août 1994 la demande d'indemnisation relative aux dommages à la pêche au correspondant local du Britannia P & I Club. Les experts nommés par le Club et le FIPOL^{<1>} ont commencé à étudier cette demande à la fin du mois d'août 1994 et procédé à une évaluation préliminaire des pertes subies par les pêcheurs. Les demandeurs n'ayant guère donné de renseignements, l'évaluation a été faite sur la base d'une enquête menée dans le secteur de la pêche en septembre 1994 et de résumés publiés des statistiques de la pêche, de relevés des ventes journalières de poisson de la Société des pêcheurs de Khorfakkan (coopérative de pêche importante) et d'autres documents pertinents. De ces données a été tiré un modèle de l'impact économique du sinistre. Les experts ont estimé la perte totale à Dhs 5,2 millions (£890 000). En janvier 1995, le Britannia P & I Club a payé cette somme à titre d'avance au Gouvernement, après consultation avec l'Administrateur. Le Gouvernement de Fujairah ayant fourni en janvier 1995 des éclaircissements sur un point donné, l'évaluation a été ajustée pour être portée à Dhs 6 572 707 (£1 123 500). La différence de Dhs 1 372 707 (£240 000) a été versée au Gouvernement par le Club en février 1995, à nouveau après consultation avec l'Administrateur.

3.7 La grande disparité entre l'évaluation des experts engagés par le Britannia P & I Club et le FIPOL, d'une part et celle du sous-comité de la pêche, d'autre part, est principalement due aux trois raisons suivantes:

3.7.1 Des demandes d'indemnisation ont été présentées au nom de pêcheurs exerçant dans des zones qui n'avaient pas été contaminées par les hydrocarbures. Il a été soutenu que ces pêcheurs non plus n'avaient pas pêché pendant quelques jours après le sinistre vu l'incertitude de la situation. Il a également été soutenu que les ventes de poisson pris localement avaient été interrompues du fait du sinistre. Toutefois, les renseignements obtenus par les experts lors des entrevues avec les pêcheurs et à la lecture des relevés des ventes de poisson de la Société des pêcheurs de Khorfakkan ont confirmé leur conclusion, à savoir que seuls les pêcheurs qui exerçaient dans les zones contaminées avaient subi un manque à gagner. En outre,

<1>

M. A. Seymour, aidé de M. G. Macfadyen, MacAlister Elliot & Partners Ltd, Lynington (Royaume-Uni).

les experts ont estimé que seuls les pêcheurs opérant dans les zones contaminées avaient subi des pertes ou des dommages à leurs appareils de pêche.

3.7.2 Le montant demandé au titre des pertes ou des dommages causés aux filets et autres appareils de pêche représente 61% de la demande d'indemnisation relative à la pêche. Le niveau des pertes ou des dommages causés aux appareils de pêche a été considéré par les experts comme excessif. Selon une enquête effectuée auprès d'un échantillon de la flotte de pêche par les experts du Club P & I, il semble que chaque pêcheur de la zone considérée qui avait un filet à thazard ou à thon ou un filet dérivant ait présenté une demande pour dommage ou perte. Ceci ne correspond pas à la structure de l'activité de la pêche telle qu'elle ressort des entrevues mentionnées au paragraphe 3.7.1. De plus, les nasses qui auraient été perdues étaient selon les experts plus nombreuses que celles qui étaient utilisées. Les montants demandés au titre de deux catégories d'appareils de pêche (nasses et sennes de plage) ont été écartés par les experts, car aucune explication plausible n'avait été présentée sur la manière dont ces appareils auraient pu être endommagés ou perdus, et aucune preuve n'avait été donnée pour démontrer que ces articles avaient en fait été perdus ou endommagés de manière irréparable. Il semble qu'à part les entrevues qui auraient été conduites par les coopératives de pêche, il n'ait pas été procédé à une enquête sur le matériel endommagé et qu'aucune documentation systématique ni preuves photographiques n'aient été réunies concernant les biens endommagés, ou leur destruction ultérieure.

3.7.3 Les coûts unitaires appliqués par le sous-comité en ce qui concerne les appareils de pêche endommagés ou perdus ont été considérés par les experts comme étant trop élevés pour la plupart des catégories d'équipement lorsqu'on les compare aux prix cités par les fournisseurs locaux.

3.8 A la suite de nouvelles discussions tenues en février 1995 avec les membres du sous-comité de la pêche, les experts engagés par le Club et le FIPOL ont revu leur évaluation des pertes subies par les pêcheurs, sans être en mesure de présenter une réévaluation fiable du montant des dommages subis. Après avoir entendu de nouvelles explications des membres du sous-comité concernant les causes des pertes subies, les experts ont accepté en principe les dommages causés à deux catégories d'appareils de pêche qui avaient été rejetés précédemment. Toutefois, en dépit de ces explications, ils n'ont pas pu déterminer le chiffre de ces pertes. Ils ont également admis que l'industrie de la pêche avait vraisemblablement été perturbée dans certaines zones qui n'avaient pas été contaminées par les hydrocarbures, mais là aussi ils n'ont pu quantifier les pertes éventuellement encourues.

3.9 Pendant les discussions mentionnées au paragraphe 3.8 ci-dessus, les experts nommés par le Club et le FIPOL ont demandé au sous-comité de la pêche et au Ministre adjoint de l'agriculture et de la pêche à Dubai, de leur fournir des statistiques détaillées sur la pêche et des relevés des ventes des marchés municipaux du poisson. Ces données n'ont pas été fournies.

3.10 De l'avis des experts engagés par le Club et le FIPOL, les preuves limitées dont ils disposent ne justifient pas le niveau de pertes évalué par le sous-comité de la pêche.

3.11 Les entrepreneurs français et saoudien chargés du nettoyage qui sont mentionnés au paragraphe 2.9 ci-dessus ont présenté chacun des demandes d'indemnisation s'élevant à Dhs 4,65 millions (£795 000). Après consultation avec l'Administrateur, le Britannia P & I Club a payé respectivement les sommes de Dhs 4 247 000 (£726 000) et Dhs 4,65 millions (£795 000) à ces entrepreneurs. La société française a reçu une somme légèrement inférieure à celle qu'elle avait réclamée parce qu'une partie des travaux qu'elle aurait dû effectuer dans le cadre du contrat forfaitaire d'origine avait été reportée sur le nouveau contrat prévoyant un tarif journalier (voir paragraphe 2.9). Un montant de Dhs 2 225 040 (£380 300) a été versé par le Club au

Gouvernement au titre de ce contrat pour travaux supplémentaires et le versement d'une autre somme de Dhs 841 449 (£144 000) a été approuvé, à nouveau après consultation avec l'Administrateur.

3.12 L'entrepreneur local responsable des opérations de récupération des hydrocarbures au large pendant les premières phases après le sinistre, a présenté une demande d'indemnisation de US\$6 millions (£3,8 millions). Le Britannia P & I Club a versé une avance de US\$1 million (£628 000) à cet entrepreneur. Après avoir examiné cette demande, les experts du Club et du FIPOL ont estimé que le montant en était excessif car le calcul se fondait sur des tarifs de location exagérés, et parce que les navires et le matériel avaient été loués pour des périodes plus longues que ce n'était nécessaire.

3.13 Le Gouvernement de Fujairah a présenté diverses demandes d'indemnisation liées aux opérations de nettoyage et aux coûts de son personnel, à raison d'un montant total de Dhs 9,2 millions (£1,6 million). Après consultation avec l'Administrateur, le Britannia P & I Club a versé des avances de Dhs 3,35 millions (£573 000) au total. Le Gouvernement de Fujairah n'a pas fourni suffisamment de renseignements pour justifier un versement anticipé au titre de la demande de Dhs 5 517 641 (£943 000) présentée pour les coûts du personnel gouvernemental. Le Gouvernement réclame également Dhs 327 702 (£56 000) pour des frais encourus pour une enquête dont le double objectif était d'établir la carte de la dissémination et de la pénétration des hydrocarbures le long de la côte, et d'enregistrer tout dommage à l'environnement résultant du déversement.

3.14 Une demande d'indemnisation de Dhs 1 634 840 (£280 000) a été présentée par le Gouvernement de Fujairah pour les frais encourus par l'Abu Dhabi National Oil Company (ADNOC) au titre de l'assistance fournie par le centre de lutte contre les déversements d'hydrocarbures de cette société. Trois demandes d'indemnisation s'élevant au total à Dhs 17 640 334 (£3 millions) ont été présentées pour des préjudices allégués notamment au titre de la perte de valeur d'un logement privé, de l'interruption de l'extraction du sable d'une plage et des pertes de recettes d'un hôtel du littoral. Ces quatre demandes sont en cours d'examen.

3.15 Les avances versées au Gouvernement de Fujairah par le Britannia P & I Club pour les demandes mentionnées ci-dessus représentent un total de Dhs 23 369 000 (£4 millions).

3.16 Le Britannia P & I Club a également versé Dhs 86 423 (£14 700) au titre des frais encourus par le Gouvernement de Fujairah pour obtenir des conseils à propos du transbordement des hydrocarbures restant dans le *Seki* et d'autres questions relatives à l'état du navire et à la cause du sinistre. De l'avis de l'Administrateur, ces coûts ne relèvent pas des notions de "dommage par pollution" et de "mesures de sauvegarde" définies dans la Convention sur la responsabilité civile et dans la Convention portant création du Fonds.

3.17 Une demande d'indemnisation a été présentée par la Gulf Agency Company (GAC) en tant qu'agent local du propriétaire du *Seki*, pour un montant de Dhs 753 745 (£129 000), au titre de la première phase des opérations de nettoyage. Un versement du même montant a été effectué par le Britannia P & I Club.

3.18 Sur la base d'une évaluation préliminaire des dommages causés par le sinistre, l'Administrateur ne s'attendait pas à l'origine à ce que le montant des demandes d'indemnisation dépasse le montant de limitation applicable au *Seki*. C'est seulement en octobre 1994 qu'il s'est rendu compte que les demandes excéderaient en fait ce montant et que le FIPOL serait appelé à traiter ces demandes.

3.19 L'Administrateur et les représentants du Britannia P & I Club sont allés à Fujairah les 30 et 31 janvier 1995 pour y avoir des entretiens avec les représentants du Gouvernement de Fujairah. D'autres entretiens se sont tenus ensuite avec l'avocat représentant le Gouvernement.

3.20 Lors de ses discussions avec les représentants du Gouvernement, l'Administrateur a déclaré que, conformément à la politique arrêtée par l'Assemblée et le Comité exécutif du FIPOL, les demandes d'indemnisation ne pouvaient être acceptées que si elles s'appuyaient sur des documents ou d'autres preuves. Le Gouvernement a fait observer que, notamment pour les demandes concernant la pêche, aucune autre preuve n'était disponible, puisque les pêcheurs n'enregistraient pas leurs prises.

3.21 Les demandes notifiées au tribunal, mais non encore présentées au Britannia P & I Club, comprennent des demandes portant sur une somme totale de Dhs 2,5 millions (£427 000) au titre de pertes supplémentaires subies par certains secteurs de l'économie autres que la pêche (comme les pertes d'un hôtelier de Fujairah, de transporteurs de poisson, de négociants en poissons et de producteurs de glace), et une demande pour des dommages allégués à l'environnement s'élevant à Dhs 59 millions (£10,1 millions).

3.22 En ce qui concerne les demandes d'indemnisation relatives aux dommages à l'environnement, il convient d'appeler l'attention sur la résolution N°3 adoptée en 1980 par l'Assemblée du Fonds qui affirme que "la détermination du montant de l'indemnisation à verser par le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ne doit pas être effectuée sur la base d'une quantification abstraite des dommages effectuée au moyen de modèles théoriques."

3.23 La position du FIPOL au sujet de la recevabilité des demandes d'indemnisation liées aux dommages au milieu marin peut se résumer de la manière suivante (documents FUND/WGR.7/4, paragraphe 7.1 et FUND/A.17/23, paragraphes 7.3.5 et 7.3.6):

- a) le FIPOL accepte les demandes qui, selon la terminologie employée dans le document FUND/WGR.7/4[↔], portent sur des "éléments quantifiables" du dommage au milieu marin, tels que:
 - i) le coût raisonnable de la remise en état de l'environnement pollué; et
 - ii) les pertes de bénéfices (de recettes, de revenus) résultant du dommage au milieu marin qui ont été subies par des personnes directement tributaires des recettes qu'elles tirent de leurs activités côtières ou liées au secteur maritime comme le manque à gagner des pêcheurs ou des hôteliers et des restaurateurs de stations balnéaires.
- b)
 - i) Le FIPOL n'a cessé de soutenir que les demandes liées à des éléments non quantifiables du dommage au milieu marin n'étaient pas recevables.
 - ii) L'Assemblée a rejeté les demandes d'indemnisation pour dommages au milieu marin qui étaient calculées sur la base de modèles théoriques.
 - iii) Une indemnisation ne peut être accordée que si le demandeur a subi un préjudice économique quantifiable.
- c)
 - i) Les dommages de caractère punitif, calculés en fonction de la gravité de la faute commise et/ou de l'ampleur du bénéfice obtenu par la partie fautive ne sont pas recevables.

↔

Aux fins du document cité, l'expression "éléments quantifiables" désigne les dommages au milieu marin dont la valeur peut être évaluée aux prix du marché; l'expression "éléments non quantifiables" désigne les dommages dont le montant ne peut être évalué aux prix du marché.

- ii) Les sanctions pénales et civiles imposées pour une pollution par les hydrocarbures émanant d'un navire ne constituent pas une indemnisation et ne relèvent donc pas de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds.

3.24 Le Gouvernement a également demandé une indemnisation au titre d'honoraires d'un montant total de Dhs 1 363 386 (£233 000) qu'il avait encourus pour obtenir des conseils spécialisés auprès de divers cabinets d'avocats des Emirats arabes unis, de Londres (Royaume-Uni) et des Etats-Unis. Dans ses entretiens avec le Gouvernement, l'Administrateur s'est référé à la décision prise par le Comité exécutif, à sa 37ème session, concernant les honoraires professionnels. Le Comité avait en effet décidé qu'il conviendrait de tenir compte d'honoraires raisonnables pour des services rendus mais qu'il ne faudrait pas payer d'honoraires conditionnels ou calculés en fonction d'un pourcentage. Le Comité avait estimé qu'il faudrait déterminer, lors de l'examen d'une demande particulière, si et dans quelle mesure des honoraires étaient payables en prenant en considération les besoins du demandeur qui pouvait nécessiter les conseils d'un expert, l'utilité des services rendus par ce dernier, la qualité de ces services, le temps requis à cette fin et le tarif normal pour ce type de services (document FUND/EXC.37/3, paragraphe 4.2.21).

3.25 L'Administrateur a indiqué au Gouvernement de Fujairah que le FIPOL admettait qu'un demandeur pouvait avoir besoin de l'aide d'experts ou de conseillers en raison de la complexité de sa demande et que le Gouvernement nécessitait une telle assistance, étant donné, en particulier, que les connaissances spécialisées qui étaient requises faisaient relativement défaut dans les Emirats arabes unis. Il a expliqué que, pour être recevables, les travaux effectués devaient être utiles au demandeur et faciliter la présentation et le règlement de la demande ou y contribuer. Il a déclaré qu'il fallait objectivement évaluer la qualité des travaux et déterminer si le conseiller possédait les connaissances nécessaires afin d'être considéré comme qualifié pour traiter des questions liées à l'affaire en cause. Il a fait observer que puisque les demandes d'indemnisation formées contre le FIPOL ne pouvaient reposer que sur la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds - auxquelles les Etats-Unis n'étaient pas Partie, il lui semblait que les cabinets d'avocats américains ne seraient pas familiarisés avec le système d'indemnisation instauré par ces Conventions et qu'ils ne seraient donc pas à même de donner les conseils voulus. L'Administrateur a indiqué qu'il vaudrait mieux s'adresser à des avocats et autres experts qualifiés d'Etats qui avaient acquis une expérience du traitement des demandes d'indemnisation en vertu des Conventions.

3.26 Dans son échange de correspondance avec le Gouvernement, l'Administrateur a également déclaré que, puisque le FIPOL ne traitait que des demandes d'indemnisation pour dommages par pollution relevant des Conventions, les honoraires demandés pour des conseils spécialisés n'étaient recevables que si ces conseils portaient sur des questions qui pouvaient raisonnablement donner lieu à réparation en vertu des Conventions. Il a expliqué que cela ne signifiait pas que des activités qui n'avaient pas trait à des demandes d'indemnisation en vertu des Conventions ne puissent constituer la base de demandes d'indemnisation des honoraires en vertu d'autres règlements applicables et à l'encontre d'autres sujets que le FIPOL. L'Administrateur a également déclaré que, à son avis, il n'était pas raisonnable de faire appel à six cabinets d'avocats, étant donné que cela pouvait entraîner d'inutiles doubles emplois.

3.27 L'Administrateur a demandé une description plus détaillée des travaux effectués par les divers cabinets, pour permettre au Fonds de déterminer si et dans quelle mesure les honoraires réclamés étaient raisonnables, mais à ce jour il n'a pas reçu cette description.

3.28 Le Britannia P & I Club a versé une avance de Dhs 899 078 (£153 700). L'Administrateur a indiqué au Gouvernement de Fujairah et au Club que cette avance ne préjugait pas de la position du FIPOL à l'égard de la recevabilité des honoraires professionnels.

Oman

3.29 Le Gouvernement omanais a soumis une demande s'élevant à OR100 564 (£164 000) au titre de frais de surveillance, de frais encourus pour la mise en état d'alerte d'aéronefs épandeurs de dispersants et pour la fourniture de matériel de récupération au large au Gouvernement de Fujairah. La demande comportait une rubrique chiffrée à OR27 000 (£44 000) pour les dommages causés à la pêche le long du littoral atteint de la péninsule de Musandam. Cette demande a été réglée et acquittée par le Club P & I en novembre 1994, à raison de OR92 279 (£150 500), après consultation avec l'Administrateur.

4 Nécessité de justifier les demandes d'indemnisation

4.1 Dans le contexte des demandes nées du sinistre du *Seki*, l'Administrateur souhaite appeler l'attention sur la position adoptée par le 7ème Groupe de travail intersessions au sujet du calcul du montant des préjudices subis par un demandeur (document FUND/A.17/23, paragraphe 7.2.33), comme suit:

Le Groupe de travail a appuyé la politique du FIPOL qui exigeait des demandeurs qu'ils justifient leurs préjudices. Il a toutefois été reconnu que, dans bien des pays et, en particulier, dans les pays en développement, il serait très difficile et parfois impossible aux demandeurs de présenter des documents appropriés pour justifier leurs demandes. Le Groupe de travail a estimé qu'il faudrait requérir les pièces justificatives en fonction de ce qui pouvait être raisonnablement attendu d'un demandeur dans le pays considéré.

4.2 A sa 17ème session, l'Assemblée a approuvé les conclusions du Groupe de travail intersessions (document FUND/A.17/35, paragraphe 26.5).

4.3 Pour ce qui est des demandes portant sur les préjudices des pêcheurs, aucun document témoignant des pertes effectivement subies par les individus en cause n'a été présenté. Les demandes ont été calculées par le sous-comité de la pêche mentionné au paragraphe 3.3 ci-dessus. Dans son rapport, ce sous-comité explique succinctement comment il est parvenu à une évaluation de Dhs 36,9 millions (£6,3 millions). Lors d'entretiens tenus en février 1995 avec les experts du FIPOL spécialisés dans les questions de pêche, le sous-comité a donné d'autres détails sur la méthode de calcul utilisée. De plus amples explications sur la méthode appliquée pour déterminer la période pendant laquelle la pêche avait été interrompue ont été fournies par l'avocat du Gouvernement dans une lettre envoyée récemment à l'Administrateur. Aucun document formel n'a été présenté pour étayer les dommages ou pertes causés aux appareils de pêche. La somme calculée par le sous-comité et le montant évalué par les experts nommés par le FIPOL et le Britannia P & I Club diffèrent considérablement. Dans leur analyse, ces experts se sont fondés sur les niveaux les plus probables des pertes effectivement subies d'après les données dont ils disposaient, comme cela est indiqué au paragraphe 3.6.

4.4 L'Administrateur reconnaît que les pêcheurs intéressés n'ont pas de comptes ni de déclarations fiscales pour étayer leurs demandes. Il reconnaît également que les statistiques publiées sur la pêche ne sont pas exactes et que les relevés de vente disponibles ne donnent pas une image correcte des recettes habituelles des pêcheurs de la région. Néanmoins, les experts employés par le Britannia P & I Club et le FIPOL ont été d'avis que le montant calculé par le sous-comité n'était pas appuyé par les faits, tant en ce qui concerne les prises que la zone sinistrée. De même, les experts ont estimé que la somme fixée par le sous-comité pour les dommages allégués aux appareils de pêche manquait de réalisme.

4.5 Vu les difficultés que pose l'évaluation des demandes relatives à la pêche dans l'affaire du *Seki*, l'Administrateur invite le Comité exécutif à se pencher sur la question de l'approche qu'il conviendrait de suivre pour ce calcul.

5 Procédure en limitation et questions connexes

5.1 Le montant de limitation applicable au *Seki* est de 14 millions de DTS (environ £13,6 millions). Le Britannia P & I Club a constitué un fonds de limitation pour le montant de limitation auprès du tribunal de Fujairah au moyen d'une lettre de garantie.

5.2 Par l'intermédiaire de son agent (World-Wide Shipping Agency Ltd), le propriétaire du *Seki* a conclu un mémorandum d'accord avec le Gouvernement de Fujairah. Conformément à ce mémorandum, le propriétaire a déposé US\$19,6 millions (£12,3 millions) auprès d'une banque dans les Emirats arabes unis. Une demande présentée par le Gouvernement peut faire l'objet d'un paiement prélevé sur ce dépôt même si elle a été rejetée par le Britannia P & I Club et le FIPOL. Si un tel versement devait être effectué au titre d'une demande rejetée, le propriétaire du navire pourrait intenter une action en justice à l'égard de cette demande contre le Club et le FIPOL auprès du tribunal compétent des Emirats arabes unis. Le Gouvernement est obligé de rembourser au propriétaire du navire le montant reçu au titre d'une partie quelconque d'une demande qui n'a pas été confirmée par le tribunal. A ce jour, aucune demande n'a fait l'objet d'un versement en vertu de cette procédure.

5.3 L'Administrateur a bien précisé au propriétaire du navire et aux autorités des Emirats arabes unis que le FIPOL n'était pas lié par un quelconque accord concernant une demande, à moins que cette demande n'ait été explicitement approuvée par le FIPOL ou qu'elle ait été établie par un jugement définitif rendu par un tribunal compétent à la suite d'une procédure en justice intentée en vertu de l'article IX de la Convention sur la responsabilité civile ou de l'article 7.1 de la Convention portant création du Fonds.

6 Enquêtes sur la cause du sinistre

Les autorités des Emirats arabes unis enquêtent sur la cause du sinistre. Le FIPOL suit ces enquêtes.

7 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements donnés dans le présent document; et
 - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées concernant le traitement des demandes nées du sinistre.
-