



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

COMITÉ EXÉCUTIF
14ème session
Point 6 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.14/12
19 octobre 2001
Original: ANGLAIS

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

(tenue les 15, 16 et 19 octobre 2001)

Président: M. Gaute 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.14/1.

2 Examen des pouvoirs des représentants

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

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

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

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

Antigua-et-Barbuda	Fédération de Russie	Panama
Argentine	Finlande	Philippines
Bahamas	Grèce	Pologne
Belgique	Inde	République de Corée
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	Italie	Royaume-Uni
Chypre	Libéria	Slovénie
Danemark	Malte	Sri Lanka
Émirats arabes unis	Maurice	Suède
Espagne	Mexique	Trinité-et-Tobago
	Nouvelle-Zélande	Tunisie

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

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

Cameroun	Turquie
----------	---------

Autres États

Arabie saoudite	Nigéria	Portugal
Malaisie	Pérou	République arabe syrienne

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

Organisations intergouvernementales:

Commission européenne (CE)

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

Organisations internationales non gouvernementales:

Comité maritime international (CMI)

Cristal Ltd

Federation of European Tank Storage Associations

International Group of P & I Clubs

International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)

Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources (UICN)

3 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître

3.1 Tour d'horizon

Le Comité exécutif a pris note du document 92FUND/EXC.14/2, dans lequel figure un récapitulatif des 10 sinistres dont le Fonds de 1992 s'est occupé depuis la 10ème session du Comité, tenue en octobre 2000.

3.2 Sinistre survenu en Allemagne

3.2.1 Il a été rappelé que le 20 juin 1996 on a constaté que du pétrole brut avait pollué le littoral allemand et un certain nombre d'îles allemandes situées à proximité de la frontière danoise en mer

du Nord et que les autorités allemandes avaient entrepris des opérations de nettoyage en mer et sur le rivage. Il a également été rappelé que l'enquête menée par les autorités allemandes avait révélé que le pétrolier russe *Kuzbass* avait déchargé du brut de Libye dans le port de Wilhelmshaven le 11 juin 1996. Il a été pris note du fait que, d'après les autorités allemandes, l'analyse effectuée montrait que les échantillons d'hydrocarbures prélevés dans le navire correspondaient à ceux prélevés sur le littoral pollué.

- 3.2.2 Il a été noté en outre qu'en juillet 1998 les autorités allemandes avaient entamé des poursuites devant le tribunal de première instance de Flensburg contre le propriétaire du *Kuzbass* et contre son assureur P & I, le West of England Shipowners Mutual Insurance Association (Luxembourg) (le West of England Club) et avaient réclamé des indemnités de DM2 610 226 (£830 000) pour le coût des opérations. Il a également été noté que le Fonds de 1992 avait été informé de l'action engagée en justice et qu'il s'était porté partie intervenante afin de protéger ses intérêts.
- 3.2.3 Le Comité exécutif a pris note de l'évolution de la situation en ce qui concerne ce sinistre, telle que décrite dans le document 92FUND/EXC.14/3, et plus particulièrement des conclusions soumises au tribunal par le propriétaire du *Kuzbass* et le West of England Club, qui avaient fait valoir que d'après les analyses qu'ils ont fait effectuer, même si le pétrole transporté par le *Kuzbass* et celui trouvé sur le rivage provenaient tous deux de Libye, celui transporté par le *Kuzbass* était du brut Brega tandis que le pétrole à l'origine de la pollution n'en était pas. Le Comité a relevé que le propriétaire et le Club avaient indiqué que puisque le *Kuzbass* était en route pour la Méditerranée où il devait charger du brut, il n'y avait pas de raison de nettoyer les citernes et que de toute façon la route suivie par le *Kuzbass* le faisait passer loin des zones où le pétrole à l'origine de la pollution aurait été déversé dans la mer. Il a également été relevé que les autorités allemandes avaient soutenu qu'il existait des indices sérieux permettant de croire que la pollution ne pouvait provenir que du *Kuzbass*. Il a par ailleurs été noté que les autorités allemandes ne soutenaient plus que la pollution était imputable au lavage des citernes, mais au rejet de résidus. En effet, il y avait une fuite entre une citerne à résidus et une citerne à cargaison.
- 3.2.4 Le Comité exécutif a relevé que le tribunal avait désigné un expert chargé d'examiner les éléments de preuve ayant trait à l'origine des hydrocarbures, et que celui-ci avait conclu que les échantillons en cause contenaient de toute évidence des résidus de pétrole brut typiques de ce que l'on trouvait dans les eaux de lavage des citernes de pétroliers (slops). Il a en outre été noté que l'expert avait affirmé que le pétrole incriminé ne pouvait être que du pétrole brut libyen, mais qu'en revanche, il n'était pas possible de préciser lequel, et qu'il n'était pas possible de déterminer si la pollution pouvait être attribuée à la cargaison transportée par le *Kuzbass* en l'absence d'échantillons prélevés de ses citernes à résidus.
- 3.2.5 Il a été noté que l'Administrateur avait examiné les données analytiques initiales présentées par l'Agence maritime et hydrographique fédérale, en particulier les spectrogrammes de masse des échantillons de la pollution qui, à son avis, montraient une remarquable correspondance avec le brut de Libye "Es Sider", et non avec le brut de Libye "El Brega", ce dernier étant le pétrole transporté par le *Kuzbass* lors de son déplacement immédiatement antérieur au délit de pollution allégué.
- 3.2.6 Il a été noté en outre que selon le calendrier des exportations de brut de Libye fourni par Lloyd's Maritime Information Services, il se trouve que préalablement au transport de la cargaison de brut de Libye "El Brega" à destination de Wilhelmshaven, le *Kuzbass* avait transporté deux cargaisons de brut "Es Sider" et une cargaison de brut "Ras Lanuf". Il a été noté également que, si le *Kuzbass* a été la cause de la pollution et que cela a résulté du rejet par-dessus bord de résidus accumulés au cours de plusieurs voyages, cela pourrait expliquer pourquoi, selon l'Administrateur, les spectrogrammes de masse des échantillons d'hydrocarbures étaient très semblables à ceux du brut "Es Sider".
- 3.2.7 Le Comité a relevé que, se fondant sur les éléments de preuve présentés par les autorités allemandes, l'Administrateur estimait que la pollution avait été causée par le rejet de résidus de

pétrole brut provenant d'un lavage ressemblant beaucoup au brut "Es Sider" émanant d'un pétrolier et que le *Kuzbass* était selon toute probabilité à l'origine de la pollution.

- 3.2.8 Il a été noté que l'Administrateur avait eu des entretiens non officiels avec des membres du West of England Club au sujet des éléments de preuve, mais que celui-ci persistait à soutenir que le *Kuzbass* n'était pour rien dans la pollution.
- 3.2.9 Le Comité exécutif a pensé, comme l'Administrateur, qu'étant donné la position du propriétaire du navire et du West of England Club, les tribunaux allemands auraient à trancher la question de la responsabilité.
- 3.2.10 Une délégation a relevé qu'en l'espèce, c'était le Gouvernement allemand qui était le demandeur, lequel pouvait se permettre d'attendre la décision de justice. La situation aurait été fort différente si les demandeurs avaient été des pêcheurs connaissant des difficultés économiques du fait des retards pris pour trancher la question de la responsabilité entre le propriétaire du navire et le Fonds de 1992. La délégation a estimé que, si cette situation se présentait, le Fonds de 1992 devrait envisager de payer les indemnités et d'aller en justice.
- 3.2.11 L'Administrateur a souligné que cette situation soulevait une importante question de principe. En effet, en vertu de l'article 4.1b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, les demandeurs devaient se prévaloir de toutes les voies de recours raisonnables avant d'obtenir réparation auprès du Fonds de 1992.

3.3 *Nakhodka*

- 3.3.1 Le Comité exécutif a pris note de l'évolution de la situation en ce qui concerne le sinistre du *Nakhodka*, telle que décrite dans le document 92FUND/EXC.14/4 (71FUND/A.24/16/5).

Demandes d'indemnisation

- 3.3.2 Le Comité exécutif a noté qu'au 10 octobre 2001, 458 demandes, d'un montant total de ¥26 382 millions (£145 millions) avaient été approuvées pour un montant de ¥18 467 millions (£102 millions) et que le montant total des paiements était de ¥16 738 millions (£92 millions), y compris ceux qui avaient été acquittés par le propriétaire du navire et son assureur P & I, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club), pour un total de US\$5 millions (£4 millions). Le Comité a noté également la situation relative aux demandes en souffrance, et notamment que l'on s'attendait à ce que l'évaluation de toutes les demandes encore en suspens soit achevée d'ici la fin de l'année 2001.

Niveau des paiements

- 3.3.3 Le Comité exécutif a rappelé que, du fait de l'évolution de la situation, et comme l'y autorisaient les organes directeurs, l'Administrateur avait décidé, en janvier 2001, de relever le niveau des paiements, le portant de 70 à 80% du montant des dommages effectivement subis par chaque demandeur (documents 92FUND/EXC.11/6, paragraphe 4.1.5 et 71FUND/AC.3/ES.6/7, paragraphe 3.3.5).

Demandes relatives à la construction d'une voie d'accès

- 3.3.4 Le Comité exécutif a rappelé que la Japan Maritime Disaster Prevention Centre (JMDPC) avait déposé des demandes d'un montant total de ¥3 336 millions (£18 millions) se rapportant à la construction puis au démantèlement d'une voie d'accès longue de 175 mètres qui a servi à évacuer les derniers 380m³ d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures de la proue après que les opérations en mer eurent échoué.
- 3.3.5 Le Comité a rappelé qu'aux sessions tenues par les organes directeurs en juin 2001, plusieurs délégations avaient avancé que l'assureur du propriétaire du navire et les FIPOL devaient

s'efforcer de régler ces demandes, et avaient souligné qu'il importait que les FIPOL demeurent objectifs quant à ce type de demandes. Quelques délégations avaient en outre fait valoir que le montant élevé de ces demandes ne devait 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. Le Comité a en outre rappelé que plusieurs délégations avaient affirmé que les FIPOL ne devaient pas considérer la construction de la voie d'accès comme n'étant pas raisonnable rétrospectivement car, à l'avenir, cela découragerait les autorités nationales de prendre des mesures de sauvegarde novatrices.

- 3.3.6 Le Comité exécutif a noté que des réunions avaient eu lieu en septembre et octobre 2001 entre, d'une part, le Gouvernement japonais, et d'autre part, les FIPOL et le UK Club. Y avaient été examinés en détail les aspects techniques des demandes au titre de la voie d'accès. La question de savoir si les demandes répondaient aux critères de recevabilité arrêtés par les organes directeurs des FIPOL y avait également été examinée. Le dialogue avait été fructueux, et de nouvelles rencontres allaient avoir lieu.
- 3.3.7 Une délégation a fait valoir que le règlement de la demande au titre de la voie d'accès était essentiel si l'on voulait clore rapidement cette affaire, et ce de manière satisfaisante, et qu'il importait que les FIPOL parviennent à une solution pragmatique sans faire entrer en ligne de compte les arguments a posteriori.
- 3.3.8 La délégation japonaise a déclaré que le Gouvernement japonais continuerait à déployer ses efforts pour parvenir au règlement de la demande relative à la voie d'accès.

Actions en justice

- 3.3.9 Le Comité a pris note des faits intervenus récemment dans le cadre des actions en justice, tels que relatés aux paragraphes 4.1 à 4.18 du document 92FUND/EXC.14/4.

Solution globale de toutes les questions en souffrance

- 3.3.10 Le Comité a rappelé qu'à la session de juin 2001 des organes directeurs, le Comité exécutif avait chargé l'Administrateur de poursuivre le dialogue avec le Gouvernement japonais, le propriétaire du navire et le UK Club sur les demandes en souffrance et les questions non résolues, et d'envisager les possibilités de parvenir à un règlement global de toutes les questions en souffrance. Il a été rappelé par ailleurs que la délégation japonaise avait déclaré que si ces questions pouvaient être réglées de manière à satisfaire toutes les parties concernées, cela pourrait conduire à un règlement global assez rapidement.
- 3.3.11 Le Comité a noté que le UK Club et les FIPOL s'étaient entretenus de la possibilité de parvenir à une solution globale et que le dialogue allait se poursuivre. Il a été noté en outre que l'Administrateur et le UK Club étaient d'accord pour penser que l'objectif d'un règlement global devait viser à ce que toutes les demandes recevables soient honorées intégralement, à ce que les FIPOL recouvrent un montant raisonnable des indemnités versées par eux et à ce que tout litige cesse.
- 3.3.12 La délégation japonaise a dit qu'il était prématuré d'autoriser l'Administrateur à conclure, à ce stade, un règlement global étant donné qu'on ne savait pas encore sur quelles bases le règlement interviendrait. La délégation a indiqué que tout règlement global devrait être lié aux actions en recours.
- 3.3.13 Plusieurs délégations se sont dites favorables à l'idée d'une solution globale de toutes les questions en suspens et ont souligné qu'il fallait faire preuve de souplesse et de pragmatisme et agir en toute transparence. Ces délégations ont convenu qu'il était prématuré de permettre à l'Administrateur de conclure un accord en ce sens et au Comité exécutif de se prononcer sur les montants des règlements.

3.3.14 L'Administrateur a été chargé de poursuivre l'examen des moyens de parvenir au règlement de toutes les questions en suspens, y compris celles ayant trait aux diverses actions en recours.

3.4 Erika

3.4.1 Avant d'examiner les documents ayant trait au sinistre de l'*Erika*, le Président a fait savoir qu'il était interdit de filmer ou d'enregistrer les sessions du Comité exécutif. Il a prié toutes les personnes présentes de respecter cette interdiction.

3.4.2 Le Comité exécutif a pris note de l'évolution de la situation en ce qui concerne le sinistre de l'*Erika*, telle que décrite dans les documents 92FUND/EXC.14/5, 92FUND/EXC.14/5/Add.1, 92FUND/EXC.14/5/Add.2 et 92FUND/EXC.14/5/Add.3.

Enquêtes sur la cause du sinistre

3.4.3 Le Comité a noté l'information donnée dans le document 92FUND/EXC.14/5/Add.1 qui récapitule les rapports des enquêtes sur la cause du sinistre de l'*Erika* menées par l'Autorité maritime de Malte et, en France, par la Commission permanente d'enquête sur les événements de mer (CPEM).

3.4.4 Il a été noté que l'un et l'autre rapport confirmaient que le navire était en très mauvais état avant l'accident et que le degré de corrosion des parties structurelles du navire avait été un facteur qui avait contribué à ce mauvais état.

3.4.5 Il a été noté que les deux rapports confirmaient que l'*Erika* détenait les certificats et documents requis. Il a été noté également que le rapport de la Commission française faisait état d'une lettre, datée d'août 1999, de la société de classification du navire à l'Autorité maritime de Malte après que ladite société eut effectué un audit de la sécurité d'exploitation recommandant la suspension de l'attestation internationale de la sécurité de l'exploitation (ISM/DOC) délivrée à Panship, les exploitants de l'*Erika*. Il a été noté que, dans le rapport de l'Autorité maritime de Malte, la société de classification avait signalé 18 pratiques qui n'étaient pas conformes au Code ISM et avait proposé des améliorations dans quatre domaines. Il est indiqué dans le rapport de Malte qu'à la suite des mesures correctives prises par Panship, la société de classification avait effectué un nouvel audit en novembre 1999, à l'issue duquel elle avait confirmé que la sécurité du régime d'exploitation répondait aux exigences du Code international de gestion de la sécurité.

3.4.6 Il a été noté que les deux rapports confirmaient une détérioration dans les structures internes de la citerne à ballast No. 2 située à tribord et que, selon le rapport de la Commission française, cette détérioration était due au fait que la citerne No. 2 située à tribord avait été initialement conçue comme une citerne de cargaison et convertie en citerne à ballast séparée en 1993. Il a été noté que, selon le rapport de Malte, cette conversion avait eu lieu en 1997. Il y avait déjà eu, semble-t-il, des incidents de pollution par hydrocarbures dans la citerne à ballast No. 2 située à tribord et, selon le rapport de Malte, la société de classification avait donné des instructions pour la mise à l'essai hydrostatique de la citerne à la suite de la découverte, en 1996, d'hydrocarbures dans la citerne à ballast No. 2 située à tribord.

3.4.7 Il a été noté que les deux rapports confirmaient que, en 1998, la présence de résidus d'hydrocarbures avait été constatée dans la citerne à ballast No. 2 à tribord et que les structures en acier à l'intérieur et autour de la citerne à ballast à tribord, y compris le bordé du pont principal, présentaient une forte corrosion et étaient, d'une manière générale, en très mauvais état.

3.4.8 Il a été noté que le navire avait subi des réparations importantes entre juin et août 1998. Il a également été noté que, selon les deux rapports, les essais non destructifs des soudures durant ces réparations avaient été peu importants, qu'aucun essai utilisant la radiographie ou les ultrasons n'avait été effectué et que l'épaisseur des plaques d'acier utilisées dans les réparations ne correspondait pas à celle qui figurait dans les plans.

- 3.4.9 Il a été noté que, selon le rapport de Malte, à l'occasion de l'inspection annuelle effectuée en novembre 1999, l'inspecteur de la société de classification avait constaté une usure de la membrure longitudinale de pont dans les citernes à ballast No. 2 à babord et à tribord et avait recommandé d'effectuer, avant janvier 2000, de nouvelles inspections et de nouvelles mesures d'épaisseur suivies par les réparations nécessaires.
- 3.4.10 Il a été noté que, selon le rapport de la Commission française, dans l'après-midi du 10 décembre 1999, le niveau d'hydrocarbures dans la citerne de cargaison centrale No. 3 avait considérablement baissé et que la citerne à ballast No. 2 située à tribord, vide au moment du départ, était à moitié pleine lorsque l'équipage a inspecté le pont principal alors que le navire présentait une gîte inexplicée. Il a été noté, que selon le rapport de Malte, les personnes ayant effectué l'inspection avaient constaté la présence d'hydrocarbures dans la citerne à ballast No. 2 à tribord et une baisse de niveau d'huile dans la citerne de cargaison No. 3.
- 3.4.11 Le Comité a relevé que la principale différence entre les rapports concernait la suite des événements qui ont mené à la rupture du navire. Il a été noté que d'après le rapport de la Commission française, cette rupture avait commencé par la fracture du bordé entre la citerne à cargaison No. 3 et la citerne à ballast No. 2 à tribord alors que dans son rapport, l'Autorité maritime de Malte a conclu que la séquence des événements avait commencé par la fracture du bordé du navire à proximité de la citerne à ballast No. 2 à tribord.
- 3.4.12 Il a été noté que dans ce rapport l'Autorité maritime de Malte concluait qu'il n'était pas possible de déterminer avec certitude la cause de la défaillance initiale et ultérieure et que les études effectuées par la société de classification en 1998 et 1999 n'avaient pas permis de repérer et de relever des zones importantes de corrosion locale.
- 3.4.13 Il a également été noté que la Commission française avait relevé, parmi les facteurs décisifs dans la séquence des événements qui ont abouti au sinistre, les réparations insuffisantes dont l'*Erika* avait fait l'objet en 1998.
- 3.4.14 Les délégations française et maltaise ont déclaré que le document 92FUND/EXC.14/5/Add.1, contenait des résumés exacts des rapports d'enquête. La délégation maltaise a fait valoir toutefois que contrairement à ce qui était dit dans le document, l'audit ISM n'a été effectué initialement que sur la société Panship et non sur l'*Erika*. La délégation maltaise a également fait observer que la lettre adressée par la société de classification à l'Autorité maritime de Malte en août 1999 avait été mal interprétée dans le rapport de la Commission française. La délégation a également indiqué qu'à la suite de l'audit dont la société Panship avait fait l'objet en vue de la délivrance d'une attestation de la sécurité de l'exploitation (ISM/DOC), la société de classification avait effectué un autre audit ISM sur trois autres navires gérés par Panship. La délégation maltaise a également fait observer qu'après avoir terminé l'audit de ces trois navires, la société de classification avait procédé à un autre audit de type DOC de Panship.
- 3.4.15 En réponse à une question posée par une délégation, il a été noté que l'Autorité maritime de Malte n'avait pas confirmé dans son rapport la conclusion de la Commission française selon laquelle la vitesse et les caps du navire n'avaient pas été des facteurs décisifs dans la catastrophe. En réponse à une question de cette délégation qui souhaitait savoir pourquoi l'Autorité maritime de Malte n'avait pas suspendu le certificat ISM délivré à l'exploitant du navire, il a été observé que les deux rapports avaient été établis indépendamment et qu'ils ne contenaient donc pas d'observations sur leurs conclusions réciproques. Le Comité a pris note de la divergence d'opinion entre le rapport français et le rapport maltais sur la lettre adressée par la société de classification du navire à l'Autorité maritime de Malte.
- 3.4.16 La délégation française a fait observer que la cause du sinistre faisait l'objet d'une enquête pénale qui permettrait peut-être de révéler d'autres informations.

- 3.4.17 Une délégation a demandé à quelle conclusion l'Administrateur était parvenu à la lumière des résultats des deux enquêtes. L'Administrateur a répondu qu'il estimait prématuré de tirer des conclusions quelles qu'elles soient, compte tenu du fait que des enquêtes tant au pénal qu'au civil étaient en cours en France pour déterminer la cause du sinistre.

Conversion en francs français du montant maximum payable en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds

- 3.4.18 Le Comité a pris note de l'information donnée dans le document 92FUND/EXC.14/5/Add.2, et plus particulièrement des accusations récentes visant les décisions du Comité exécutif et les mesures prises par l'Administrateur en ce qui concerne la conversion de 135 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) en francs français.
- 3.4.19 Il a été rappelé que des accusations et des menaces avaient été formulées, essentiellement par un individu, à l'encontre du personnel du Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient, des experts engagés par le Steamship Mutual et par le Fonds de 1992 ainsi que de l'Administrateur. Le Comité a déploré que menaces et allégations n'aient quasiment pas eu de cesse.
- 3.4.20 Le Comité a noté qu'en septembre 2001 une association pour la protection de la mer, 'Keep-it-Blue', à laquelle s'est associée une autre entité, la Confédération maritime, a déposé une plainte auprès du procureur affirmant que l'Administrateur avait commis une escroquerie lorsqu'a été prise la décision sur la conversion du montant maximum disponible, au titre de la Convention de 1992 portant création du Fonds, de DTS en francs français. L'Administrateur a été accusé d'avoir enfreint la Convention de 1992 portant création du Fonds en convertissant les DTS en francs à une date différente de celle figurant dans la Convention. Il a été dit que l'Administrateur avait personnellement effectué le calcul sur la base d'un taux choisi par lui, à savoir celui du 15 février 2000, alors que la conversion aurait dû être faite sur la base du taux du 4 avril 2000, qui est la date à laquelle l'Assemblée a examiné la question, privant ce faisant les victimes de FF35 227 130. Les demandeurs ont demandé que l'Administrateur soit démis de ses fonctions. Ils ont également demandé que les membres de la délégation française auprès du Fonds de 1992 soient relevés de leurs fonctions pour ne pas avoir défendu les intérêts légitimes des victimes, de l'État français et des contribuables. Il a été noté que ces accusations avaient fait l'objet d'un communiqué de presse en date du 3 septembre 2001 et qu'elles avaient été reprises à l'occasion d'une conférence de presse tenue à Nantes le 4 septembre 2001.
- 3.4.21 Le Comité a rappelé que la conversion, dans la monnaie nationale, du montant maximum payable pour indemnisation, est régie par l'article 4.4e) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, libellé comme suit:

Les montants mentionnés dans le présent article sont convertis en monnaie nationale sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la décision de l'Assemblée du Fonds concernant la date du premier versement des indemnités.

- 3.4.22 Il a été rappelé par ailleurs qu'une décision de principe sur la méthode à utiliser pour la conversion avait été prise par l'Assemblée du Fonds de 1992 à sa 2ème session, tenue en octobre 1997, concernant le sinistre du *Nakhodka* (document 92FUND/A.2/29, paragraphe 17.2.8):

L'Assemblée a décidé que les 135 millions de DTS seraient convertis en monnaie nationale sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au DTS à la date de l'adoption par l'Assemblée (ou par le Comité exécutif) du compte rendu des décisions de la session à laquelle l'Assemblée (ou le Comité exécutif) aurait décidé que les demandes pouvaient être réglées. Il a été noté qu'en ce qui concernait le sinistre du *Nakhodka*, cette date était le 17 avril 1997 et que le taux de change à cette date (1 DTS = ¥171,589) serait tel que 135 millions de DTS équivaldraient à ¥23 164 515 000 (£114 millions). Il a en outre été décidé que si le compte rendu des

décisions n'était pas adopté pendant la session, la date de la conversion correspondrait à la date du dernier jour de la session.

- 3.4.23 Il a été rappelé que conformément à l'article 18.9 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, l'Assemblée a pour fonction d'instituer tout organe subsidiaire, permanent ou temporaire, qu'elle juge nécessaire, de définir son mandat et de lui donner les pouvoirs requis pour exercer les fonctions qui lui ont été confiées.
- 3.4.24 Il a été rappelé en outre que conformément à l'article 18.9, l'Assemblée avait décidé, à sa 2^{ème} session, de créer un Comité exécutif qui aurait notamment pour fonctions de se prononcer aux lieu et place de l'Assemblée sur des questions visées à l'article 18.7 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, notamment sur les demandes d'indemnisation qui lui sont renvoyées par l'Administrateur. Il a été rappelé aussi que l'article 18.7 évoque l'autorité d'approuver le règlement des demandes d'indemnisation adressées au Fonds, de se prononcer sur la répartition entre les demandeurs du montant disponible au titre de la réparation des dommages, et de fixer les conditions dans lesquelles peuvent être effectués des versements provisoires afin que les victimes de dommages par pollution soient indemnisées le plus rapidement possible.
- 3.4.25 Le Comité exécutif a noté que l'Assemblée avait ainsi délégué au Comité exécutif le pouvoir de prendre des décisions concernant les demandes d'indemnisation et qu'en ce qui concerne le sinistre de l'*Erika*, le Comité exécutif, à sa 6^{ème} session tenue en février 2000, avait décidé de la date de conversion des DTS en francs français comme suit (document 92FUND/EXC.6/5, paragraphes 3.27 à 3.30):

Le Comité exécutif a noté que, conformément à l'article 4.4e) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, la conversion, en monnaie nationale, du montant maximum payable en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds, soit 135 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) devait se faire au taux de change de la monnaie de référence par rapport au droit de tirage spécial en vigueur à la date de la décision de l'Assemblée du Fonds de 1992 quant à la date à laquelle interviendrait le premier paiement d'indemnités.

Il a été noté que, une fois le Comité exécutif établi par l'Assemblée, les décisions relatives au paiement d'indemnités relevaient normalement du Comité exécutif et non de l'Assemblée. Le Comité a donc estimé que la référence à l'Assemblée à l'article 4.4e) devait être comprise comme renvoyant au Comité exécutif.

Le Comité exécutif a décidé que, conformément à la décision prise par l'Assemblée dans l'affaire du *Nakhodka* (document 92FUND/A.2/29, paragraphe 17.2.8), la conversion en francs français des 135 millions de DTS devait se faire sur la base de la valeur de la monnaie vis-à-vis du droit de tirage spécial (DTS) à la date de l'adoption du compte rendu des décisions prises par le Comité exécutif à sa 6^{ème} session, soit le 15 février 2000.

Étant donné que le taux de change applicable ne serait connu que le 17 février 2000, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de faire les calculs nécessaires et d'en rendre compte à la 7^{ème} session du Comité exécutif.

- 3.4.26 Il a été rappelé que, à sa 6^{ème} session, le Comité exécutif avait autorisé l'Administrateur à procéder à des règlements définitifs au nom du Fonds de 1992 de toutes les demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Erika*, dans la mesure où les demandes ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était pas prononcé auparavant (document 92FUND/EXC.6/5, paragraphe 3.9). Dans un document présenté à la session en question, l'Administrateur avait appelé l'attention du Comité sur le fait que, à supposer que le Comité exécutif l'autorise à verser des indemnités, le Comité ne pourrait pas prendre de décision quant à la date du premier versement (document 92FUND/EXC.6/2, paragraphe 8.2). À la même session,

le Comité avait limité le pouvoir de l'Administrateur au versement de paiements provisoires en vertu de la règle 7.9 du Règlement intérieur (document 92FUND/EXC.6/5, paragraphe 3.18).

- 3.4.27 Il a été rappelé que l'Administrateur avait fait rapport des résultats de ces calculs à la 7ème session du Comité exécutif, tenue du 3 au 6 avril 2000, à savoir que 135 millions de DTS équivalaient à FF1 211 966 811. Le Comité a approuvé ce calcul comme il est noté dans le compte rendu des décisions (document 92FUND/EXC.7/5, paragraphe 3.3.23):

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

- 3.4.28 Il a été rappelé qu'à sa 4ème session extraordinaire, tenue du 4 au 6 avril 2000, l'Assemblée avait pris note des renseignements fournis par l'Administrateur dans le document 92FUND/A/ES.4/2 concernant le sinistre de l'*Erika* et avait décidé de lever des contributions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika* (document 92FUND/A/ES.4/7, paragraphes 3.1 à 3.5).

- 3.4.29 Il a été rappelé qu'à sa 5ème session, tenue du 23 au 27 octobre 2000, l'Assemblée avait approuvé les rapports du Comité exécutif sur ses 5ème à 9ème sessions (document 92FUND/A.5/28, paragraphe 20.2).

- 3.4.30 Le Comité exécutif a noté le point de vue de l'Administrateur selon lequel la décision par laquelle a été fixée la date qui devrait être utilisée pour la conversion des DTS en francs français avait été prise par le Comité exécutif et non pas par l'Administrateur. Contrairement à ce qui figure dans la plainte, l'Administrateur n'avait enfreint aucune Convention mais avait procédé à la conversion conformément aux instructions du Comité exécutif, en utilisant le 15 février 2000 comme date de conversion, c'est-à-dire en réalisant un calcul purement mathématique. Il a été noté que les mesures prises par l'Administrateur avaient été approuvées par le Comité exécutif et que, celui-ci, agissant au nom de l'Assemblée, était habilité à prendre cette décision. Il a été rappelé aussi que dans sa décision sur le sinistre du *Nakhodka* à laquelle il est fait référence au paragraphe 3.4.22 ci-dessus, l'Assemblée avait explicitement reconnu que les décisions sur la date de conversion seraient prises par le Comité exécutif et que l'Assemblée avait approuvé les rapports sur les sessions du Comité exécutif lors desquelles ce point avait été examiné. Le Comité a noté le point de vue de l'Administrateur selon lequel les décisions prises par le Comité étaient donc conformes à la Convention de 1992 portant création du Fonds, que l'Administrateur avait agi conformément aux instructions qui lui avaient été données et que les allégations étaient donc sans fondement.

- 3.4.31 Il a été noté que le 4 octobre 2001, le Fonds de 1992 avait publié un communiqué de presse, en France, en réponse aux accusations dont il est fait état au paragraphe 3.4.20, et que ce communiqué était reproduit à l'annexe du document 92FUND/EXC.14/5/Add.2.

- 3.4.32 Il a été noté que la Confédération maritime et 'Keep-it-Blue' avaient répondu au communiqué de presse du Fonds de 1992, en affirmant notamment que la décision relative à la conversion avait été prise par l'Administrateur, que le Comité n'était pas habilité à prendre une décision sur la conversion en question, le Règlement intérieur de l'Assemblée ne conférant pas ce pouvoir au Comité, que le travail du Comité devrait être régi par le Règlement intérieur de l'Assemblée sauf si la Convention en dispose autrement, que la Convention prévoyait expressément que la conversion devrait être effectuée sur la base du taux de change à la date à laquelle l'Assemblée a pris sa décision, que le mandat du Comité ne couvrait pas de telles décisions et que le Comité n'était pas autorisé à décider que la référence à l'Assemblée figurant à l'article 4.4e) devait être

considérée comme renvoyant au Comité. Il a été noté que l'on avait également fait valoir que la décision était en réalité une modification de la Convention de 1992 portant création du Fonds, qui ne pouvait être prise que par une Conférence diplomatique convoquée par l'OMI. Il a en outre été noté que la décision sur la conversion ayant été prise par l'Assemblée en octobre 2000 et non pas le 4 avril 2000, la perte subie par les demandeurs français était de FF132 310 766 et non pas de FF35 227 130.

- 3.4.33 Il a été noté que selon l'Administrateur, la décision du Comité exécutif visait à déterminer à bref délai le montant disponible pour l'indemnisation exprimé en francs français pour dissiper toute incertitude à cet égard. Il a été noté, aussi, que toute décision concernant la conversion entre des monnaies peut être jugée a posteriori avantageuse ou défavorable aux demandeurs, étant donné la fluctuation du taux du DTS vis-à-vis du franc français.
- 3.4.34 Vingt-cinq délégations représentant les États Membres du Comité exécutif et d'autres États Membres du Fonds sont intervenues au cours des débats sur la question. Elles ont fait leur analyse faite par l'Administrateur telle que figurant au paragraphe 3.4.30 ci-dessus et ont confirmé que le Comité exécutif du Fonds de 1992 et l'Administrateur avaient bien agi dans le respect de la Convention de 1992 portant création du Fonds et que l'Administrateur s'était acquitté avec justesse des instructions du Comité.
- 3.4.35 S'agissant des allégations non fondées formées contre l'Administrateur et le Comité exécutif, plusieurs délégations ont déploré ces tentatives de jeter le discrédit sur l'Organisation et ont pensé qu'il convenait de saisir l'Assemblée de la question.
- 3.4.36 Le Président a récapitulé les débats comme suit:

La décision fixant la date à laquelle les DTS seraient convertis en francs français avait été prise non par l'Administrateur, mais par le Comité exécutif. Contrairement à ce qui était dit dans les reproches formulés, l'Administrateur n'avait violé aucune Convention mais avait procédé à la conversion conformément aux instructions du Comité exécutif, en utilisant la date du 15 février 2000; il s'agissait d'un simple calcul mathématique. Les mesures prises par l'Administrateur avaient été appuyées par le Comité exécutif qui, agissant avec l'autorité de l'Assemblée, était habilité à prendre cette décision. Dans sa décision dans l'affaire du *Nakhodka*, l'Assemblée avait explicitement reconnu que les décisions relatives à la date des conversions seraient prises par le Comité exécutif. L'Assemblée avait approuvé les rapports sur les travaux du Comité exécutif aux sessions au cours desquelles la question avait été examinée.

- 3.4.37 Le Comité a repris à son compte le récapitulatif fait par le Président.
- 3.4.38 Le Comité exécutif a réitéré ses graves préoccupations s'agissant des menaces et allégations proférées presque continuellement, et ce essentiellement par un individu, contre le Chef du Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient et le personnel du Bureau, contre les experts engagés par la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 et contre l'Administrateur. Le Comité a jugé ce comportement inadmissible et a estimé qu'il nuisait en outre aux activités du Fonds en France, et ce aux dépens des demandeurs légitimes et que, par ailleurs, le Fonds ne pourrait peut-être pas continuer ses activités en France et, partant que le Fonds devrait peut-être donc fermer le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient si ce genre d'agissements devait se poursuivre. Le Comité a exprimé le souhait que les autorités judiciaires françaises prendraient les mesures voulues pour que le Fonds puisse continuer d'opérer normalement en France.
- 3.4.39 Il a été déclaré qu'il importait que le Fonds de 1992 continue de faire face aux difficultés rencontrées en France en faisant preuve de dignité et en agissant en toute transparence.

Bilan des demandes d'indemnisation

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

Au 11 octobre 2001, 5 637 demandes d'indemnisation avaient été déposées, pour un montant total de FF863 millions (£82 millions). 1 614 (29%) d'entre elles ont été déposées entre mars et octobre 2001. Environ 4 096 demandes, représentant FF469 millions (£45 millions), ont fait l'objet d'une évaluation, pour FF280 millions (£27 millions). Ce sont donc 73% de la totalité des demandes reçues qui ont été évalués.

Deux cent quatre-vingt-trois demandes, d'un montant de FF36 millions (£3,4 millions), 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.

Des indemnités ont été versées au titre de 2 857 demandes, pour un montant total de FF157 millions (£15 millions). 1 541 autres demandes, correspondant à FF394 millions (£38 millions), sont soit en cours d'évaluation soit en attente d'un complément d'information requis pour l'évaluation.

Il existe une différence appréciable dans l'évaluation des demandes selon la catégorie dont elles relèvent. En effet, dans certaines catégories, plus de 90% des demandes ont été évaluées et, pour la plupart des catégories, plus de 50% des demandes ont donné lieu au paiement d'indemnités. La plus grande partie des demandes de ces catégories avaient été déposées relativement tôt. En revanche, dans le secteur du tourisme, l'évaluation de 61% des demandes seulement a été achevée. Cela étant dit, des 2 703 demandes relevant de ce secteur, 1 068 (soit plus de 40%) ont été déposées après le mois de mars 2001. Un décalage persiste entre la date à laquelle la demande est approuvée et celle à laquelle intervient le paiement, essentiellement parce que le demandeur a refusé les montants approuvés.

Niveau des paiements

- 3.4.41 Il a été rappelé que le Comité exécutif avait décidé, à sa 13^{ème} session, tenue en juin 2001, de porter le niveau des paiements de 60% à 80% du montant des dommages effectivement subis par chaque demandeur, tel qu'évalué par le Fonds de 1992 (document 92FUND/EXC.13/7, paragraphe 3.2.42).
- 3.4.42 Le Comité exécutif a pris note d'une étude supplémentaire effectuée en octobre 2001 par le Ministère français de l'économie, des finances et de l'industrie, "l'étude d'octobre 2001". Il a également pris note de l'opinion exprimée sur cette étude par les experts du Fonds de 1992.
- 3.4.43 Le Comité a noté que l'étude d'octobre 2001 confirmait l'estimation - donnée dans l'étude de juin 2001 - de FF500 millions (£47 millions) pour ce qui est des pertes recevables dans le secteur touristique et que, en ajoutant une somme de FF50 millions (£4,7 millions) pour les demandes qui ne relèvent pas de la zone touchée et un montant estimatif de FF300 millions (£28,3 millions) pour les demandes émanant d'autres secteurs que le tourisme, l'étude parvenait à un total de FF850 millions (£81 millions). La conclusion de l'étude a été notée, à savoir qu'une indemnisation égale à 100% était par conséquent possible, assortie d'une marge de sécurité de FF350 millions (£33 millions).
- 3.4.44 Le Comité a noté que les experts du Fonds de 1992 étaient d'accord, dans les grandes lignes, avec l'estimation globale du montant total d'environ FF500 millions (£47 millions) de pertes touristiques maximales recevables pour indemnisation.

- 3.4.45 Le Comité exécutif a noté qu'il lui fallait réfléchir à nouveau à la façon de trouver un équilibre entre l'importance d'une indemnisation aussi rapide que possible, par le Fonds de 1992, des victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et la nécessité d'éviter que le Fonds ne se trouve en situation de surpaiement.
- 3.4.46 Il a été rappelé que les demandes d'indemnisation présentées par TotalFina et le Gouvernement français pouvaient être ignorées par le Comité exécutif dans son étude du niveau de paiement car il ne sera donné suite à ces demandes que si et dans la mesure où toutes les autres demandes auront été intégralement réglées.
- 3.4.47 Il a été rappelé que les demandes recevables dans les secteurs autres que le tourisme avaient été estimées à un montant situé entre FF275 et FF325 millions (£26 et 31 millions). Il a été noté que, selon l'Administrateur, l'estimation fournie dans l'étude d'octobre 2001 pour les demandes d'indemnisation dans le secteur du tourisme, à savoir FF500 millions (£47 millions), pouvait être un peu faible et que le chiffre de FF700 millions (£66 millions) serait prudent. À son avis, il serait souhaitable de prévoir une somme de FF100 millions (£9,4 millions) au titre des pertes subies dans le secteur touristique en 2001 et qu'il faudrait prévoir en outre une somme de quelque FF100 millions (£9,4 millions) pour les campagnes de commercialisation. Il a également été noté que, comme indiqué à la 13^{ème} session du Comité exécutif, l'Administrateur estimait qu'il serait prudent de prévoir en plus une marge de sécurité de FF200 millions (£18,8 millions), ce qui porterait alors à environ FF1 400 millions (£131 millions) le montant total des demandes recevables, soit le même chiffre que celui donné par l'Administrateur à la 13^{ème} session du Comité. Il a été noté en outre que, vu les incertitudes qui demeuraient, l'Administrateur proposait que le niveau des paiements reste fixé à 80% du montant des dommages effectivement subis par chaque demandeur, tels qu'évalué par les experts engagés par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual.
- 3.4.48 La délégation française a remercié l'Administrateur pour le document résumant l'étude d'octobre 2001, qui reflète avec précision les résultats de ladite étude. Elle a noté que les experts du Fonds avaient entériné les conclusions de l'étude, selon lesquelles la marge de sécurité était suffisante pour permettre de porter le niveau des paiements à 100%. Tout en approuvant la proposition de l'Administrateur de maintenir le niveau à 80%, la délégation française a souhaité qu'il soit possible de passer à 100% lors de la prochaine session du Comité exécutif.
- 3.4.49 Le Comité exécutif a décidé que, compte tenu des incertitudes qui subsistent quant au niveau des demandes d'indemnisation recevables faisant suite au sinistre de l'*Erika*, le niveau des paiements devrait être maintenu à 80% du montant du préjudice effectivement subi par chaque demandeur, tel qu'évalué par les experts engagés par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual. Il a également été décidé que le niveau des paiements devrait être revu à la 16^{ème} session du Comité.

Demandes au titre d'une baisse des recettes provenant de la taxe de séjour

- 3.4.50 Le Comité a examiné la recevabilité des demandes d'indemnisation soumises par quatre communes au titre de la baisse des recettes provenant de la taxe de séjour à savoir Locmariaquer (FF47 612,05), Longeville sur Mer (FF85 816), La Faute sur Mer (FF39 542) et les Sables-d'Olonne (FF110 781).
- 3.4.51 Il a été noté que la taxe de séjour est une taxe que peuvent prélever les communes qui sont reconnues comme étant des centres et destinations touristiques et dont le montant est fixé tous les ans, par la commune, sur une base forfaitaire par visiteur et par nuitée, en fonction du type d'hébergement. À ce que l'on sait, cet impôt n'est pas prélevé pour les visiteurs en déplacement d'affaires. Il a également été noté que les recettes provenant de la taxe de séjour permettent à la commune de financer les activités et les services liés au niveau d'activité touristique dans la commune, notamment le nettoyage des plages, le ramassage des ordures, les bureaux d'information et les offices locaux de tourisme.
- 3.4.52 Il a été noté qu'une première analyse des demandes d'indemnisation a montré que, dans ces quatre communes, la baisse des recettes tirées de la taxe de séjour entre 1999 et 2000 se situait entre 9 et

16%, des chiffres tout à fait comparables à la baisse de l'activité économique touristique calculée pour 2000 dans les zones touchées par le sinistre de l'*Erika*.

- 3.4.53 Le Comité a noté que la question s'était posée de savoir si les demandes d'indemnisation au titre de la baisse des recettes provenant de la taxe de séjour étaient recevables. Le Comité a pris note des décisions prises par le Comité exécutif du Fonds de 1971 dans des affaires précédentes au sujet de la recevabilité de demandes semblables.
- 3.4.54 Il a été rappelé que dans l'affaire du *Tanio* (France, 1980), le Comité exécutif du Fonds de 1971 avait rejeté la demande qu'une commune avait déposée en arguant que la baisse des revenus que procurait le séjour des hommes d'affaires due au sinistre en cause avait directement entraîné une perte de recettes fiscales. Le Comité avait en effet estimé qu'il devait être très difficile pour une autorité publique de prouver qu'une perte de recettes fiscales avait réellement eu pour cause directe un sinistre ayant entraîné une pollution. Il a également été rappelé que le Comité avait estimé que les documents soumis à l'appui de cette demande étaient insuffisants (documents FUND/EXC.10/5, paragraphe 3.3.5 et FUND/EXC.10/WP.1, paragraphe 2.3).
- 3.4.55 Il a été rappelé que dans le cas du sinistre du *Haven* (Italie, 1991), la ville de Cannes (France) avait déposé une demande d'indemnisation au titre, entre autres, du manque à gagner subi par des organismes publics à cause de la baisse d'activité touristique en 1991 et donc des recettes fiscales provenant de l'impôt sur les sociétés, de la taxe sur les casinos, de la taxe de séjour, de la taxe supplémentaire sur l'enregistrement et de la taxe sur divers spectacles. Il a été noté que le Comité exécutif du Fonds de 1971 avait estimé que la ville de Cannes n'avait pas prouvé que les pertes de recettes fiscales qu'elle prétendait avoir subies dans le secteur touristique étaient dues au sinistre du *Haven* et que de ce fait ce Comité avait estimé que cette demande devait être rejetée (document FUND/EXC.35/10, paragraphe 3.2.18).
- 3.4.56 Il a aussi été rappelé que, dans le cas du sinistre du *Haven*, la commune du Lavandou en France avait déposé une demande d'indemnisation en alléguant des pertes sur la taxe de séjour des touristes dues à une baisse de l'activité touristique. Le Comité exécutif du Fonds de 1971 avait estimé que la commune n'avait pas démontré que ses pertes résultaient du sinistre du *Haven* et avait conclu qu'il fallait donc rejeter cette demande (document FUND/EXC.35/10, paragraphe 3.2.19).
- 3.4.57 Il a été rappelé que dans le cadre de l'examen des demandes visées aux paragraphes 3.4.55 et 3.4.56 ci-dessus, la délégation française d'observateurs avait exprimé l'avis que le rejet de ces demandes ne pouvait être justifié que par le fait que les pertes pour lesquelles la ville de Cannes et la commune du Lavandou réclamaient des indemnités ne pouvaient être acceptées, sur la base des pièces justificatives fournies, comme étant des pertes causées par la contamination, c'est-à-dire des pertes résultant d'une baisse du tourisme sensiblement supérieure aux fluctuations annuelles normales. Il a également été rappelé que cette délégation avait fait valoir que si telle n'était pas la raison pour laquelle ces demandes étaient rejetées, le Fonds de 1971 s'écarterait de la position qu'il avait adoptée dans de précédentes affaires et que ces communes qui étaient tributaires du seul tourisme balnéaire et ne pouvaient compenser leurs pertes sur les taxes touristiques par d'autres sources de recettes subiraient un préjudice économique qui devrait être indemnisé s'il y avait un lien raisonnablement étroit entre la contamination et le préjudice (document FUND/EXC.35/10, paragraphe 3.2.20).
- 3.4.58 S'agissant des demandes d'indemnisation déposées par les municipalités françaises dans l'affaire de l'*Erika*, il a été noté que l'Administrateur était d'avis que, contrairement à ce qui s'était passé pour les demandes d'indemnisation rejetées dans les affaires du *Tanio* et du *Haven*, la baisse des recettes fiscales dans le secteur touristique était manifestement en grande partie due à une baisse de l'activité touristique provoquée par le sinistre de l'*Erika*. Il a été en outre relevé que de ce fait l'Administrateur estimait qu'il existait un lien raisonnablement étroit entre la baisse de recettes fiscales tirées du tourisme et le sinistre de l'*Erika* et que ces demandes devraient donc être, dans leur principe, considérées comme recevables.
- 3.4.59 Le Comité a pris note de l'avis de l'Administrateur selon lequel si le Comité acceptait le point de vue de l'Administrateur, il serait nécessaire, pour évaluer le montant des pertes, de déterminer dans quelle mesure la baisse enregistrée était supérieure à la fluctuation annuelle normale de

recettes fiscales tirées du tourisme et de tenir compte également de toutes les économies éventuellement enregistrées par les communes en matière de coûts par suite de la baisse du nombre de touristes.

- 3.4.60 Plusieurs délégations ont exprimé l'avis que les circonstances dans lesquelles s'inscrivaient les demandes d'indemnisation présentées par les communes au titre de la perte de recettes provenant de la taxe de séjour par suite du sinistre de l'*Erika* différaient de celles examinées dans des affaires précédentes et qu'il y avait un lien suffisamment étroit entre les pertes subies par les communes et la pollution. Ces délégations ont estimé, comme l'Administrateur, que les demandes étaient recevables dans leur principe.
- 3.4.61 Plusieurs autres délégations ont exprimé des réserves de caractère général sur toute acceptation de demandes d'indemnisation au titre d'une baisse des recettes fiscales. Il a été fait observer que les taxes de séjour en question étaient prélevées pour couvrir certaines dépenses particulières liées au tourisme alors que d'autres pays recouraient à leur régime fiscal général ou bien à la TVA pour couvrir des dépenses de ce type. Ces délégations ont fait observer que l'existence de régimes fiscaux différents pourrait donner lieu à une différence de traitement entre les États Membres.
- 3.4.62 Certaines délégations se sont déclarées préoccupées par le fait qu'il serait difficile, au moment d'évaluer des demandes au titre de pertes dues à une baisse des recettes provenant de la taxe de séjour, de déterminer les éventuelles économies qui auront pu découler de la baisse de l'activité touristique.
- 3.4.63 Le Comité exécutif a décidé de repousser à sa 16^{ème} session sa décision sur la recevabilité des demandes d'indemnisation au titre de la baisse des recettes provenant de la taxe de séjour.
- 3.4.64 La délégation française a prié instamment le Comité de poursuivre son examen des demandes en question car celles-ci étaient liées à une situation particulière à savoir que les communes qui les avaient présentées avaient bel et bien subi des pertes économiques et ne disposaient d'aucun autre moyen de compenser ces pertes. Cette délégation a estimé que les demandes répondaient à tous les critères suivis par les FIPOL en matière de recevabilité.

Demande d'indemnisation au titre de la baisse des recettes provenant de la taxe d'aéroport

- 3.4.65 Le Comité a examiné une demande d'indemnisation d'un montant de FF336 739 (£32 000) présentée par la Chambre de commerce et d'industrie du Morbihan qui exploite l'aéroport de Lorient Lann Bihoué au titre de la baisse des recettes provenant de la taxe d'aéroport en 2000. Il a été noté que la taxe d'aéroport, d'un montant de FF42,06, est prélevée par passager et qu'il y aurait eu 8 007 passagers de moins en 2000 qu'en 1999.
- 3.4.66 Il a été noté que, selon les archives, le nombre de passagers à l'aéroport variait de plus de 5% d'une année sur l'autre, alors qu'entre 1999 et 2000, la baisse a été de 3%. Il a été noté en outre que Lorient est un aéroport intérieur qui n'enregistre guère de passage de touristes.
- 3.4.67 Il a été noté que, pour ces motifs, l'Administrateur avait estimé qu'il n'avait pas été prouvé que la baisse du nombre de passagers entre 1999 et 2000 et la baisse de recettes fiscales qui s'en était suivie pour l'aéroport avaient été causées par le sinistre de l'*Erika* et qu'il avait donc proposé de rejeter la demande.
- 3.4.68 Le Comité, partageant le point de vue de l'Administrateur, a décidé que la demande d'indemnisation au titre de la baisse des recettes provenant de la taxe d'aéroport devait être rejetée.

Demande d'indemnisation présentée par le propriétaire d'un bateau-taxi

- 3.4.69 Le Comité exécutif a pris note des renseignements concernant la demande d'indemnisation soumise par le propriétaire d'un bateau-taxi fournis à la section 8.3 du document 92FUND/EXC.14/5/Add.3.

Remerciements

3.4.70 Le Comité exécutif a exprimé sa reconnaissance au Chef du Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient, au personnel du Bureau et aux experts et juristes travaillant en France pour le Fonds de 1992, parfois dans des conditions difficiles.

3.5 *Al Jaziah 1*

3.5.1 Le Comité exécutif a pris note des faits nouveaux intervenus concernant le sinistre de l'*Al Jaziah 1*, tels que consignés dans le document 92FUND/EXC.14/6.

3.5.2 Le Comité exécutif a relevé que des demandes d'indemnisation au titre des frais de nettoyage, d'un montant total de US\$1,3 million (£920 000), avaient été présentées aux FIPOL par deux compagnies pétrolières locales ayant participé aux opérations de nettoyage. Il a également été noté que ces demandes avaient été provisoirement estimées à US\$461 000 (£330 000) dans l'attente de nouvelles précisions de la part des demandeurs. Le Comité a relevé en outre que l'une des sociétés pétrolières avait soumis une demande supplémentaire se chiffrant à US\$98 000 (£68 000).

3.5.3 Le Comité a noté que l'Agence fédérale de l'environnement avait soumis une demande de Dh 2 millions (£380 000) au titre des opérations menées par une entreprise d'assistance locale afin de contenir les fuites d'hydrocarbures de l'épave, d'enlever les hydrocarbures restés à bord, de renflouer l'épave et la remorquer jusqu'au port franc d'Abou Dhabi. Il a été relevé également que cette demande avait fait l'objet d'un accord de règlement en mai 2001.

3.5.4 Le Comité exécutif a noté que l'Agence fédérale de l'environnement avait également présenté des demandes d'un montant de US\$40 000 (£28 400) et de Dh 47 000 (£9 200) au titre des opérations d'enlèvement des résidus d'hydrocarbures se trouvant à bord de l'épave après son renflouement. De plus, il a été noté que ces demandes avaient fait l'objet d'un accord de règlement en mai 2001 à hauteur de US\$29 000 (£20 358) et de Dh 47 000 (£9 200) respectivement.

Zeinab

3.5.5 Le Comité exécutif a pris acte de l'évolution de la situation relative au sinistre du *Zeinab*, telle que présentée dans le document 92FUND/EXC.14/6.

3.5.6 Le Comité 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 multinationales d'intervention. Escorté jusqu'à une zone de détention dans les eaux internationales, il s'était trouvé déstabilisé à environ 16 milles du littoral de Doubaï et avait sombré par 25 mètres de fond. De plus, il a été relevé que le navire aurait transporté une cargaison de 1 500 tonnes de fuel-oil, dont il est estimé que quelque 400 tonnes s'étaient déversées au moment du sinistre. Il a été noté également que quelque 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.

Définition du terme 'navire'

3.5.7 Le Comité exécutif a rappelé qu'à sa 13^{ème} session, tenue en juin 2001, il avait décidé que, puisque le *Zeinab* transportait effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison lorsque le sinistre s'est produit, il devrait être considéré comme un navire aux fins de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Il a été rappelé également 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. Il a été rappelé que le Comité avait 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 de 1992 portant création du Fonds. Il a été rappelé en outre que le Comité avait estimé que le *Zeinab* relevait bien de la définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (document 92FUND/EXC.13/7, paragraphe 3.4.6).

- 3.5.8 Le Comité a rappelé également qu'à sa 5ème session, tenue en juin 2001, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 avait décidé lui aussi que le *Zeinab* relevait bien de la définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (document 71FUND/AC.5/ES.8/10, paragraphe 5.6.6).

Applicabilité des Conventions

- 3.5.9 Le Comité exécutif a rappelé qu'à sa 13ème session le Comité avait décidé que, étant donné que, au moment 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 (document 92FUND/EXC.13/7, paragraphe 3.4.8).
- 3.5.10 Le Comité a rappelé en outre qu'à sa 5ème session le Conseil d'administration du Fonds de 1971 avait également décidé que les deux ensembles de Conventions s'appliquaient au sinistre du *Zeinab*, mais que les Émirats arabes unis seraient 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 (document 71FUND/AC.5/A/ES.8/10, paragraphes 5.6.8 et 5.6.9).

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

- 3.5.11 Le Comité a rappelé que le Comité exécutif du Fonds de 1992 ainsi que le Conseil d'administration du Fonds de 1971 avaient décidé que les responsabilités relatives au sinistre du *Zeinab* devraient être réparties entre le Fonds de 1992 et le Fonds de 1971 à raison de 50% pour chaque Fonds (documents 92FUND/EXC.13/7, paragraphe 3.4.11 et 71FUND/AC.5/A/ES.8/10, paragraphe 5.6.11).

Demandes d'indemnisation

- 3.5.12 Le Comité exécutif a relevé que l'autorité portuaire de Doubaï avait soumis des demandes d'un montant total de US\$480 000 (£343 000) au titre du coût des mesures de sauvegarde et du nettoyage. Il a été noté également que l'on s'attendait à ce que d'autres demandes soient présentées.

Règlement des demandes d'indemnisation

- 3.5.13 Le Comité exécutif a rappelé que lors des sessions des organes directeurs des Fonds tenues en juin 2001, une délégation avait fait référence à l'article 4.2a) de la Convention de 1971 portant création du Fonds et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, en vertu duquel les Fonds sont exonérés de l'obligation de verser des indemnités au titre des dommages par pollution résultant notamment d'un acte de guerre ou d'hostilités. De l'avis de cette délégation, cette défense devait être analysée de manière plus approfondie.
- 3.5.14 Il a été rappelé que plusieurs délégations avaient considéré que les forces multinationales d'intervention ne faisaient qu'accomplir un devoir de police visant à garantir le respect des sanctions imposées par le Conseil de sécurité des Nations Unies. Elles avaient déclaré que même si le naufrage du *Zeinab* était dû à un acte délibéré, cela pourrait faire l'objet d'une action récursoire de la part du Fonds plutôt que de constituer une défense en vertu de l'article 4.2a).

- 3.5.15 Il a été rappelé également que la délégation des Émirats arabes unis avait déclaré que la zone en cause n'était plus en état de guerre et que l'observation des résolutions des Nations Unies n'avait aucun rapport avec le droit d'être indemnisé au titre de dommages par pollution.
- 3.5.16 Il a été rappelé en outre que plusieurs délégations avaient fait part de leur inquiétude concernant la possibilité d'autoriser l'Administrateur à régler les demandes avant que les circonstances exactes du naufrage du *Zeinab* ne soient connues.
- 3.5.17 De plus, il a été rappelé que le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 avaient décidé, à leurs sessions de juin 2001, que, compte tenu des réserves émises par un certain nombre de délégations, il était prématuré d'autoriser l'Administrateur à régler les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre et qu'il faudrait examiner cette question de manière plus approfondie lors de leurs sessions d'octobre 2001 (documents 92FUND/EXC.13/7, paragraphe 3.4.20, et 71FUND/AC.5/A/ES.8/10, paragraphe 5.6.20).

Evolution récente

- 3.5.18 Le Comité a relevé que les avocats des Fonds s'étaient mis en contact avec le bureau de liaison de la marine des États-Unis à Bahreïn, lui demandant des copies des documents récupérés après le naufrage du *Zeinab*. En réponse à cette demande, la marine des États-Unis avait fourni des copies des titres de propriété du navire et de navigation délivrés par l'Administration maritime de Géorgie et un bref rapport de l'officier de visite de la marine des États-Unis. Il a été noté également que le titre de propriété, daté du 7 juin 2000, portait le nom du propriétaire et l'adresse de son représentant à Dubaï. Le Comité a relevé en outre que le certificat d'immatriculation, délivré le 7 juin 2000 également, indiquait que le *Zeinab* est un navire de charge de 2 178 tjb, et que le certificat ne portait pas de numéro de l'OMI.
- 3.5.19 Le Comité a noté que, dans son rapport, l'officier de visite avait indiqué notamment que, d'après les mesures et les sondages des citernes supérieures, il y avait 1 300 tonnes de fuel-oil à bord. De plus, l'équipe de visite n'avait pas pu accéder aux citernes inférieures parce que les tuyaux de sonde étaient fermés par soudure. Il a été relevé également que, selon cette équipe, si les citernes inférieures avaient été pleines, la quantité totale d'hydrocarbures à bord aurait été d'environ 3 000 tonnes. Il a été relevé en outre que l'équipe de visite avait trouvé d'anciens reçus de fuel d'après lesquels jusqu'à 3 000 tonnes d'hydrocarbures auraient déjà été chargées et déchargées, et que, de ce fait, elle avait décidé de dérouter le navire.
- 3.5.20 Le Comité a relevé que l'expert technique des Fonds avait lui aussi contacté le bureau de liaison de la marine des États-Unis à Bahreïn pour lui demander des renseignements sur l'enchaînement des événements ayant abouti au naufrage. Il a été relevé que l'on n'avait pas pu obtenir davantage de précisions. De plus, les avocats des Fonds tentaient d'obtenir des informations auprès du Ministère des affaires étrangères et du Ministère de l'intérieur des Émirats arabes unis.
- 3.5.21 Le Comité exécutif a noté que l'expert des Fonds avait récemment examiné une cassette vidéo montrant le naufrage du navire, filmée par un observateur se trouvant à bord du navire de la marine des États-Unis qui avait procédé à la saisie et une vidéo sous-marine du navire filmée par les plongeurs ayant aidé aux opérations d'enlèvement des hydrocarbures.
- 3.5.22 Le Comité a noté que la vidéo sous-marine montrait clairement que la plupart des ouvertures des citernes avaient été enlevées, ce qui aurait laissé l'eau de mer entrer directement dans les citernes, diminuant ainsi le franc-bord général du navire. Il a été noté également que l'expert des Fonds avait estimé que, dans les conditions qui prévalaient - vagues de deux mètres de haut - cela aurait été suffisant pour que l'eau pénètre dans les citernes. De plus, puisque le navire n'était pas muni de pompes capables d'enlever d'importants volumes d'eau de mer, la disparition du franc-bord aurait pu entraîner l'invasion des compartiments moteurs et du coqueron avant, ce qui aurait pu suffire à faire couler le navire. Le Comité a relevé que d'après l'expert, les vidéos ne montraient pas de déformation structurelle ni de dommage provoqué par un abordage.

- 3.5.23 Il a été rappelé qu'à sa 1ère session tenue en octobre 1998, le Comité exécutif du Fonds de 1992 avait examiné la question de l'applicabilité des Conventions de 1992 au sinistre du *Milad 1* (document 92FUND/EXC.1/8). Il a été rappelé en outre que ce navire avait été intercepté par un contingent du Service des garde-côtes des États-Unis relevant des forces multinationales d'intervention dans les eaux internationales à quelque 25 milles marins au nord-est de Bahreïn. Il a été rappelé également que le Service des garde-côtes avait décelé dans la coque du navire, qui transportait 1500 tonnes d'un mélange de gazole et de pétrole, une fissure par laquelle l'eau de mer pénétrait dans les citernes de ballast. De plus, tout au long de l'examen du sinistre du *Milad 1*, ni la question des circonstances ayant entraîné la fissure dans la coque du navire ni celle de l'opportunité d'évoquer ou non l'interception comme défense en vertu de l'article 4.2a) de la Convention de 1992 portant création du Fonds n'avaient été posées.
- 3.5.24 Concernant le sinistre du *Zeinab*, plusieurs délégations, dont celles qui avaient émis des réserves, ont déclaré que compte tenu des informations supplémentaires que l'Administrateur avait obtenues, elles n'estimaient plus que ce sinistre pouvait être considéré comme "un acte de guerre, des hostilités, une guerre civile ou une insurrection".
- 3.5.25 Une délégation a fait valoir que la défense prévue à l'article 4.2a) de la Convention de 1992 portant création du Fonds pouvait également être invoquée par le propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que si le Fonds de 1992 invoquait cette défense, le propriétaire du *Zeinab* risquerait de mal l'interpréter.
- 3.5.26 Le Comité exécutif a souscrit à la position de l'Administrateur selon lequel, dans le cadre du sinistre du *Zeinab*, l'interception du navire par les forces multinationales d'intervention ne saurait être considérée comme "un acte de guerre, des hostilités, une guerre civile ou une insurrection", et le Fonds de 1992 ne saurait invoquer la défense prévue à l'article 4.2a). Le Comité a déclaré qu'il était d'accord avec le point de vue de l'Administrateur, à savoir que d'après les recherches qu'il a menées par la suite, il apparaît que le naufrage du *Zeinab* était dû à un acte délibéré, et qu'une action récursoire par les Fonds était donc envisageable.
- 3.5.27 Le Comité a décidé d'autoriser l'Administrateur à conclure au nom du Fonds de 1992 des accords de règlement définitif de toutes les demandes nées du sinistre du *Zeinab* pour autant que les demandes ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles les organes directeurs du Fonds de 1971 ou du Fonds de 1992 ne se seraient pas déjà prononcés.

3.6 Natuna Sea

- 3.6.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements contenus dans le document 92FUND/EXC.9/9 (voir 71/FUND/A.23/14/13) concernant le sinistre du *Natuna Sea*, intervenu le 3 octobre 2000 dans le détroit de Singapour au large de Batu Behanti (Indonésie).
- 3.6.2 Le Comité a noté que le navire transportait une cargaison de 70 000 tonnes de pétrole brut Nile Blend au moment du sinistre, que, d'après les estimations, 7000 tonnes de pétrole brut se sont déversées à la suite de l'échouement et que le navire a été allégé de sa cargaison restante et renfloué sans autre déversement majeur le 12 octobre 2000. Il a également été noté que la nappe de pétrole avait touché l'Indonésie, la Malaisie et Singapour.

Applicabilité des Conventions

- 3.6.3 Il a été noté que Singapour était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds, que l'Indonésie était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile mais n'était pas partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds et que la Malaisie était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds mais pas aux Conventions de 1992. Le Comité a noté que, du fait que deux régimes différents s'appliquent au sinistre, le propriétaire du navire pourrait être tenu de créer deux fonds de limitation, l'un en Malaisie et l'autre à Singapour ou en

Indonésie. Le Comité a également noté que les montants de limitation applicables au *Natuna Sea* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile étaient respectivement d'environ 22,4 millions de DTS (£17 millions) et d'environ 6,1 millions de DTS (£5,4 millions).

Demandes d'indemnisation

3.6.4 Le Comité exécutif a rappelé que, à leurs sessions d'octobre 2000, le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 avaient autorisé l'Administrateur à procéder au règlement définitif, au nom du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971, de toutes les demandes nées du sinistre du *Natuna Sea* pour autant que ces demandes ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles les organes directeurs du Fonds de 1971 ou du Fonds de 1992 ne s'étaient pas prononcés auparavant.

3.6.5 La délégation de Singapour a informé le Comité que l'Autorité maritime et portuaire de Singapour soumettrait sous peu de nouveaux documents à l'appui de sa demande.

Probabilité que les Fonds de 1971 et de 1992 seraient appelés à intervenir

3.6.6 Le Comité a noté que toutes les demandes d'indemnisation pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en Malaisie avaient fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant total d'environ £462 000. Il a été noté en outre que le montant de limitation applicable au *Natuna Sea* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile était estimé à £5,4 millions. Le Fonds de 1971 ne sera donc pas appelé à effectuer de paiements au titre d'indemnisation ou de la prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

3.6.7 Le Comité exécutif a noté que les demandes d'indemnisation présentées à Singapour s'élevaient au total à US\$10,3 millions et à S\$4,75 millions (£9,1 millions) et que les demandes d'indemnisation soumises en Indonésie s'élevaient à Rp2 181 000 millions (£127 millions).

3.6.8 Le Comité a noté qu'il pouvait se faire que le montant total des demandes d'indemnisation recevables pour dommages dus à la pollution à Singapour et en Indonésie dépasse le montant de limitation applicable au *Natuna Sea* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que le Fonds de 1992 pourrait être appelé à effectuer des paiements au titre des dommages dus à la pollution à Singapour.

3.6.9 Une délégation a appelé l'attention sur le caractère exceptionnel du sinistre du *Natuna Sea*, qui pourrait exiger que le propriétaire du navire crée deux fonds de limitation, l'un au titre de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et l'autre au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

3.6.10 L'Administrateur a concédé que la création de deux fonds de limitation aurait pu entraîner des complications mais que, étant donné que les demandes d'indemnisation pour dommages dus à la pollution en Malaisie avaient été réglées pour des montants relativement modestes, il était peu probable que le propriétaire du navire soit obligé de créer un fonds de limitation en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

3.6.11 Répondant à une question concernant les incidences juridiques pour le Fonds de 1992 en ce qui concerne les demandes d'indemnisation pour dommages dus à la pollution en Indonésie, l'Administrateur a indiqué que, si les demandes d'indemnisation indonésiennes devaient être réglées pour des montants importants, il était probable que le Fonds de 1992 soit appelé à effectuer des paiements au titre des dommages dus à la pollution à Singapour.

3.7 Baltic Carrier

- 3.7.1 Le Comité exécutif a noté que le *Baltic Carrier* (23 235 tjb), immatriculé dans les Îles Marshall, transportait quelque 30 000 tonnes de fuel-oil lourd lorsque, le 29 mars 2001, il a abordé le *Tern* (20 362 tjb), un vraquier, immatriculé à Chypre ayant à son bord une cargaison de sucre à quelque 30 milles au nord-est de Rostock (Allemagne). Il a également été noté que l'abordage a ouvert un trou d'environ 20m² dans l'une des citernes de cargaison du *Baltic Carrier* d'où se sont échappées 2 500 tonnes environ de fuel-oil lourd.

Opérations de nettoyage au Danemark

- 3.7.2 Le Comité a noté 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 ont envoyé respectivement trois et deux navires d'intervention, en application de la Convention sur la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique (Convention d'Helsinki).
- 3.7.3 Le Comité exécutif a d'autre part relevé que l'équipement spécialisé dans la lutte contre les déversements d'hydrocarbures pour mener les activités à terre provenait du stock d'équipement de secours danois et avait également été fourni par les services d'urgence suédois et un fabricant danois de ce type d'équipement.

Demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution au Danemark et en Suède

- 3.7.4 Le Comité exécutif a rappelé qu'à sa 13^{ème} session il avait décidé d'autoriser l'Administrateur à procéder, au nom du Fonds de 1992, au règlement final de toutes les demandes au titre des dommages par la pollution causés par le *Baltic Carrier* en Suède et au Danemark (document 92FUND/EXC.13/7, paragraphe 3.3.19).
- 3.7.5 Le Comité a noté qu'au 28 septembre 2001, 55 demandes avaient été soumises au titre des dommages causés aux biens et des pertes économiques enregistrées dans les secteurs de la pêche et de la mariculture pour un total de Dkr 28,9 millions (£2,4 millions). Il a en outre été noté que des demandes avaient été soumises par trois exploitations de pisciculture pour un montant de Dkr 26,5 millions (£2,3 millions). Il a également été relevé que les cages flottantes de trois exploitations avaient été souillées et qu'au moment où cela s'était produit, les exploitations piscicoles étaient en train d'accueillir des stocks de jeunes truites d'élevage dont les œufs devaient être vendus au Japon.
- 3.7.6 Le Comité exécutif a noté qu'il n'était pas encore possible de procéder à une évaluation du montant total des demandes d'indemnisation et qu'en conséquence on ne savait pas si le montant de limitation applicable au *Baltic Carrier* qui est de Dkr 118 millions (£9,5 millions) serait dépassé et si le Fonds de 1992 aurait à verser des indemnités.
- 3.7.7 Selon la délégation danoise, le montant total des demandes dépasserait sans doute le montant de limitation applicable au *Baltic Carrier* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et le Fonds de 1992 aurait probablement à procéder à certains paiements.
- 3.7.8 Le Comité a rappelé qu'à sa 13^{ème} session, la délégation suédoise d'observateurs avait déclaré que des hydrocarbures que l'on estimait provenir du *Baltic Carrier* avaient été trouvés sur la côte sud-ouest de la Suède et que des opérations de nettoyage avaient été entreprises pour les enlever. Il a également été rappelé que cette délégation avait d'autre part déclaré 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. Le Comité a relevé que l'Administrateur n'avait reçu aucune autre information concernant une quelconque demande au titre des opérations de nettoyage en Suède.

Pollution par les hydrocarbures à Rostock et à Ventspils

- 3.7.9 Le Comité a rappelé qu'une partie des hydrocarbures déversés par le *Baltic Carrier* avait pénétré dans le coqueron avant du *Tern* à la suite de l'abordage. Il a été rappelé que le jour de l'abordage le *Tern* avait poursuivi sa route jusqu'à Rostock (Allemagne) où on avait découvert environ 230 tonnes de la cargaison du *Baltic Carrier* dans son coqueron avant. Il a été rappelé que lors de cette escale du *Tern* à Rostock, un peu d'hydrocarbures s'était déversé pendant les travaux effectués pour nettoyer l'étrave et retirer les hydrocarbures du coqueron avant. Il a été noté que les opérations de nettoyage avaient été entreprises par une brigade locale de pompiers pour un coût de DM 600 (£200). Il a également été relevé que les autorités allemandes n'avaient pas l'intention d'enquêter sur les événements qui avaient abouti au déversement ni de présenter une demande d'indemnisation.
- 3.7.10 Il a été rappelé qu'après que 800 tonnes environ de la cargaison de sucre du *Tern* avaient été redistribuées pour rétablir l'assiette positive du navire, l'approbation de la société de classification a été obtenue pour que le navire, accompagné d'un remorqueur, poursuive sa route jusqu'au port de déchargement de Ventspils (Lettonie).
- 3.7.11 Il a été rappelé que pendant que le *Tern* déchargeait sa cargaison à Ventspils un nouveau déversement d'hydrocarbures du *Baltic Carrier* s'était produit et qu'un entrepreneur local avait été engagé par l'assureur du propriétaire, l'Assuranceföreningen Gard (Gard Club), pour mener les opérations de nettoyage à Ventspils et pour évacuer du coqueron avant ce qui restait des hydrocarbures du *Baltic Carrier*.
- 3.7.12 Il a été noté que le Gard Club avait reçu au titre des dommages dus à la pollution des demandes d'indemnisation de l'administration portuaire de Ventspils ainsi que du propriétaire du terminal le long duquel le déversement s'était produit, de l'Organisation de protection du milieu marin, d'une marina, de pêcheurs et de propriétaires d'autres navires qui se trouvaient dans le port au moment des faits. Il a été noté que le Gard Club avait l'intention de régler les demandes d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures dans les meilleures conditions possibles, sans consulter le Fonds de 1992. Il a été relevé que le Fonds ne serait lié par aucun des règlements effectués par le Club.
- 3.7.13 Il a été rappelé qu'à sa 13ème session le Comité exécutif avait examiné la question de savoir si les déversements d'hydrocarbures du *Baltic Carrier* survenus à Rostock et à Ventspils à partir du *Tern*, qui était un vraquier et n'était donc pas un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, relevaient du champ d'application des Conventions de 1992 ou autrement dit, jusqu'où s'étendait la responsabilité du navire qui transportait initialement les hydrocarbures.
- 3.7.14 Le Comité a rappelé qu'il avait décidé à sa 13ème session qu'il était prématuré de 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 de Ventspils devrait être repoussée à la session suivante. Il a été rappelé que le Comité avait chargé l'Administrateur d'enquêter plus avant sur l'enchaînement des faits ayant entraîné les déversements survenus à Rostock et à Ventspils (document 92FUND/EXC.13/7, paragraphe 3.3.29).
- 3.7.15 S'agissant du déversement de Rostock, le Comité a noté que les coûts du nettoyage étaient insignifiants, que les autorités allemandes ne présenteraient aucune demande d'indemnisation et que la question de savoir si le déversement des hydrocarbures du *Baltic Carrier* à partir du *Tern* à Rostock était couvert par les Conventions de 1992 avait un caractère purement spéculatif. Il a également été noté que les autorités allemandes n'enquêteraient pas sur les circonstances du déversement survenu à Rostock. Le Comité a donc décidé d'abandonner l'examen de cette question.
- 3.7.16 En ce qui concerne le déversement des hydrocarbures du *Baltic Carrier* à partir du *Tern* à Ventspils, le Comité a noté que l'Administrateur venait de recevoir un complément d'information sur les circonstances du sinistre mais qu'il n'avait pas eu le temps d'examiner ces renseignements.

- 3.7.17 La délégation lettone a déclaré que les autorités de son pays continuaient d'enquêter sur la cause du sinistre à Ventspils et a demandé au Comité de repousser sa décision sur la question de savoir si ce sinistre était couvert par les Conventions de 1992 jusqu'à la fin de l'enquête.
- 3.7.18 Le Comité a chargé l'Administrateur de poursuivre son enquête et a reconnu que si toutes les demandes nées du déversement de Ventspils étaient réglées par le propriétaire sans que le Fonds de 1992 ait à intervenir, la question de l'applicabilité des Conventions de 1992 aurait également sans doute un caractère purement spéculatif.

3.8 Slops

- 3.8.1 Le Comité exécutif a rappelé que, à sa 8ème session tenue en juin 2000, il avait décidé que le *Slops* ne devait pas être considéré comme un 'navire' au sens de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds et que ces Conventions ne s'appliquaient donc pas à ce sinistre.
- 3.8.2 Le Comité a rappelé en outre qu'un demandeur qui n'avait pas pu obtenir d'indemnisation du propriétaire du *Slops* avait maintenu que le *Slops* relevait bien de la définition d'un 'navire' et qu'il demandait que sa demande d'indemnisation soit soumise à une procédure d'arbitrage obligatoire comme prévu dans la règle 7.3 du Règlement intérieur du Fonds de 1992. Le Comité a rappelé qu'il avait rejeté cette demande à sa 12ème session en janvier 2001.
- 3.8.3 Le Comité a noté que, selon l'Administrateur, le demandeur pourrait tenter une action en justice à l'encontre du Fonds de 1992.

3.9 Mary Anne

- 3.9.1 Le Comité exécutif a relevé que l'assureur du propriétaire (Terra Nova Insurance Company Limited) avait réglé des demandes d'indemnisation d'un montant de £1,8 million environ au titre de l'enlèvement des hydrocarbures et du nettoyage et qu'il avait informé le Fonds qu'aucune autre demande ne découlerait du sinistre.
- 3.9.2 Le Comité a rappelé que l'assureur avait soutenu qu'il y avait eu non-respect de la police d'assurance de la part du propriétaire du navire et avait indiqué qu'il pourrait demander à ce dernier et au Fonds de 1992 de rembourser les sommes versées à titre d'indemnisation. Le Comité a également rappelé qu'à sa 9ème session tenue en octobre 2000, il avait fait sien l'avis de l'Administrateur selon lequel toute demande de remboursement formulée par Terra Nova au motif que le propriétaire avait enfreint la police d'assurance devait être présentée contre le propriétaire puisque le montant total des demandes d'indemnisation acquittées était bien inférieur au montant de limitation applicable au propriétaire. Il a également été rappelé qu'à la même session, le Comité avait noté que la situation juridique risquait d'être plus compliquée pour les demandes qui n'avaient pas encore été acquittées.
- 3.9.3 Le Comité a relevé que le Fonds de 1992 avait reçu une demande d'indemnisation d'un montant de PPs1,8 million (£24 000) d'un avocat des Philippines représentant un vendeur de produits chimiques qui avait fourni une certaine quantité de dispersants au propriétaire pour les opérations de nettoyage. Il a été noté que le propriétaire était insolvable et que Terra Nova avait refusé de régler la demande.
- 3.9.4 Le Comité a rappelé qu'aux termes de l'article 4.1.b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, les demandeurs sont tenus de prendre toutes les mesures raisonnablement envisageables en vue d'exercer les recours qui leur sont ouverts, avant d'obtenir réparation du Fonds de 1992.
- 3.9.5 Un certain nombre de délégations ont fait valoir qu'il s'agissait là d'un point de principe important et que le demandeur en cause devrait chercher à obtenir réparation auprès soit du propriétaire soit de son assureur.

3.9.6 Une délégation, tout en partageant ce point de vue, a estimé qu'il était important que le Fonds de 1992 suive l'évolution de la situation et que si le demandeur rencontrait des difficultés pour faire valoir ses droits, le Fonds devrait être prêt à l'aider.

3.9.7 Le Comité a convenu que le demandeur devrait être informé qu'il devait diriger sa demande contre le propriétaire et/ou Terra Nova.

3.10 Dolly

3.10.1 Le Comité exécutif a pris note des informations contenues dans le document 92FUND/EXC.14/11 concernant le sinistre du *Dolly*.

3.10.2 Il a été rappelé que *Dolly* avait sombré par 20 mètres de fond dans la Baie du Robert (Martinique) avec quelque 200 tonnes de bitume à son bord.

3.10.3 Le Comité exécutif a noté que les méthodes que trois sociétés d'assistance avaient proposées à la demande des autorités françaises pour éliminer la menace de pollution par le bitume avaient été examinées par les experts du Fonds de 1992. Le Comité a d'autre part relevé que la proposition qui avait la préférence des experts du Fonds consisterait à remettre l'épave à flot et à enlever la cargaison avant de saborder le navire en eau profonde et que les autorités françaises, tout en étant favorables à une remise à flot avant l'enlèvement de la cargaison, proposaient de démanteler l'épave à terre au lieu de la saborder en mer.

3.10.4 Le Comité a également noté qu'en juillet 2001, l'Administrateur avait informé le Gouvernement français de l'avis des experts du Fonds et avait souligné que toute demande présentée par les autorités françaises concernant les opérations menées sur l'épave du *Dolly* serait examinée en fonction des critères de recevabilité du Fonds et que le Fonds n'approuverait pas les coûts de l'opération avant que les travaux n'aient été effectués.

3.10.5 La délégation française a indiqué que les autorités procédaient actuellement à un appel d'offre international en vue de la mise en œuvre des mesures proposées. Cette délégation a également déclaré que le Gouvernement français avait demandé l'avis des experts du Fonds sur les opérations afin de bénéficier de l'expertise technique du Fonds dans ce domaine. Le Gouvernement français prendrait ensuite sa décision et soumettrait, le moment venu, une demande d'indemnisation conformément aux procédures habituelles.

4 Sessions à venir

4.1 Le Comité exécutif a décidé de tenir sa 15^{ème} session le 19 octobre 2001.

4.2 Le Comité a décidé qu'il pourra tenir de nouvelles sessions les semaines du 11 février, du 29 avril et du 1er juillet 2002, si nécessaire.

4.3 Il a été décidé que le Comité tiendrait sa session habituelle d'automne durant la semaine du 14 octobre 2002.

5 Divers

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

6 Adoption du compte rendu des décisions

Le projet de compte rendu des décisions du Comité exécutif, tel qu'il figure dans le document 92FUND/EXC.14/WP.1, a été adopté sous réserve de certaines modifications.
