



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

COMITÉ EXÉCUTIF  
13ème session  
Point 5 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.13/7  
28 juin 2001  
Original: ANGLAIS

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

(tenue du 25 au 28 juin 2001)

Président: M. G Sivertsen (Norvège)  
Vice-Président: M. Luis Díaz-Monclús (Venezuela)

### *Ouverture de la session*

#### **1 Adoption de l'ordre du jour**

Le Comité exécutif a adopté l'ordre du jour tel qu'il figure dans le document 92FUND/EXC.13/1.

#### **2 Examen des pouvoirs des représentants**

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

Allemagne	Irlande	Pays-Bas
Australie	Japon	Singapour
Canada	Lettonie	Vanuatu
France	Norvège	Venezuela
Îles Marshall		

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

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

Belgique	Grèce	Philippines
Chypre	Inde	Pologne
Danemark	Italie	République de Corée
Émirats arabes unis	Libéria	Royaume-Uni
Espagne	Malte	Suède
Fédération de Russie	Panama	Tunisie
Finlande		

2.4 Les États non membres ci-après étaient représentés en qualité d'observateurs:

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

Argentine Kenya

*Autres États*

Cameroun	Équateur	Malaisie
Chili	États-Unis	Portugal
Colombie	Iran (République islamique d')	
Côte d'Ivoire		

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

*Organisations intergouvernementales:*

Commission européenne

Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

*Organisations internationales non gouvernementales:*

Cristal Limited

International Group of P & I Clubs

International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)

Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

Union internationale de sauvetage

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**

3.1.1 Le Comité exécutif a pris note des changements intervenus dans le cadre du sinistre du *Nakhodka*, tels que figurant dans le document 92FUND/EXC.13/2.

*Demandes d'indemnisation*

3.1.2 Le Comité a relevé que des demandes s'élevant au total à ¥25 445 millions (£149 millions) avaient fait l'objet d'un accord de règlement à raison d'un montant total de ¥17 914 millions (£105 millions). Il a relevé en outre que les sommes versées aux demandeurs se chiffraient au total à ¥16 495 millions (£88 millions), y compris les paiements effectués par le propriétaire du navire et son assureur. Le Comité a également pris acte de la situation pour ce qui est de l'évaluation des demandes restantes, d'un montant total de ¥9 695 millions (£57 millions), notant en particulier que l'évaluation de la plupart des demandes encore en souffrance serait achevée d'ici octobre 2001.

*Demandes relatives à la voie d'accès*

- 3.1.3 Le Comité a pris note des renseignements relatifs aux demandes au titre de la construction et du démantèlement d'une voie d'accès menant du rivage à la section avant du *Nakhodka* qui s'était retournée, construite pour permettre aux camions-citernes de s'approcher suffisamment près de l'épave, facilitant ainsi l'enlèvement des hydrocarbures, comme cela est exposé au paragraphe 3 du document 92FUND/EXC.13/2. Il a été relevé que ces demandes étaient examinées en fonction des critères de recevabilité établis par les Assemblées des Fonds de 1971 et de 1992, à savoir le caractère raisonnable de l'opération de construction de la voie d'accès d'un point de vue technique objectif.
- 3.1.4 La délégation japonaise a déclaré que les FIPOL, l'assureur du propriétaire du navire et le Gouvernement japonais étaient en train d'examiner les demandes relatives à la voie d'accès, et que, sans souhaiter entrer dans les détails, elle soulignait que le Service des garde-côtes japonais avait pris la décision de construire la voie d'accès compte tenu des conditions météorologiques imprévisibles et défavorables en hiver dans la mer du Japon et des autres difficultés rencontrées alors.
- 3.1.5 Plusieurs délégations ont avancé que l'assureur du propriétaire du navire et les FIPOL devraient s'efforcer de régler ces demandes, et ont souligné qu'il importait que les FIPOL demeurent objectifs quant à ce type de demandes. Quelques délégations ont en outre fait valoir que le montant élevé de ces demandes ne devrait pas avoir d'influence sur la manière dont elles étaient traitées par les FIPOL, bien que, s'agissant de l'évaluation de demandes de cette ampleur, ceux-ci aient à faire preuve d'une grande prudence.
- 3.1.6 Plusieurs délégations ont affirmé que les FIPOL ne devraient pas considérer la construction de la voie d'accès comme n'étant pas raisonnable rétrospectivement car cela découragerait les autorités nationales de prendre des mesures de sauvegarde novatrices à l'avenir.

*Actions en justice*

- 3.1.7 Le Comité a pris note de l'évolution de la situation concernant les procédures judiciaires énoncées aux paragraphes 4.1 à 4.13 du document 92FUND/EXC.13/2.
- 3.1.8 De l'avis de certaines délégations, les FIPOL devraient résolument envisager d'intenter une action en recours contre le propriétaire du navire, l'assureur P & I, la société mère du propriétaire du navire et le Registre maritime russe de navigation. Il a été proposé en outre que les Fonds envisagent la possibilité d'intenter une action récursoire dans des pays autres que le Japon, ainsi que les problèmes liés à la nécessité de lever le voile sur les sociétés et les difficultés concrètes pour ce qui est de saisir un navire de la société mère au Japon.

*Solution globale*

- 3.1.9 Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de poursuivre le dialogue avec le Gouvernement japonais, le propriétaire et son assureur concernant les demandes en suspens et d'examiner les possibilités de parvenir à un accord global sur toutes les questions encore en suspens.
- 3.1.10 La délégation japonaise a déclaré que, s'il était possible de conclure un accord pour toutes les demandes en souffrance, et ce à la satisfaction de toutes les parties intéressées, cela permettrait de parvenir rapidement à un règlement global.

**3.2 Erika**

- 3.2.1 Le Comité exécutif a pris note des faits nouveaux survenus dans le cadre du sinistre de l'*Erika*, tels que figurant dans les documents 92FUND/EXC.13/3, 92FUND/EXC.13/3/Add.1 et 92FUND/EXC.13/3/Add.2.

*Demandes d'indemnisation*

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

Au 20 juin 2001, 4 960 demandes avaient été déposées, pour un montant total de FF765 millions (£71 millions). 919 d'entre elles, représentant 18 % du total, l'ont été entre mars et juin 2001.

Environ 3193 demandes, représentant FF327 millions (£31 millions), ont fait l'objet d'une évaluation, pour FF206 millions (£19 millions). Ce sont donc 64% des 4960 demandes reçues qui ont été évaluées.

Cent quatre-vingt-quatorze demandes, d'un montant de FF18 millions (£1,7 million), avaient été rejetées, mais nombre d'entre elles font l'objet d'une nouvelle évaluation à la faveur du complément de justificatifs communiqués par les demandeurs.

L'assureur du propriétaire du navire, la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual), a versé des indemnités au titre de 2038 demandes, pour un montant total de FF82 millions (£7,6 millions). La plupart des indemnités versées correspond à 60% des montants approuvés, encore que certains paiements pour situations difficiles versés dans les premiers temps l'aient été en totalité, ou à un pourcentage supérieur à 60%.

1 761 autres demandes, correspondant à FF438 millions (£41 millions), sont soit en cours d'évaluation soit en attente d'un complément d'information requis pour l'évaluation.

3.2.3 Le Comité exécutif a relevé que vu le nombre de demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Erika* - notamment dans le secteur du tourisme - le Fonds de 1992, avec l'aide d'un cabinet d'experts en tourisme que le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual avaient engagé au Royaume-Uni et en France, avait mis au point un logiciel pour aider les experts à procéder à l'évaluation des demandes d'indemnisation. Ce logiciel a été mis en service en mai 2001 et devrait réduire de beaucoup le temps consacré à l'évaluation.

3.2.4 Plusieurs délégations ont remercié les FIPOL d'avoir mis en place le logiciel permettant de diligenter le traitement des demandes d'indemnisation, progrès qui sera certainement très utile lors de sinistres à venir.

3.2.5 La délégation française a constaté avec satisfaction que le traitement des demandes d'indemnisation évoluait dans le bon sens. Elle a fait valoir que bien qu'il s'agisse d'une procédure complexe, il importait d'accélérer le rythme auquel les demandes étaient évaluées, compte tenu du fait que plus de 2 400 demandes émanant du secteur touristique étaient encore en souffrance. La délégation française a instamment prié le Fonds de 1992 de persévérer dans ses efforts et a offert l'aide du Gouvernement français pour améliorer plus encore le traitement des demandes d'indemnisation.

3.2.6 Le Comité exécutif a rappelé que le Gouvernement français avait mis en place un mécanisme permettant d'assurer des paiements d'urgence dans le secteur de la pêche, lequel mécanisme est géré par l'Office national interprofessionnel des produits de la mer et de l'aquaculture (OFIMER), organisme public rattaché au Ministère français de l'agriculture et des pêches. Il a été noté qu'au 30 mai 2001, l'OFIMER avait versé FF25,3 millions (£2,5 millions) aux demandeurs du secteur de la pêche et FF13,1 millions (£1,3 million) aux paludiers.

3.2.7 La délégation française a précisé que depuis septembre 2000, les compléments d'indemnisation versés par l'OFIMER le sont sur la base du préjudice agréé par les experts engagés par la Steamship Mutual et le Fonds de 1992.

3.2.8 La délégation française a fait savoir que s'agissant du secteur du tourisme, le Gouvernement français avait mis en place un dispositif similaire de complément d'indemnisation qui fonctionnait

depuis le mois de juin 2001 et qui reposait lui aussi sur l'évaluation du préjudice par les experts du Fonds de 1992, le complément n'étant versé que lorsqu'un accord a été atteint entre la victime et le Fonds de 1992. La délégation française a précisé que les victimes seraient ainsi indemnisées à 100% du montant approuvé, soulignant que l'efficacité du système dépendait de la rapidité avec laquelle l'évaluation était conduite.

- 3.2.9 L'Administrateur a fait savoir au Comité que les 899 demandes relevant du secteur du tourisme qui avaient été évaluées, d'un montant de FF150 millions, avaient été approuvées pour un montant de FF95 millions, ce qui correspondait à environ 63% du montant des demandes initiales.
- 3.2.10 Le Comité exécutif a exprimé sa reconnaissance au personnel du Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient et aux experts engagés par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual pour l'excellent travail qu'ils avaient accompli, dans des conditions souvent difficiles, et sa reconnaissance pour les progrès réalisés dans le traitement des demandes d'indemnisation.

*Demande soumise à l'examen du Comité exécutif*

- 3.2.11 Le Comité exécutif a rappelé qu'à sa 9<sup>ème</sup> session, le Comité exécutif avait examiné une demande émanant d'une exploitation ostréicole de Cancale (Bretagne Nord), située à une centaine de kilomètres de la zone touchée par les hydrocarbures de l'*Erika*, mais qui réalise son activité commerciale à Crach (Morbihan), à l'intérieur de la zone touchée. La demande vise des pertes encourues en raison d'une réduction des ventes que l'entreprise attribue au sinistre de l'*Erika* du fait d'une perte de confiance de la part des consommateurs. Le Comité exécutif avait estimé ne pas être en possession d'informations suffisantes pour pouvoir prendre une position quant à la recevabilité de la demande. Il avait donc chargé l'Administrateur d'obtenir des détails supplémentaires sur l'activité commerciale du demandeur, en particulier pour savoir dans quelle mesure cette activité était dépendante de la zone touchée et si le demandeur avait pu trouver d'autres débouchés (document 92FUND/EXC.9/12, paragraphe 3.6.39).
- 3.2.12 Le Comité a noté que l'Administrateur avait approfondi son enquête et que celle-ci avait montré que le demandeur achète des naissains d'huîtres qui proviennent du golfe du Morbihan, situé à l'intérieur du périmètre affecté. Ceux-ci sont ensuite transportés à Cancale (en dehors de la zone touchée) où ils parviennent à maturité. Les huîtres sont ensuite renvoyées à Crach (dans le Morbihan), pour être nettoyées, calibrées et mises en bassin de déuration. Après cette dernière étape, elles sont conditionnées, puis étiquetées comme étant originaires du Morbihan. Il a été noté que, d'après le demandeur, 80% de la production est vendue à des grossistes en Bretagne même, 15% dans le reste de la France et 5% à l'étranger. Bien que l'ensemble du traitement et de la commercialisation se fasse normalement à Crach, il se peut qu'une partie de la production ait été traitée et vendue sur place à Cancale même.
- 3.2.13 Le Comité exécutif a convenu avec l'Administrateur que le critère de proximité géographique entre l'activité du demandeur et la contamination était respecté et que l'activité du demandeur devait être considérée comme formant partie intégrante de l'activité économique de la zone touchée par le déversement. Le Comité a donc estimé qu'il existait un degré raisonnable de proximité entre la contamination et tout préjudice effectivement subi par le demandeur et a décidé que cette demande était recevable dans son principe.

*Procédures judiciaires*

- 3.2.14 Le Comité exécutif a fait le point des différentes procédures en cours.
- 3.2.15 Une délégation a jugé que les chances de voir aboutir une action récursoire contre une société de classification étaient minimes et a été d'avis qu'il ne fallait pas tenter d'action récursoire pour un montant important contre une société de classification, qui n'a fait que percevoir des honoraires peu élevés en contrepartie du travail qu'elle a effectué pour le compte du propriétaire du navire.

*Études réalisées au sein du Ministère français de l'économie, des finances et de l'industrie*

- 3.2.16 Le Comité exécutif a rappelé que des études approfondies avaient été menées par le Ministère français de l'économie, des finances et de l'industrie en juin 2000, octobre 2000 et janvier 2001 pour déterminer l'étendue des dommages causés dans le secteur du tourisme par suite du sinistre de l'*Erika*.
- 3.2.17 Il a été rappelé qu'à sa 8ème session, vu l'incertitude quant au montant total des demandes d'indemnisation nées de ce sinistre, le Comité exécutif avait décidé que les paiements du Fonds de 1992 seraient dans un premier temps limités à 50% du montant du préjudice ou dommage effectivement subi par chaque demandeur, conformément aux évaluations des experts du Fonds de 1992 (document 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 3.3.38).
- 3.2.18 Il a été rappelé en outre qu'à sa 11ème session, le Comité exécutif avait décidé de porter le niveau des paiements du Fonds de 1992 de 50% à 60% du montant du dommage effectivement subi par chaque demandeur (document 92FUND/EXC.11/6, paragraphe 3.58).
- 3.2.19 Le Comité a relevé que l'Administrateur avait reçu une nouvelle étude du Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie (dite étude de juin 2001) sur les préjudices subis dans le secteur du tourisme.

*Résumé de l'étude de juin 2001*

- 3.2.20 Le Comité exécutif a noté que l'étude de juin 2001 se fondait à la fois sur les déclarations de TVA des entreprises et sur les demandes effectivement déposées à ce jour pour les locations de vacances, et notamment des meublés.
- 3.2.21 Le Comité a rappelé que les études précédentes, en particulier celle de janvier 2001, s'appuyaient sur deux méthodes, fondées, l'une sur la demande et l'autre sur l'offre. Il est soutenu dans l'étude de juin 2001 que la seule méthode susceptible d'aboutir à une estimation proche de la réalité est celle qui se fonde sur les déclarations de recettes des entreprises elles-mêmes.
- 3.2.22 Le Comité exécutif a relevé que l'étude de juin 2001 établissait une comparaison entre 1999 et 2000 pour les chiffres des déclarations de TVA des entreprises du secteur touristique dans les cinq départements touchés, ce qui permettait de voir l'évolution du chiffre d'affaires de ces entreprises. Il a été noté que si, pour les petites entreprises des secteurs liés au tourisme assujetties à la TVA, seul était disponible un échantillon des déclarations, celles-ci étaient suffisamment représentatives.
- 3.2.23 Le Comité a relevé que, pour les loueurs de meublés, non assujettis à la TVA, l'étude de juin 2001 précisait que, contrairement à l'hypothèse retenue dans l'étude de janvier 2001, il était peu probable que tout le manque à gagner du fait de l'absence de touristes se traduise par une demande auprès du FIPOL. Il a été relevé qu'en effet, pour l'essentiel, il s'agissait de particuliers qui ne sont assujettis à aucune obligation comptable et qui n'avaient besoin d'aucun délai pour formuler une demande dès la saison terminée. On pouvait raisonnablement supposer que ceux qui estimaient pouvoir constituer un dossier de demande d'indemnisation l'avaient déjà fait en cette mi-juin 2001, et que les dossiers à venir ne représentent plus qu'une faible fraction du total. Or, au 15 juin 2001, les demandes reçues étaient limitées à FF13,2 millions (£1,2 million) pour l'ensemble des départements de la zone et concernaient moins de 500 demandeurs. Il a été noté, enfin, que l'explication de la faiblesse de cette demande réelle résidait dans les facteurs suivants:
- le taux de rotation des meublés est sans doute important, ce qui restreint la possibilité de présenter un dossier avec des références probantes sur les années passées;
  - vu que les locations ne sont pas assujetties à la TVA, il est difficile d'apporter une preuve du préjudice à l'appui d'une demande;
  - de nombreuses locations peuvent être occasionnelles, les loueurs étant dès lors mal armés pour faire valoir un véritable préjudice;

- il se peut que des loueurs aient été réticents à déposer un dossier pour une demande d'indemnisation limitée à quelques milliers de francs.

Le Comité exécutif a noté que dans l'étude de juin 2001 le montant maximum des demandes d'indemnisation relevant de cette catégorie était estimé à FF30 millions (£2,8 millions).

- 3.2.24 Le Comité a noté que, tout comme les études précédentes, l'étude de juin 2001 se basait sur les critères de recevabilité établis par le FIPOL, notamment en ce qui concernait l'emplacement géographique des entreprises concernées. Il y est souligné que dans les cinq départements touchés par le sinistre de l'*Erika*, l'essentiel des entreprises se situe dans les espaces intérieurs. Dans le même temps, l'on supposait que l'essentiel des pertes ouvrant droit à indemnisation était le fait d'entreprises situées sur le littoral. Le chiffre d'affaires des entreprises dont les demandes seraient recevables en vertu des critères du FIPOL avait été assorti d'un coefficient réducteur pour obtenir la perte en marge brute, qui est celle utilisée pour le calcul des indemnités.
- 3.2.25 Le Comité a noté que l'étude de juin 2001 estimait à FF363 millions (£34 millions) - FF503 millions (£47 millions) le montant total des pertes ouvrant droit à indemnisation dans le secteur touristique.
- 3.2.26 Il a été noté qu'il était souligné dans l'étude de juin 2001 que le nombre de demandes d'indemnisation émanant du secteur touristique était en diminution depuis quelques mois, que ces demandes totalisaient actuellement FF520 millions (£49 millions) et, en outre, que le taux de satisfaction des demandes n'atteignait que rarement 100%.
- 3.2.27 Le Comité a noté que l'étude de juin 2001 s'interrogeait également sur la probabilité de voir déposer des demandes d'indemnisation au titre de pertes subies en 2001 dans le secteur du tourisme. Il a été noté que si, de mémoire des FIPOL, il était exceptionnel que les préjudices relevant de ce secteur portent sur plus d'une année, rien ne s'y opposait si les effets de la pollution continuaient de se faire sentir. Un certain nombre de demandes ont effectivement été déposées pour l'année 2001. Le Comité a toutefois relevé que l'Observatoire national du tourisme estimait, d'une part, que la saison touristique sur la façade Atlantique serait bonne en 2001 et que, d'autre part, toute menace significative sur la saison touristique 2001 du fait de l'*Erika* pouvait d'ores et déjà être écartée.

*L'avis des experts du Fonds de 1992 sur l'étude de juin 2001*

- 3.2.28 Le Comité exécutif a noté qu'étant donné que les conclusions de l'étude de juin 2001 n'étaient parvenues que le 18 juin 2001, les experts du Fonds de 1992 n'avaient eu que très peu de temps pour les examiner. Les commentaires des experts peuvent se résumer comme suit.
- 3.2.29 Il a été noté que, d'une manière générale, les experts du Fonds de 1992 étaient d'accord pour chiffrer à quelque FF500 millions (£47 millions) le montant total des pertes ouvrant droit à indemnisation et qu'ils convenaient également que le nombre d'hypothèses utilisées dans l'étude de juin 2001 était fort réduit. De l'avis des experts du Fonds de 1992, pour la toute première fois, il était possible d'établir une comparaison directe entre le chiffre d'affaires déclaré réalisé par les entreprises liées au tourisme et le montant des demandes d'indemnisation reçues, étant donné que toute une saison touristique s'était écoulée, que les entreprises visées avaient été à même de mesurer l'ampleur de l'impact de l'*Erika* sur leur chiffre d'affaires, et que l'on pouvait supposer que l'essentiel des entreprises ayant subi de lourdes pertes et ayant l'intention de déposer une demande d'indemnisation l'avaient déjà fait.
- 3.2.30 Le Comité a relevé que les experts avaient signalé que dans les rapports précédents, l'incertitude restait grande quant au montant éventuel des pertes dans le secteur des meublés, mais que l'estimation de l'étude de juin 2001 s'appuyait sur des données avérées ayant trait aux demandes déposées auprès du Fonds de 1992 (et se chiffrant actuellement à FF15 millions ou £1,4 million). Il a été noté que les experts du Fonds de 1992 souscrivaient aux raisons données pour expliquer la faiblesse relative du nombre de ces demandes et qu'à partir de l'hypothèse selon laquelle neuf mois après la fin de la saison touristique 2000, la plupart des propriétaires de meublés ayant

l'intention de déposer une demande l'aurait déjà fait, l'estimation du montant total des préjudices économiques subis dans ce secteur avait été bien révisée à la baisse par rapport aux études précédentes, pour atteindre FF30 millions (£2,8 millions).

- 3.2.31 Le Comité a noté que l'Observatoire national du tourisme avait mené des analyses plus approfondies que n'avaient pu le faire les experts du Fonds de 1992 à partir des données anecdotiques recueillies auprès d'offices du tourisme à l'échelle des communes, des départements et des régions et que l'information fournie confirmait les conclusions auxquelles étaient parvenus les experts du Fonds de 1992, à savoir que, d'une part, la saison touristique 2001 serait au moins aussi bonne que l'avait été celle de 1999 et, dans un autre ordre d'idées, que ce n'était que dans quelques rares cas, dans des endroits où le littoral restait contaminé, que des demandes portant sur l'année 2001 seraient jugées recevables.
- 3.2.32 Le Comité a noté que, de l'avis des experts du Fonds de 1992, il y avait un certain nombre d'autres facteurs dont l'étude de juin 2001 ne tenait pas compte. L'étude ne formulait aucune hypothèse quant à la position des tribunaux français et à leur interprétation de la notion de dommage par pollution. Il a par ailleurs été relevé que l'étude ne tenait pas compte d'éventuelles demandes formulées par des entreprises liées au tourisme dont le chiffre d'affaires en 2000 aurait progressé par rapport à 1999, mais moins qu'elles ne l'avaient prévu, qu'un certain nombre de demandes de ce type avaient effectivement été reçues et qu'elles avaient été jugées recevables lorsque le demandeur avait pu montrer que la courbe de son chiffre d'affaires précédemment en progression constante avait été affectée par le sinistre de l'*Erika*. De l'avis des experts, l'étude ne tenait pas compte des dépenses additionnelles consenties par des associations touristiques ou des entreprises dans le cadre de promotions ou d'autres efforts visant à limiter les effets du sinistre. Par exemple, l'Office du tourisme du département de la Vendée et celui de la région Bretagne avaient effectivement présenté des demandes à ce titre, lesquelles avaient d'ailleurs été approuvées. D'autres demandes avaient été présentées par la Région Pays de la Loire et le département de la Charente-Maritime. Le Comité a noté également que, dans un premier temps, les experts du Fonds de 1992 avaient chiffré les dépenses additionnelles engagées par des associations touristiques pour limiter les effets de la marée noire à quelque FF57 millions (£5,3 millions), mais aussi que certaines autorités départementales ou régionales étaient en train d'augmenter leurs dépenses au titre de programmes promotionnels visant à rétablir l'image de marque de la région et à retrouver les chiffres de fréquentation, tant française qu'étrangère, d'avant l'*Erika*. Il se pouvait que des demandes au titre de l'augmentation des dépenses promotionnelles en 2001 soient présentées.
- 3.2.33 Le Comité a noté aussi que les experts avaient fait valoir que l'étude ne tenait pas compte de demandes extérieures à la France, celles, par exemple, de voyagistes étrangers dont le chiffre d'affaires était tributaire de ventes de vacances dans la zone touchée et qui pourraient démontrer qu'ils dépendaient de la ressource touchée. Deux demandes avaient d'ailleurs été présentées par des voyagistes du Royaume-Uni et l'on s'attendait à une troisième demande de ce type. La question de la recevabilité de ces demandes restait toutefois posée. Le Comité a noté que, de l'avis des experts du Fonds de 1992, il n'était pas impossible que, faute d'avoir tenu compte de ces facteurs, l'étude de juin 2001 ait sous-estimé le niveau global des demandes. En revanche, il se pouvait tout autant que cette sous-estimation soit compensée, si, par exemple, un nombre important de demandeurs décidaient de ne pas présenter de demande.

*Autres estimations du montant total des préjudices imputables au sinistre de l'Erika*

- 3.2.34 Le Comité exécutif a rappelé que peu avant sa 11<sup>ème</sup> session, tenue en janvier 2001, les médias français avaient rendu compte d'une étude des dommages imputables au sinistre de l'*Erika* réalisée par un bureau d'experts-comptables (Mazars et Guérard), aidé de plusieurs experts. Selon cette étude, commandée par l'Association Ouest Littoral Solidaire (groupement de trois régions: Bretagne, Pays de la Loire et Poitou-Charentes), le montant total des préjudices subis du fait du sinistre serait de l'ordre de FF5 460 à 6 340 millions (£528 à 594 millions).
- 3.2.35 Le Comité a noté que la documentation disponible ne donnait pas d'informations détaillées sur les méthodes utilisées pour cette évaluation et qu'il semblait en outre qu'en ce qui concerne les pertes



enregistrées dans le secteur touristique, l'évaluation se fonde sur une baisse du chiffre d'affaires et non sur le manque à gagner, critère sur lequel se fonde pourtant l'évaluation des indemnités. Il a été noté en outre que pour ce qui était du secteur maritime, l'Administrateur estimait que le montant indiqué était excessif et que les montants indiqués pour les dommages à l'environnement ne relevaient pas de la définition du 'dommage par pollution' donnée dans les Conventions de 1992.

*Examen de la question par le Comité exécutif*

- 3.2.36 Le Comité exécutif a noté qu'il devait une fois de plus réfléchir à la façon de concilier l'importance d'une indemnisation aussi rapide que possible, par le Fonds de 1992, des victimes des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et la nécessité d'éviter une situation de surpaiement.
- 3.2.37 Le Comité exécutif a rappelé qu'il pouvait, aux fins de l'examen du niveau des paiements par le Comité, ne pas être tenu compte des demandes d'indemnisation de TotalFina et du Gouvernement français, car les demandeurs ne feraient valoir leur demande que pour autant que toutes les autres demandes auraient été acquittées intégralement.
- 3.2.38 Le Comité exécutif a noté que les demandes au titre des opérations de nettoyage et les demandes émanant des secteurs de la pêche et de la mariculture avaient été estimées par le Fonds de 1992 à FF150 - 200 millions (£14 -19 millions) et à FF125 millions (£12 millions) respectivement, soit un total de FF275 - 325 millions (£26 - 30 millions). Il a relevé que l'étude de juin 2001 effectuée par le Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie estimait à FF500 millions (£47 millions) le montant total des demandes recevables dans le secteur du tourisme. Si cette estimation était juste, le montant total des demandes recevables serait de l'ordre de FF800 millions (£75 millions) et, à supposer que ce chiffre soit correct, le niveau des paiements du Fonds de 1992 pourrait être fixé à 100% des pertes ou dommages avérés subis par les demandeurs.
- 3.2.39 Le Comité exécutif a relevé qu'il convenait toutefois de noter qu'un certain nombre d'incertitudes demeuraient dans les estimations de l'étude de juin 2001, comme l'avaient indiqué les experts du Fonds de 1992. Notamment, il n'était pas tenu compte de dépenses afférentes aux campagnes de promotion. En outre, il a été noté que l'étude de juin 2001 reposait sur les critères de recevabilité appliqués par le Fonds de 1992, mais que l'Administrateur avait été informé que les tribunaux français pourraient adopter une approche plus large dans leur interprétation de la notion de 'dommages dus à la pollution' pour ce qui est des préjudices économiques purs, dont il n'était pas possible de prévoir les conséquences. Il fallait également prévoir le risque que les côtes soient à nouveau souillées, ce qui pourrait occasionner de nouvelles pertes, en particulier dans les secteurs de la pêche et de la mariculture. Le Comité a noté, enfin que, de l'avis de l'Administrateur, ce risque avait beaucoup diminué, et que l'on pouvait en tout état de cause exclure toute nouvelle contamination importante.
- 3.2.40 Le Comité exécutif a noté que, pour l'Administrateur, un élément important était le nombre effectif de demandes d'indemnisation effectivement déposées et qu'au 20 juin 2001, le montant total des demandes adressées au Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient était de FF765 millions (£72 millions), dont FF525 millions (£49 millions) concernaient le tourisme. Il a été rappelé que l'expérience montrait que les demandes étaient rarement approuvées à 100% du montant de la demande. Il a été noté que l'étude de juin 2001 ne tenait toutefois pas compte de certaines grosses demandes émanant d'entreprises de navires-rouliers et de voyagistes situés en dehors de la zone touchée, que l'Administrateur doutait que ces demandes soient jugées recevables, mais qu'il fallait tout de même le prévoir. Il a en outre été noté que bien que, d'une manière générale, il soit fort peu probable que la saison touristique 2001 se ressente du sinistre de l'*Erika*, il se pouvait qu'un certain nombre de demandes soient présentées au titre des zones où les opérations de nettoyage se poursuivaient. Le Comité a noté, enfin, qu'il restait possible de déposer des demandes jusqu'à expiration du délai de prescription, c'est-à-dire dans les trois ans à compter de la date du dommage ou dans les six ans à compter de la date du sinistre.

- 3.2.41 Le Comité a noté que les demandes au titre de secteurs autres que le tourisme étaient estimées à FF300 millions (£29 millions), que l'Administrateur jugeait un peu faible l'estimation des demandes émanant du secteur touristique donnée dans l'étude de juin 2001 (FF500 millions (£47 millions)), et pensait que le chiffre de FF700 millions (£66 millions) serait prudent. Il a été noté que l'Administrateur pensait également qu'il fallait prévoir une somme de FF100 millions (£9,4 millions) au titre de campagnes de promotion, ainsi qu'une somme de FF100 millions (£9,4 millions) au titre de pertes du secteur touristique en 2001, et que, à titre de précaution, l'on pourrait prévoir une marge de sécurité de FF200 millions (£18,8 millions). Compte tenu de toutes ces considérations, le montant total des demandes recevables serait alors de l'ordre de FF1 400 millions (£131 millions), ce qui permettait à l'Administrateur de penser que le montant des paiements du Fonds de 1992 pourrait être porté à 80% du montant du préjudice ou dommage effectivement subi par chaque demandeur, tel qu'évalué par le Fonds de 1992.
- 3.2.42 Compte tenu de ce qui précède, le Comité exécutif a décidé de porter le niveau des paiements du Fonds de 1992 à 80% du montant du préjudice ou dommage effectivement subi par chaque demandeur, tel qu'évalué par le Fonds de 1992. Il a été décidé que le niveau des paiements serait de nouveau examiné à la 14<sup>ème</sup> session du Comité.
- 3.2.43 La délégation française a exprimé sa reconnaissance à l'Administrateur pour le travail accompli par le Fonds de 1992 et a remercié les délégations de leur appui. Elle a déclaré que l'augmentation du niveau des paiements était très importante pour les demandeurs et que cette augmentation, qui portait le taux à 80%, soit proche de 100%, était un signe fort en direction des victimes.

*Déclaration de l'Administrateur*

- 3.2.44 L'Administrateur a fait la déclaration suivante:

À sa 11<sup>ème</sup> session, tenue en janvier 2001 (voir le document 92FUND/EXC.11/2/Add.1), l'Administrateur a informé le Comité exécutif qu'une personne se présentant comme le président d'une organisation appelée la Confédération maritime avait, dans le courant de l'année 2000, organisé diverses manifestations contre le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient ainsi que contre les bureaux à Brest des experts maritimes engagés par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual pour surveiller les opérations de nettoyage. L'Administrateur a informé le Comité à cette occasion que cette personne avait ou prétendait avoir déposé auprès du Procureur général plusieurs plaintes dirigées contre les responsables du Bureau des demandes d'indemnisation.

Depuis lors, cette personne a continué de faire de nombreuses déclarations diffamatoires à la presse, au sujet non seulement des responsables du Bureau de Lorient, mais encore des FIPOL. Récemment, la Confédération maritime a annoncé à la presse qu'elle se préparait à déposer auprès du Procureur général une plainte contre l'Administrateur, "personnellement responsable de la mise en place du Bureau des demandes d'indemnisation, de son administration et du recrutement de son personnel", et exigeant "le démantèlement immédiat" du bureau et son remplacement par une "équipe composée d'anciens capitaines de bateaux de pêche ou de navires de la marine marchande".

L'Administrateur a exprimé l'espoir que les autorités judiciaires en France prendraient sans tarder toutes les mesures nécessaires pour traiter ces plaintes comme elles le méritent.

- 3.2.45 La délégation française a déclaré avoir pris note des informations fournies par l'Administrateur au sujet des actions menées par la Confédération maritime. Cette délégation a exprimé sa confiance au Fonds de 1992 et à son Administrateur. Elle a indiqué que, selon les informations dont elle

disposait à ce jour, l'ensemble des procédures relatives à la Confédération maritime auraient été regroupées et qu'il appartenait aux autorités judiciaires de prendre les décisions appropriées.

### 3.3 Baltic Carrier

- 3.3.1 Le Comité a pris note des renseignements relatifs au sinistre du *Baltic Carrier* figurant dans les documents 92FUND/EXC.13/4 et 92FUND/EXC.13/4/Add.1.
- 3.3.2 Le Comité a relevé que, le 29 mars 2001, le *Baltic Carrier* (23 235 tjb), immatriculé dans les Îles Marshall et transportant quelque 30 000 tonnes de fuel-oil lourd, avait abordé, à environ 30 milles au nord-est de Rostock (Allemagne), le *Tern* (20 362 tjb), un vraquier immatriculé à Chypre et ayant à son bord une cargaison de sucre. Il a été relevé en outre que l'abordage avait entraîné le déversement de quelque 2 500 tonnes de fuel-oil lourd.
- 3.3.3 Il a été noté que le *Baltic Carrier* était resté au mouillage à proximité du lieu de l'abordage la première semaine d'avril, jusqu'à l'achèvement des opérations d'allègement des citernes à cargaison non endommagées, et que le navire avait ensuite été escorté jusqu'à un chantier naval situé à Szczecin (Pologne) pour réparation.
- 3.3.4 Le Comité exécutif a relevé que les hydrocarbures avaient dérivé du lieu de l'abordage et rapidement gagné la côte danoise et que les rivages de plusieurs îles avaient été mazoutés.
- 3.3.5 Il a été noté que le *Baltic Carrier* ainsi que le *Tern* étaient assurés par Assuranceföreningen Gard (Gard Club).

#### *Opérations de nettoyage au Danemark*

- 3.3.6 Le Comité a relevé que le Service des garde-côtes danois était intervenu avec sept de ses navires de lutte contre les déversements d'hydrocarbures et que les autorités suédoises et allemandes avaient envoyé trois et deux navires d'intervention, respectivement, en application de la Convention sur la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique (Convention d'Helsinki).
- 3.3.7 Le Comité a relevé en outre que l'équipement spécialisé dans la lutte contre les déversements d'hydrocarbures pour mener les activités à terre provenait d'un stock de secours danois, des services d'urgence suédois et d'un fabricant danois d'équipement de lutte contre la pollution.
- 3.3.8 La délégation danoise, présente en qualité d'observateur, a déclaré que ce déversement soulignait l'importance d'une approche globale de la pollution par les hydrocarbures et les avantages d'un accord régional entre États voisins facilitant l'assistance mutuelle. Elle a ajouté qu'elle appréciait en particulier l'aide fournie par la Suède et l'Allemagne.

#### *Demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution au Danemark*

- 3.3.9 Le Comité exécutif a relevé que des demandes d'un montant élevé seraient présentées au titre du coût afférent aux opérations de nettoyage effectuées au large et sur le rivage au Danemark. Il a relevé en outre que les pêcheurs commerciaux avaient peut-être subi des pertes en raison de la fermeture de quelques ports de petite taille, de la contamination de leurs filets et du rejet des prises souillées. Il a été noté également qu'un certain nombre de cages de poissons flottantes d'exploitations piscicoles étaient mazoutées et que, au moment de la contamination, les exploitations piscicoles recevaient un stock de jeunes truites. Il a été relevé aussi que plusieurs zones agricoles étaient mazoutées à cause du chargement, du transport et du transfert des hydrocarbures dans les conteneurs. De plus, il a été noté que comme le sinistre s'est produit avant le début de la saison touristique, il ne devrait pas y avoir d'importantes demandes d'indemnisation au titre du manque à gagner dans le secteur touristique.
- 3.3.10 Le Comité a noté en outre qu'il n'était pas encore possible d'évaluer le montant total des demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution au Danemark.

- 3.3.11 La délégation danoise, présente en qualité d'observateur, a déclaré que, à son avis, les demandes d'indemnisation dépasseraient la limite du propriétaire du navire compte tenu de l'ampleur des opérations de nettoyage menées après le déversement.

*Pollution en Suède*

- 3.3.12 La délégation suédoise, présente en qualité d'observateur, a déclaré que l'on avait constaté la présence d'hydrocarbures que l'on pensait provenir du *Baltic Carrier* sur la côte sud-ouest de la Suède et que l'on avait mené des opérations de nettoyage pour les enlever. Cette délégation a déclaré également que l'analyse des hydrocarbures n'était pas encore achevée mais que, si ce pétrole correspondait à celui qui s'était échappé du *Baltic Carrier*, le Service des garde-côtes suédois et les autorités locales avaient l'intention de former des demandes au titre des opérations de nettoyage.

*Suivi écologique au Danemark*

- 3.3.13 Le Comité exécutif a noté que les autorités danoises envisageaient de faire une étude sur la répartition des hydrocarbures et d'enquêter de façon à déterminer s'il était nécessaire de poursuivre le nettoyage, peut-être par le biais de la biodégradation.
- 3.3.14 Le Comité a relevé en outre que les autorités danoises avaient mis à la disposition du Fonds de 1992 un projet de proposition aux fins de cette étude, et dont les principaux points sont les suivants:

Les échantillons de sédiments seraient prélevés à des profondeurs de 0 à 2, 2 à 6 et 6 à 10 cm, à raison de deux échantillons sur chacun des 30 emplacements. Les échantillons d'eau seraient prélevés sur 30 emplacements. Une soixantaine d'échantillons de moules seraient prélevés sur chacun des 30 emplacements. Les prélèvements d'échantillons devraient durer environ 14 jours. Le coût total des prélèvements d'échantillons et de l'analyse est estimé à quelque Dkr 1 190 000 (£96 000).

- 3.3.15 Le Comité exécutif a noté que, selon l'Administrateur, l'objet de l'étude proposée, axée sur l'impact du déversement sur les ressources de loisirs et économiques, était lié à des dommages par pollution tels que définis dans les Conventions de 1992, mais qu'il y aurait un certain degré de chevauchement avec le programme de suivi entrepris par les autorités dans le cadre des dommages causés à l'exploitation piscicole. Il a été relevé que l'Administrateur avait également fait part aux autorités danoises de ses doutes quant à la nécessité de mesurer les hydrocarbures polynucléaires aromatiques présents dans les échantillons de sédiments dans le contexte de l'impact du déversement sur les activités de loisirs, et qu'il avait demandé davantage de précisions sur la proposition tendant à mesurer les hydrocarbures polynucléaires aromatiques présents dans les moules. Il a été relevé en outre que, compte tenu de ces observations, les autorités danoises avaient indiqué qu'elles avaient l'intention de soumettre sous peu une proposition révisée.
- 3.3.16 La délégation danoise, présente en tant qu'observateur, a déclaré qu'elle informerait le Gouvernement danois de l'avis du Fonds de 1992 concernant la surveillance de l'environnement prévue.

*Règlement des demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution au Danemark et en Suède*

- 3.3.17 Le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à conclure des accords de règlement définitif au nom du Fonds de 1992 pour toutes les demandes au titre des dommages par pollution en Suède et au Danemark nées du sinistre du *Baltic Carrier* pour autant que ces demandes n'avaient pas donné lieu à des questions de principe n'ayant pas préalablement fait l'objet de décision de la part des organes directeurs du Fonds de 1971 ou du Fonds de 1992.

*Pollution par les hydrocarbures à Rostock et à Ventspills*

- 3.3.18 Le Comité exécutif a relevé les renseignements figurant dans le document 92FUND/EXC.13/4/Add.1 au sujet des dommages par pollution à Rostock (Allemagne) et à Ventspills (Lettonie), survenus du fait des hydrocarbures du *Baltic Carrier* qui s'étaient déversés dans le coqueron avant du *Tern* à la suite de l'abordage. Il a été noté que le *Tern* avait poursuivi sa route jusqu'à Rostock, où l'on avait découvert environ 230 tonnes de la cargaison du *Baltic Carrier* dans le coqueron avant du *Tern*. Le Comité a relevé que lors de l'escale du *Tern* à Rostock, son étrave avait été nettoyée et l'essentiel des hydrocarbures enfermés dans le coqueron avant avaient été évacués. Il a été relevé en outre qu'un petit déversement d'hydrocarbures s'était produit dans le port de Rostock et que l'on en ignorait la cause.
- 3.3.19 Le Comité a relevé qu'environ 800 tonnes de la cargaison de sucre du *Tern* avaient été redistribuées pour rétablir l'assiette positive du navire après approbation de la société de classification pour que le navire poursuive sa route jusqu'au port de déchargement Ventspills. Il a été noté en outre que le *Tern* avait déchargé sa cargaison à Ventspills entre le 5 et le 17 mai 2001, période pendant laquelle un nouveau déversement d'hydrocarbures du *Baltic Carrier* s'était produit.
- 3.3.20 Le Comité a relevé que des opérations de nettoyage avaient été effectuées à Rostock et qu'un entrepreneur local avait été engagé par le Gard Club pour mener les opérations de nettoyage à Ventspills et pour évacuer ce qui restait des hydrocarbures du *Baltic Carrier* dans le coqueron avant. Il a été relevé également qu'environ 95 tonnes d'hydrocarbures avaient été évacuées de la citerne endommagée. Le Comité a noté que des demandes d'indemnisation étaient attendues à la fois à Rostock et à Ventspills mais qu'il était trop tôt pour pouvoir en évaluer le montant total.

*Applicabilité des Conventions de 1992 aux dommages par pollution survenus à Rostock et à Ventspills*

- 3.3.21 Le Comité a noté que le *Tern* était un vraquier et n'était donc pas un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Comité a examiné la question de savoir si le déversement des hydrocarbures du *Baltic Carrier* provenant du *Tern* relevait du champ d'application des Conventions de 1992 ou, en d'autres termes, jusqu'où s'étendait la responsabilité du navire qui transportait initialement les hydrocarbures.
- 3.3.22 Il a été relevé qu'aux termes de l'article III.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire transportant les hydrocarbures était responsable de tous dommages par pollution causés par son navire et résultant de l'événement. Il a été relevé également que l'expression 'dommage par pollution' est définie comme le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire (Article I.6). Il a été relevé en outre que le terme 'événement' signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution (Article I.8).
- 3.3.23 Il a été noté que les hydrocarbures déversés à Rostock et à Ventspills provenaient du *Baltic Carrier* et avaient causé des dommages par contamination à l'extérieur de ce navire. Le Comité a pris acte du point de vue de l'Administrateur, selon lequel, si les hydrocarbures transportés par le *Baltic Carrier* qui ont pénétré dans le *Tern* s'étaient déversés en mer sur le lieu de l'abordage peu après celui-ci, il ne faisait aucun doute que les Conventions de 1992 se seraient appliquées à ce déversement.
- 3.3.24 Le Comité a relevé que le *Tern* avait toutefois été déplacé du lieu d'abordage jusqu'à Rostock, où certaines mesures ont été prises (redistribution de la cargaison, nettoyage de l'étrave, évacuation de la plus grande partie des hydrocarbures dans le coqueron avant) afin de permettre au navire, après avoir obtenu l'approbation de la société de classification, de poursuivre sa route jusqu'à Ventspills pour y décharger sa cargaison. Le Comité a examiné la question de savoir si le fait que le *Tern* a été déplacé alors qu'il contenait des hydrocarbures provenant du *Baltic Carrier* dans le coqueron avant, cela avant que ces hydrocarbures ne se déversent dans la mer à Rostock, a

comme conséquence que ce déversement n'a pas été causé par un ensemble de faits ayant la même origine, c'est-à-dire l'abordage. Il a été noté qu'étant donné qu'il était nécessaire et prudent d'amener le *Tern* jusqu'à Rostock pour qu'il fasse l'objet d'une inspection, l'Administrateur a estimé qu'il existe un lien de causalité suffisamment étroit entre l'abordage et le dommage par pollution à Rostock et que ce déversement entrait dans le champ d'application des Conventions de 1992.

- 3.3.25 Le Comité a relevé que, concernant le déversement à Ventspills, la situation était différente, de l'avis de l'Administrateur. Le fait que les hydrocarbures provenant du *Baltic Carrier* provoqueraient un dommage par pollution en Lettonie n'était pas une conséquence prévisible de l'abordage. Le Comité a noté que l'on savait au moment où le *Tern* a quitté Rostock qu'il avait toujours à son bord des hydrocarbures provenant du *Baltic Carrier*. Il a pris acte de l'avis de l'Administrateur, selon lequel la traversée de Rostock à Ventspills constituerait, de l'avis de l'Administrateur, un facteur intermédiaire qui rompt le lien de cause à effet entre l'abordage et le dommage par pollution à Ventspills: le déversement à Ventspills constituerait donc un événement distinct causé par un fait dont l'origine n'était ni l'abordage ni un fait qui aurait son origine dans l'abordage, mais la non-évacuation des hydrocarbures du *Tern*. Le Comité a noté que l'Administrateur estimait donc que ce dernier déversement d'hydrocarbures n'entrait pas dans le champ d'application des Conventions de 1992. Il a relevé qu'en conséquence la responsabilité du dommage par pollution à Ventspills n'incomberait pas au propriétaire du *Baltic Carrier* mais devrait être déterminée en vertu des règles de droit coutumier.
- 3.3.26 Plusieurs délégations ont fait valoir que l'on ne pouvait pas prévoir si l'abordage entre le *Baltic Carrier* et le *Tern* entraînerait une pollution à Ventspills et si le déplacement du *Tern* de Rostock à Ventspills était un facteur capable de rompre le lien de causalité entre l'abordage et le dommage par pollution à Ventspills.
- 3.3.27 Plusieurs délégations ont donc considéré qu'avant de prendre une décision sur le champ d'application des Conventions de 1992 concernant les déversements à Rostock et Ventspills, il conviendrait de préciser l'enchaînement des faits ayant abouti aux déversements.
- 3.3.28 De l'avis d'une délégation, il n'était pas possible de trancher au sujet de cette question mais l'on pouvait arguer que le *Tern* n'était qu'un agent transportant des hydrocarbures à un autre endroit et que ledit navire n'était pas différent d'un autre agent. Selon cette délégation, le fait que ce navire ait été conduit d'un endroit à un autre ne devrait pas être décisif, s'agissant plutôt de savoir si la pollution survenue à Ventspills était prévisible, et il était essentiel de déterminer si la pollution résultait d'une négligence ordinaire ou d'une faute lourde. La délégation a estimé qu'une faute lourde suffirait à rompre le lien de causalité, ce qui n'était pas le cas d'une négligence ordinaire. Elle a considéré que les renseignements relatifs aux déversements survenus à Rostock et à Ventspills étaient insuffisants et ne permettaient pas de déterminer le degré de négligence.
- 3.3.29 Le Comité exécutif a décidé qu'il était trop tôt pour se prononcer sur le champ d'application des Conventions de 1992 au-delà du dommage par pollution résultant du déversement qui s'est produit sur le lieu de l'abordage, et qu'une décision sur l'applicabilité éventuelle desdites Conventions également aux déversements de Rostock et Ventspills devrait être repoussée à la session suivante. L'Administrateur a été chargé d'enquêter plus avant quant à l'enchaînement des faits ayant entraîné les déversements survenus à Rostock et à Ventspills.

#### 3.4 Zeinab

- 3.4.1 Le Comité exécutif a pris note de l'évolution de ce sinistre, telle que figurant dans le document 92FUND/EXC.13/5.

##### *Le sinistre*

- 3.4.2 Le Comité exécutif a noté que, le 14 avril 2001, le *Zeinab*, immatriculé en Géorgie, soupçonné de faire sortir clandestinement du pétrole d'Irak, avait été saisi par les forces d'intervention multinationales. Le Comité a noté en outre que, escorté jusqu'à une zone de détention dans les

eaux internationales, le navire s'est trouvé déstabilisé à environ 16 milles du littoral de Doubaï et a sombré par 25 mètres de fond. Il a été relevé en outre que le navire aurait transporté 1 500 tonnes de fuel-oil, dont il est estimé que quelque 400 tonnes se sont déversées au moment du sinistre. De plus, il a été noté qu'environ 1 100 tonnes de cargaison étaient restées dans les citernes demeurées intactes et que cette cargaison avait pu être enlevée avec succès du navire, sans autre déversement important d'hydrocarbures. Le Comité a relevé que le *Zeinab* n'aurait été inscrit auprès d'aucune société de classification et n'aurait été couvert par aucune assurance en responsabilité.

- 3.4.3 Le Comité a relevé que les hydrocarbures avaient touché des plages d'agrément de Doubaï et Sharjah et avaient touché le littoral d'Ajman, et que les digues de plusieurs villas situées en bordure de plage avaient été souillées. Il a noté en outre que les hydrocarbures avaient également touché les usines de dessalement d'eau de mer situées à Sharjah et à Ajman, et que celle de Sharjah avait dû fermer provisoirement à plusieurs reprises, ce qui avait privé la ville d'approvisionnement en eau. Il a été relevé également qu'un certain nombre de plages d'agrément avaient été mazoutées et que du pétrole avait pénétré dans la zone portuaire de Port Rashid, souillant digues et navires. Le Comité a relevé en outre que les hydrocarbures avaient peut-être touché l'industrie touristique de Doubaï, bien que la rapidité du nettoyage des rivages d'agrément ait pu contribuer à limiter les pertes. De plus, les activités de pêche et les marchés de poisson auraient été épargnés.

*Définition du terme 'navire'*

- 3.4.4 Le Comité exécutif a relevé que le *Zeinab* aurait été construit en 1967 en Italie comme navire pour marchandises diverses, à deux panneaux, de quelque 4 354 tpl. Le Comité a noté en outre qu'à une certaine époque, vers 1998, le navire avait été transformé de façon à transporter des hydrocarbures dans 12 citernes installées dans les cales à marchandises, bien que, lors de cette transformation, les hiloires de panneau aient été laissées en place et les citernes bâchées, pour conserver au *Zeinab* son apparence de navire pour marchandises diverses.
- 3.4.5 Le Comité a rappelé que les définitions du terme 'navire' figurant à l'article I.1 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, telles qu'incorporées dans les Conventions de 1971 et de 1992, étaient libellées comme suit:

*Convention de 1969 sur la responsabilité civile*

'Navire' signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

*Convention de 1992 sur la responsabilité civile*

'Navire' signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac.

- 3.4.6 Le Comité a noté que puisque le *Zeinab* transportait effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison lorsque le sinistre s'est produit, il devrait par conséquent être considéré comme un navire aux fins de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1971. Il a été noté en outre que le *Zeinab* était manifestement capable de transporter des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et avait été fréquemment utilisé pour le transport d'hydrocarbures dans la région. Le Comité a estimé qu'il serait difficile de soutenir que ce n'était pas un navire aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1992. C'est pourquoi, de l'avis du Comité, le *Zeinab* relève des définitions du terme 'navire' figurant dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

*Applicabilité des Conventions*

- 3.4.7 Le Comité a rappelé qu'à l'époque du sinistre, les Émirats arabes unis étaient partie à la fois à la Convention portant création du Fonds de 1971 et à la Convention portant création du Fonds de 1992, car ils n'ont pas dénoncé la Convention de 1971 quand ils ont adhéré à celle de 1992. Le Comité a rappelé également qu'à sa 8<sup>ème</sup> session, il avait examiné la question de l'applicabilité des deux Conventions dans le contexte du sinistre de l'*Al Jaziah 1*, survenu le 27 janvier 2000 dans les Émirats arabes unis (document 92FUND/EXC.8/4, paragraphes 3.1 à 3.10). Le Comité a rappelé en outre que le Conseil d'administration du Fonds de 1971 avait également examiné la question à sa 2<sup>ème</sup> session (document 71FUND/A.23/14/11, paragraphes 3.1 à 3.10). Il a été rappelé que le Comité exécutif et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 avaient décidé que la Convention portant création du Fonds de 1971 ainsi que la Convention portant création du Fonds de 1992 s'appliquaient à ce sinistre (documents 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 4.2.11 et 71FUND/AC.2/A.23/22, paragraphe 17.12).
- 3.4.8 Le Comité exécutif a décidé que, étant donné que, lors du sinistre du *Zeinab*, les Émirats arabes unis étaient partie aux Conventions de 1969/1971 mais aussi aux Conventions de 1992, qui avaient été incorporées dans la législation nationale, les deux ensembles de Conventions s'appliquaient à ce sinistre.
- 3.4.9 Il a été noté que le *Zeinab* aurait été immatriculé en Géorgie, qui, à l'époque du sinistre, était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile mais non à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que les Émirats arabes unis étaient également partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Il a été relevé que les Émirats arabes unis étaient par conséquent tenus en vertu d'une obligation contractuelle d'appliquer la Convention de 1969 sur la responsabilité civile pour ce qui est de la responsabilité du propriétaire du navire (voir l'article 30.4b) de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités).

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

- 3.4.10 Le Comité exécutif a rappelé que la question de la répartition des responsabilités entre le Fonds de 1971 et celui de 1992 correspondait à une situation également examinée par le Comité à sa 9<sup>ème</sup> session (document 92FUND/EXC.9/11, paragraphes 4.1 à 4.6) et par le Conseil d'administration du Fonds de 1971 à sa 2<sup>ème</sup> session (document 71FUND/A.23/14/11, paragraphes 4.1 à 4.6) dans le contexte du sinistre de l'*Al Jaziah 1*. Le Comité a rappelé que les deux organes avaient conclu que, comme l'application simultanée des deux séries de Conventions n'était régie ni par une disposition des Conventions portant création des Fonds ni par une règle de droit contractuel, il serait souhaitable que les deux Fonds conviennent d'une solution concrète et équitable. Il a été rappelé en outre que les deux organes avaient décidé que les responsabilités au titre du sinistre de l'*Al Jaziah 1* devraient être réparties entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 à raison de 50% pour chaque Fonds (documents 92FUND/EXC.9/12, paragraphes 3.8.7 à 3.8.15 et 71FUND/AC.2/A.23/22, paragraphes 17.12.7 à 17.12.15).
- 3.4.11 Le Comité a décidé que les responsabilités relatives au sinistre du *Zeinab* devraient être réparties entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 à raison de 50% pour chaque Fonds.
- 3.4.12 Il a été noté que chaque demandeur avait le droit de faire valoir sa demande soit contre le Fonds de 1971, soit contre le Fonds de 1992, que le Fonds contre lequel la demande était formée était responsable du montant total du dommage à hauteur du montant de la limite de sa responsabilité en vertu des Conventions respectives, et que la répartition des responsabilités entre les deux Fonds devrait être négociée entre eux.

*Demandes d'indemnisation*

- 3.4.13 Le Comité exécutif a relevé que le *Zeinab* n'aurait été couvert par aucune assurance en responsabilité et que le propriétaire du navire n'était probablement pas en mesure de verser des indemnités.



- 3.4.14 Il a été relevé que l'Administrateur avait demandé au Comité s'il était disposé à l'autoriser à effectuer le règlement définitif pour le compte du Fonds de 1992 de toutes les demandes nées du sinistre du *Zeinab* pour autant que les demandes ne soulèvent pas de question de principe sur laquelle les organes directeurs du Fonds de 1971 ou du Fonds de 1992 ne se seraient pas préalablement prononcés.
- 3.4.15 Une délégation s'est déclarée préoccupée du fait que le *Zeinab* aurait fait de la contrebande de pétrole et n'aurait été inscrit auprès d'aucune société de classification ni été autorisé à transporter des hydrocarbures. De l'avis de cette délégation, si le Fonds de 1992 devait envisager de donner suite aux demandes d'indemnisation nées de ce sinistre, cela pourrait être interprété comme un encouragement pour les navires sous-normes alors que l'amélioration de la qualité de la navigation faisait l'objet d'efforts concertés. De plus, l'attention a été appelée sur les obligations incombant aux États contractants en vertu de l'article VII.10 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 3.4.16 Se référant à l'article 4.2a) en vertu duquel le Fonds est exonéré de l'obligation de verser des indemnités au titre de dommages par pollution résultant notamment d'un acte de guerre ou d'hostilités, une délégation a été d'avis qu'il conviendrait d'examiner soigneusement cet argument.
- 3.4.17 Plusieurs délégations ont estimé que les forces d'intervention multinationales ne faisaient que remplir des fonctions de police garantissant le respect des sanctions du Conseil de sécurité des Nations Unies. Ces délégations ont ajouté que même si le naufrage du *Zeinab* était voulu, une action récursoire du Fonds pourrait être envisagée plutôt qu'une défense invoquant l'article 4.2 a).
- 3.4.18 La délégation d'observateurs des Émirats arabes unis a déclaré que la zone en question n'était plus en état de guerre et que la question du respect des résolutions de l'Organisation des Nations Unies n'avait rien à voir avec le droit à indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
- 3.4.19 Un certain nombre de délégations ont fait part de leurs préoccupations quant à la possibilité d'autoriser l'Administrateur à régler les demandes avant que les circonstances exactes du naufrage du *Zeinab* ne soient connues.
- 3.4.20 Le Comité exécutif a décidé qu'en raison des réserves exprimées par plusieurs délégations, il était trop tôt pour autoriser l'Administrateur à régler les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre, et qu'il faudrait examiner cette question plus avant lors de la session suivante du Comité.

## **4 Divers**

### **4.1 État des Conventions**

- 4.1.1 Le Comité exécutif a pris note de l'information relative à l'état des Conventions qui figure dans le document 92FUND/EXC.13/6.
- 4.1.2 Il a été rappelé qu'une Conférence diplomatique, qui s'est tenue en septembre 2000 sous les auspices de l'OMI, avait adopté un Protocole modifiant l'article 43.1 de la Convention portant création du Fonds de 1971, qui régit l'extinction de la Convention. Le Protocole de 2000 est entré en vigueur le 27 juin 2001. Aux termes de l'article 43.1 tel que modifié, la Convention portant création du Fonds de 1971 cessera d'être en vigueur à la date à laquelle le nombre des États Membres du Fonds de 1971 devient inférieur à 25 ou 12 mois après la date à laquelle l'Assemblée du Fonds de 1971 (ou tout autre organe agissant en son nom) aura constaté que la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue dans les États Membres restants est devenue inférieure à 100 millions de tonnes, si cette dernière date est la plus rapprochée.
- 4.1.3 Il a été noté que les Émirats arabes unis avaient déposé le 24 mai 2001 un instrument de dénonciation de la Convention portant création du Fonds de 1971. Lorsque cette dénonciation prendra effet le 24 mai 2002, le nombre des États Membres deviendra inférieur à 25 et la

Convention cessera ainsi d'être en vigueur à cette date. La Convention ne s'appliquera pas aux événements qui se produiront après cette date.

4.1.4 Le Comité exécutif s'est dit satisfait de cet état des choses.

4.2 Session suivante

Il a été noté que les organes directeurs tiendraient leurs sessions suivantes la semaine du 15 octobre 2001.

**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.13/WP.1, a été adopté, sous réserve de certaines modifications.

---