



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

COMITÉ EXÉCUTIF  
16ème session  
Point 5 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.16/6  
3 mai 2002  
Original: ANGLAIS

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

(tenue les 29 et 30 avril et les 2 et 3 mai 2002)

Président: M. Gaute Sivertsen (Norvège)  
Vice-Président: M. J Cowley (Vanuatu)

### *Ouverture de la session*

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

Le Comité exécutif a adopté l'ordre du jour distribué sous la cote 92FUND/EXC.16/1.

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

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

Algérie	Japon	Philippines
Australie	Libéria	République de Corée
Espagne	Mexique	Royaume-Uni
Irlande	Norvège	Vanuatu
Italie	Pays-Bas	

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.

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

Allemagne	Finlande	Oman
Antigua-et-Barbuda	France	Pologne
Argentine	Grèce	Singapour
Belgique	Îles Marshall	Suède
Canada	Kenya	Trinité-et-Tobago
Chypre	Lettonie	Uruguay
Danemark	Lituanie	Venezuela
Émirats arabes unis	Malte	
Fédération de Russie	Maroc	

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	Colombie	Turquie
----------	----------	---------

*Autres États*

Congo	Etats-Unis	Malaisie
Côte d'Ivoire	Iran (République islamique d')	Nigéria
Équateur		

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

*Organisations intergouvernementales:*

Communauté européenne

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

*Organisations internationales non gouvernementales:*

Comité maritime international (CMI)

International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO)

International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)

Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

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

### **3 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître**

#### **3.1 Nakhodka**

3.1.1 Le Comité a pris acte des faits nouveaux intervenus dans l'affaire du *Nakhodka* tels que figurant dans le document 92FUND/EXC.16/2.

*Demandes d'indemnisation*

3.1.2 Le Comité a relevé qu'au 22 avril 2002, des demandes d'un montant total de ¥29 030 millions (£149 millions) avaient été approuvées pour ¥20 509 millions (£105 millions), que les paiements effectués par les Fonds se chiffraient à ¥16 919 millions (£87 millions) et que les sommes versées par le propriétaire du navire et son assureur P& I, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club), étaient d'un montant total de US\$5 millions (£4 millions).

- 3.1.3 Le Comité a noté que les FIPOL et le UK Club avaient réglé les demandes de deux compagnies d'électricité pour ¥341 millions (£1,7 million) et ¥1 269 millions (£6,5 millions) respectivement, et que ces demandes seraient payées dans les quelques jours qui suivraient, à 80% des montants approuvés, moins les paiements provisoires déjà effectués.
- 3.1.4 Le Comité a relevé qu'il ne restait plus que quelques demandes d'indemnisation, essentiellement les demandes soumises par les administrations publiques japonaises et le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes (JMDPC).

*Niveau des paiements*

- 3.1.5 Le Comité a rappelé que conformément à une décision de l'Assemblée du Fonds de 1992, le montant total disponible en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, soit 135 millions de DTS, équivalait à ¥23 164 515 000 (£119 millions).
- 3.1.6 Il a été rappelé qu'en raison de l'évolution de la situation et comme l'y avaient autorisé les organes directeurs, l'Administrateur avait décidé en janvier 2001 de porter le niveau des paiements de 60% à 80% du montant des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur.
- 3.1.7 Le Comité a noté que, compte tenu des demandes non encore réglées, on pouvait estimer le total des risques encourus par les FIPOL à ¥27 299 320 000 (£140 millions) et que, par conséquent, de l'avis de l'Administrateur, le niveau des paiements devait être maintenu à 80%.
- 3.1.8 Le Comité a noté que le niveau des paiements, soit 80% des dommages subis par chaque demandeur, représenterait une somme totale ¥21 839 456 000 (£112 millions), ce qui donnait aux FIPOL une certaine marge contre le surpaiement, mais que si l'on portait le niveau des paiements à 90%, la somme en jeu serait alors de ¥24 569 388 000 (£126 millions), somme supérieure au montant total disponible à titre d'indemnisation.
- 3.1.9 La délégation japonaise a proposé que, pour que les demandeurs puissent percevoir sous peu des indemnités aussi importants que possible, il convenait d'autoriser l'Administrateur à porter le niveau des paiements à 90%, si et pour autant que les paiements ne risquaient pas de dépasser le montant total disponible. De l'avis de la délégation japonaise, comme un accord avait été conclu en grande partie pour les demandes présentées par le JMDPC au titre de la construction et du démantèlement de la voie d'accès, le relèvement du niveau des paiements se justifiait.
- 3.1.10 Un certain nombre de délégations ont souscrit à la proposition de la délégation japonaise visant à permettre à l'Administrateur de relever le niveau des paiements.
- 3.1.11 L'Administrateur a admis qu'il restait relativement peu de points de désaccord concernant les demandes relatives à la voie d'accès (voir paragraphes 3.1.13 à 3.1.26 ci-dessous). Cependant, il a déclaré que tant que ces demandes ne feraient pas l'objet d'un règlement officiel, c'était, à son avis, le montant réclamé qu'il fallait prendre en compte pour évaluer le total des risques encourus par les FIPOL.
- 3.1.12 Le Comité a décidé d'autoriser l'Administrateur à relever le niveau des paiements si et pour autant qu'il soit pleinement assuré que les Fonds ne risquaient pas de se trouver dans une situation de surpaiement.

*Demandes au titre de la construction puis du démantèlement d'une voie d'accès*

- 3.1.13 Le Comité exécutif a pris note des renseignements figurant dans le document 92FUND/EXC.16/2/Add.1.
- 3.1.14 Le Comité a rappelé que la section avant du *Nakhodka*, qui contenait peut-être jusqu'à 2 800 tonnes d'hydrocarbures avant de se retourner, s'était échouée sur des rochers à environ

200 mètres du rivage. Une entreprise japonaise d'assistance maritime a été engagée par le propriétaire du navire pour enlever les hydrocarbures qui restaient dans la section avant, mais les opérations ont été entravées par une houle très forte et des conditions météorologiques défavorables. Il a été noté que les autorités japonaises s'étaient chargées des opérations, en recourant aux services de deux entreprises d'assistance et que quelque 2 450 m<sup>3</sup> de mélange d'eau et d'hydrocarbures avaient ainsi été extraits au cours de ces opérations.

- 3.1.15 Le Comité a noté que, craignant que les conditions météorologiques défavorables ne fassent échouer les opérations en mer, les autorités japonaises avaient ordonné la construction d'une voie d'accès temporaire menant à la section avant qui s'était retournée. Cette voie d'accès devait permettre aux camions-citernes de s'approcher suffisamment près de l'épave, facilitant ainsi l'enlèvement des hydrocarbures. Il a été noté également que la voie d'accès était longue de 175 mètres et qu'une grande grue avait été montée à son extrémité située du côté du large, dotée d'un bras suffisamment long pour atteindre la section avant. Quelque 380 m<sup>3</sup> du mélange d'eau et d'hydrocarbures avaient été extraits de la section avant au moyen de la voie d'accès, alors que 2 450 m<sup>3</sup> avaient été enlevés lors d'opérations en mer.
- 3.1.16 Il a été rappelé que le JMDPC avait soumis des demandes d'un montant total de ¥3 336 millions (£17 millions) au titre des coûts afférents à la voie d'accès et que la majeure partie de ces coûts portait sur la construction et le démantèlement de la voie d'accès elle-même.
- 3.1.17 Il a été rappelé qu'aux sessions des organes directeurs des FIPOL tenues en juin 2001, plusieurs délégations avaient déclaré 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 aient une attitude ouverte quant à ce type de demande. Il a été rappelé aussi que des délégations avaient fait valoir que le montant élevé de ces demandes ne devrait pas influencer sur la manière dont elles étaient traitées par les FIPOL, bien que, s'agissant de demandes de cette ampleur, ceux-ci aient à faire preuve d'une grande prudence dans leur évaluation. Il a été rappelé enfin que plusieurs délégations avaient pensé que les FIPOL ne devraient pas juger la construction de la voie d'accès comme n'étant pas raisonnable a posteriori, car cela découragerait à l'avenir les autorités nationales de prendre des mesures de sauvegarde novatrices.
- 3.1.18 Le Comité a noté que les demandes du JMDPC avaient été évaluées d'après les critères de recevabilité arrêtés par les Assemblées, s'agissant de savoir si et jusqu'à quel point la construction de la voie d'accès était raisonnable d'un point de vue technique objectif.
- 3.1.19 Le Comité a noté que la décision du JMDPC de poursuivre la construction de la voie d'accès était intervenue après l'étude des dossiers relatifs à l'état de la mer entre 1985 et 1993 au large de la préfecture de Fukui. Il avait été conseillé au JMDPC de ne procéder aux opérations d'assistance que si la hauteur des vagues ne dépassait pas un mètre, et précisé qu'en janvier et février ces conditions ne duraient pas plus de trois jours par mois. De plus, il avait également été indiqué au JMDPC que les opérations d'enlèvement des hydrocarbures par la voie d'accès n'étaient possibles que si les vagues ne dépassaient pas deux mètres et que ces conditions n'étaient susceptibles de se produire qu'environ vingt jours par mois en janvier et février. Les entreprises de construction avaient estimé que les travaux de construction de voie d'accès seraient achevés au bout de 15 jours et que le coût serait de ¥1 000 millions (£5 millions). Or, les travaux avaient duré 27 jours et avaient coûté deux fois plus cher que prévu.
- 3.1.20 Il a été relevé que lors de l'examen des demandes par les Fonds, il avait été noté que les opérations en mer ainsi que les opérations de construction de la voie d'accès nécessitaient parfois l'intervention de plongeurs et que ceux-ci ne pouvaient travailler que si les vagues ne dépassaient pas un mètre. Ces deux opérations étaient donc soumises aux mêmes restrictions en ce qui concernait les conditions de la mer, et les journées supplémentaires éventuellement requises pour les opérations relatives à la voie d'accès ont été moins nombreuses que le JMDPC ne l'avait indiqué. Le Comité a noté, cependant, que les Fonds avaient reconnu que le retard dû aux mauvaises conditions météorologiques était plus important s'agissant des opérations en mer du fait

que les navires d'assistance avaient dû retourner au port de Fukai lors de ces opérations ce qui impliquait chaque fois plusieurs heures de démobilisation/remobilisation, alors qu'on pouvait interrompre et reprendre rapidement les opérations menées par la voie d'accès.

- 3.1.21 Il a également été noté qu'il ressortait de la suite des évènements que la construction de la voie d'accès avait été plus complexe que prévu et que d'importantes parties avaient été emportées par la mer les 22, 26 et 29 janvier 1997. Le Comité a noté que l'Administrateur avait estimé que le JMDPC aurait dû réévaluer sa décision de construire la voie d'accès en tenant compte de ces retards, puisque les entreprises de construction avaient, semble-t-il, sous-estimé à la fois le temps nécessaire pour construire la voie d'accès et les dépenses encourues.
- 3.1.22 Il a été relevé en outre qu'au moment des dommages subis par la voie d'accès le 26 janvier, seulement 709 m<sup>3</sup> d'hydrocarbures sur un total de 2 450 m<sup>3</sup> avaient été enlevés de la section avant lors des opérations effectuées en mer. De plus, il a été noté que le JMDPC avait décidé de modifier la conception de la voie d'accès après les dommages occasionnés le 26 janvier. Il a toutefois été noté que, de l'avis de l'Administrateur, à la suite des dommages survenus le 29 janvier 1997, il aurait fallu mettre un terme aux travaux de construction de la voie d'accès, et que par conséquent la demande d'indemnisation avait été examinée en fonction des coûts de construction encourus jusqu'à cette date et des coûts ultérieurs du démantèlement de la voie d'accès.
- 3.1.23 Le Comité a noté que pour évaluer les demandes d'indemnisation, les FIPOLE avaient engagé des experts japonais en génie civil chargés d'évaluer les coûts de construction jusqu'au 29 janvier 1997 inclus, ainsi que les coûts afférents à l'enlèvement après cette date. Les experts avaient estimé les coûts sur la base des renseignements consignés dans les rapports quotidiens sur les quantités de pierres de fondation, de blocs destinés à amortir les vagues et autres matériaux utilisés pour la construction de la voie d'accès jusqu'au 29 janvier 1997. Il a été noté aussi que la demande relative à la construction et au démantèlement de la voie d'accès avait été évaluée à ¥1 587 millions (£8,1 millions), soit 68% du coût total de construction et de démantèlement. Dans son évaluation d'autres éléments de la demande, à savoir les opérations d'enlèvement des hydrocarbures par la voie d'accès, le nettoyage ultérieur de l'emplacement et les dépenses du JMDPC, l'Administrateur avait estimé ces montants à ¥393 millions (£2 millions). Il a été noté enfin que l'Administrateur avait estimé que les demandes devraient être acceptées à hauteur de ¥2 043 millions (£10,4 millions), y compris les intérêts, le montant réclamé étant de ¥3 336 millions (£17 millions).
- 3.1.24 Plusieurs délégations ont noté avec satisfaction l'explication technique détaillée donnée dans le document 92FUND/EXC.16/2/Add.1, qui précisait bien le fondement de l'évaluation des coûts relatifs à la voie d'accès. Elles ont fait valoir que les gouvernements et pouvoirs publics se devaient quelquefois de prendre des mesures novatrices – et coûteuses – pour lutter contre une pollution grave, et qu'il importait que les FIPOLE et leurs experts examinent rapidement les demandes pour le coût de telles mesures, notamment lorsque leur recevabilité était en cause.
- 3.1.25 Le Comité a adhéré à l'idée de l'Administrateur selon laquelle le grave risque de pollution que posait la section avant justifiait la décision des autorités japonaises de commencer la construction de la voie d'accès, mais selon laquelle il aurait fallu réévaluer la décision en fonction des difficultés apparues du fait des intempéries.
- 3.1.26 Le Comité a décidé d'approuver les demandes au titre de la voie d'accès, pour un montant total de ¥2 043 millions (£10,4 millions).

#### *Actions en justice*

- 3.1.27 Il a été rappelé que, conformément aux décisions prises par le Comité exécutif en novembre 1999, les FIPOLE avaient introduit des actions en justice devant le tribunal de district de Fukui contre le propriétaire du *Nakhodka* (Prisco Traffic Limited), la société mère de Prisco (Primorsk Shipping

Corporation), le UK Club et le Registre maritime russe de la navigation, en vue de recouvrer tous montants versés par les FIPOL à titre d'indemnisation.

- 3.1.28 Le Comité exécutif a noté l'évolution des procédures judiciaires, telle qu'il en est rendu compte aux paragraphes 4.1.1 à 4.3.22 du document 92FUND/EXC.16/2, ainsi que la position des parties aux procédures, telle que donnée dans les paragraphes 5.1.1 à 5.4.5 de ce document-là.

*Solution globale*

- 3.1.29 Le Comité exécutif a tenu une séance privée, conformément à l'article 12 du Règlement intérieur, pour déterminer s'il serait possible de parvenir à une solution globale de toutes les questions en souffrance dans le cadre des procédures judiciaires. Seuls les représentants des États Membres du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971 étaient présents à la séance à huis clos, dont il est rendu compte aux paragraphes 3.1.29 à 3.1.40.
- 3.1.30 Le Comité a rappelé qu'aux sessions des organes directeurs tenues en octobre 2001, plusieurs délégations s'étaient déclarées favorables à l'idée d'une solution globale et avaient souligné qu'il fallait faire preuve de souplesse et de pragmatisme et agir en toute transparence. Il a également été rappelé qu'à ces sessions, l'Administrateur avait été chargé de continuer de chercher les moyens de parvenir au règlement de toutes les questions en suspens, y compris celles ayant trait aux diverses actions en cours et que des entretiens avaient eu lieu entre le UK Club et les FIPOL sur les moyens de parvenir à ce genre de solution globale et que l'Administrateur avait reçu des instructions dans ce sens aux sessions alors en cours. Il a été noté que des entretiens avaient eu lieu entre les FIPOL et le UK Club depuis les sessions d'octobre 2001 et que ces entretiens s'étaient poursuivis pendant la semaine où s'étaient tenues les sessions en cours.
- 3.1.31 L'Administrateur a soumis au Comité, pour examen, la proposition ci-après de règlement global, formulée par le UK Club:
- 1 Les versements d'indemnités seraient partagés entre le UK Club et les FIPOL dans la proportion de 42 à 58 pour toutes les demandes établies.
  - 2 Les FIPOL continueraient d'effectuer des versements à hauteur de 80% pour toutes les demandes établies.
  - 3 Le UK Club verserait le solde de 20% dû à tous les demandeurs.
  - 4 Le UK Club rembourserait aux FIPOL environ ¥5 202 millions (£26,7 millions), représentant le montant dû aux FIPOL par le UK Club après paiement, par le Club, du reliquat de 20% dû aux demandeurs.
  - 5 Les frais encourus conjointement par le UK Club et les FIPOL seraient eux aussi répartis entre eux dans la proportion de 42 à 58.
  - 6 Il serait mis fin à toutes les actions en justice découlant de ce sinistre.
  - 7 Les FIPOL, Prisco Traffic Limited, Primorsk Shipping Corporation et le UK Club prendraient chacun à sa charge les dépens lui incombant.
- 3.1.32 L'Administrateur a fait valoir que le règlement global proposé constituait un compromis équitable qui tenait compte de l'incertitude inhérente à tout procès reposant sur des questions complexes. Selon lui, ce règlement présenterait le grand avantage de faire acquitter intégralement et promptement toutes les demandes établies et permettrait aux FIPOL de se faire rembourser une bonne partie des indemnités versées. L'Administrateur a donc recommandé au Comité exécutif d'approuver le règlement global proposé et de l'autoriser à conclure un accord de règlement

global reprenant les éléments indiqués au paragraphe 3.1.31 et à s'entendre avec les autres parties sur les détails d'un tel accord.

- 3.1.33 Le Comité a noté que le règlement global proposé permettrait aux FIPOL de récupérer environ ¥5 203 millions (£26,7 millions) et d'économiser quelque ¥2 500 millions (£13,1 millions) du fait qu'ils n'auraient pas à procéder à des paiements supérieurs à 80% des montants des règlements et que les FIPOL se verraient également verser une contribution aux frais communs de quelque £3,9 millions.
- 3.1.34 Tous les membres du Comité exécutif présents et bon nombre de délégations d'observateurs ont, à l'unanimité, souscrit à la proposition formulée par l'Administrateur en vue d'un règlement global. On a estimé que le règlement global proposé constituait un compromis équilibré présentant pour principaux avantages le fait que tous les demandeurs seraient intégralement remboursés, que les FIPOL n'auraient pas à s'engager dans de longues procédures judiciaires et qu'ils récupèreraient une bonne partie des indemnités versées, ce qui profiterait à leurs contribuables. On a également souligné que le règlement proposé faciliterait la dissolution du Fonds de 1971.
- 3.1.35 Plusieurs délégations se sont dites satisfaites de ce que la délégation japonaise - qui représente l'État touché par le sinistre - ait approuvé la proposition de l'Administrateur.
- 3.1.36 Le Comité exécutif a approuvé le règlement global proposé et a autorisé l'Administrateur à conclure un accord de règlement pour autant qu'il contienne les éléments énoncés au paragraphe 3.1.31. Il a également autorisé l'Administrateur à s'entendre avec les autres parties sur les modalités d'un tel accord.
- 3.1.37 Le Comité exécutif a insisté sur le fait que l'acceptation du règlement par les FIPOL ne saurait être interprétée comme signifiant que ceux-ci avaient des doutes quant à la force de leur position en justice.
- 3.1.38 Le Comité exécutif a d'autre part décidé que les FIPOL devraient retirer l'action en justice qu'ils avaient engagée contre le Registre russe de la navigation.
- 3.1.39 Le Comité exécutif a également indiqué que l'acceptation du règlement proposé et le retrait de l'action en justice contre le Registre russe ne devaient en aucune manière être interprétés comme un changement de politique de la part des FIPOL en matière d'action récursoire, laquelle politique veut que les FIPOL intentent un recours chaque fois que cela leur permet de recouvrer des sommes versées auprès des propriétaires de navires ou d'autres parties conformément au droit national en vigueur.
- 3.1.40 Le Comité exécutif a exprimé sa gratitude à l'Administrateur et au Secrétariat ainsi qu'au UK Club et aux avocats et experts qui avaient contribué à une conclusion satisfaisante des négociations.

#### *Terminologie d'un nom de lieu*

- 3.1.41 La délégation de la République de Corée a abordé la question du nom de la 'mer du Japon' donnée à l'espace maritime visé au paragraphe 5.1.3 du document 92FUND/EXC.16/2. Cette délégation a déclaré que le nom géographique de l'espace maritime situé entre la péninsule coréenne et l'archipel japonais (le sinistre du *Nakhodka* s'étant produit dans cette zone) faisait l'objet d'un différend et qu'un accord n'avait pas été trouvé sur ce point entre les deux États concernés. Cette délégation a également déclaré que le Gouvernement coréen souhaitait vivement que les noms 'mer de l'Est' et 'mer du Japon' soient utilisés simultanément pour désigner l'espace maritime en question jusqu'à ce qu'une solution définitive ait été trouvée entre les États concernés, comme recommandé dans la Résolution No. III/20(1977) par la Conférence des Nations Unies sur la normalisation des noms géographiques. Cette délégation a demandé de façon pressante à l'Administrateur de ne plus créer de problèmes semblables à l'avenir.

- 3.1.42 La délégation japonaise a fait objection à l'intervention de la délégation coréenne, faisant valoir que le nom de 'mer du Japon' était bien établi.
- 3.1.43 L'Administrateur a déclaré que cette question avait été examinée aux 59ème et 62ème sessions du Comité exécutif du Fonds de 1971 (documents 71FUND/EXC.59/17, paragraphes 3.8.11 à 3.8.13 et 71FUND/EXC.62/14, paragraphes 3.7.20 à 3.7.22). Il a également indiqué qu'il avait fait des recherches sur la position adoptée sur cette question au sein du système des Nations Unies. Il a signalé que la section cartographique de l'Organisation des Nations Unies avait pour politique de continuer d'utiliser le nom 'mer du Japon', comme étant la dénomination la plus courante et la plus répandue pour désigner l'espace maritime en question, jusqu'à ce que les parties concernées s'entendent sur une solution négociée. Il a expliqué que c'était pour cette raison que cette dénomination était utilisée dans les documents établis par le Secrétariat des FIPOL, sauf instruction contraire de la part des organes directeurs.

### 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.16/3, 92FUND/EXC.16/3/Add.1 et 92FUND/EXC.16/3/Add.2.

#### *Agression contre le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient*

- 3.2.2 Le Comité a relevé que des menaces et allégations, émanant pour l'essentiel d'un seul individu, avaient été proférées pour ainsi dire sans cesse contre le personnel du Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient, contre les experts engagés par la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 et contre l'Administrateur.
- 3.2.3 Le Comité a noté que tôt le samedi 15 décembre 2001, un individu s'en étant déjà pris aux bureaux du Fonds de 1992 à Lorient et à Brest avait embouti à la tractopelle le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient, brisant plusieurs vitres et défonçant la porte d'entrée. Les deux agents de police postés devant le bureau n'ont pu prévenir l'agression, mais ont appréhendé l'agresseur, qui a été écroué. Le juge d'instruction l'a mis en examen, mais l'individu a été relâché le lendemain, 16 décembre. Il lui a été interdit de se rendre à Lorient, sauf pour voir son avocat.
- 3.2.4 Le Comité a noté que vu l'importance des dégâts subis par le Bureau des demandes d'indemnisation, l'Administrateur avait décidé de suspendre pour un temps les opérations du bureau, et ce jusqu'à ce que l'on ait pu faire les travaux requis.
- 3.2.5 Il a été rappelé que le jour même de l'agression, le Fonds de 1992 avait diffusé en France un communiqué de presse condamnant on ne peut plus vigoureusement cette agression. Le communiqué insiste sur le fait que cette nouvelle agression n'est en rien dans l'intérêt des victimes du sinistre de l'*Erika* – bien au contraire. En effet, elle a eu pour effet la suspension provisoire des activités du Bureau pendant la durée des travaux (locaux et matériel). Il y était dit aussi que le Fonds, le Bureau des demandes d'indemnisation et les experts feraient tout leur possible pour mener à bien l'œuvre du Fonds, à savoir l'indemnisation des victimes du déversement d'hydrocarbures de l'*Erika*. Il a été relevé en outre que le Préfet du Morbihan avait lui aussi fait une déclaration le jour même, condamnant catégoriquement l'agression contre le bureau de Lorient. Il a été noté que le 17 décembre 2001, le Préfet et l'Administrateur avaient, ensemble, tenu une conférence de presse à Lorient, durant laquelle ils avaient tous deux, une fois de plus, condamné l'agression.
- 3.2.6 Le Comité a relevé que le 18 décembre 2001, l'Administrateur s'était rendu au Ministère des affaires étrangères, au Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie et au Ministère de l'intérieur, à Paris, pour exprimer toute son inquiétude. Le lendemain, un porte-parole du Ministère français des affaires étrangères a lui aussi fait une déclaration précisant que les



responsables de ces trois ministères avaient eux aussi condamné l'agression dont le Bureau de Lorient avait été victime.

- 3.2.7 Le Comité a noté que la suspension des activités du Bureau, laquelle était indispensable après l'agression, avait retardé le paiement d'indemnités aux victimes du sinistre de l'*Erika*, mais que le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient avait repris ses activités le 2 janvier 2002.
- 3.2.8 Le Comité a noté également que le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual avaient l'un et l'autre porté plainte contre l'agresseur.
- 3.2.9 Un grand nombre de délégations et de délégations d'observateurs ont condamné l'agression contre le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient. De nombreuses délégations ont déclaré que la sécurité du personnel du Bureau était primordiale et que, à défaut de voir cette sécurité garantie, le Fonds de 1992 devait fermer le Bureau.
- 3.2.10 Le Comité exécutif a très vivement condamné l'agression contre le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient. Il a rappelé à quel point il était inadmissible d'agresser, de menacer ou d'intimider de la moindre manière le personnel du Bureau des demandes d'indemnisation, le personnel engagé par le Fonds et les familles de ce personnel, ou encore l'Administrateur. Le Comité a déclaré qu'il serait impossible pour le Fonds de 1992 de poursuivre ses opérations en France si ce type de comportement se reproduisait, tout en reconnaissant que les victimes du sinistre de l'*Erika* en souffriraient beaucoup. Le Comité a invité les autorités judiciaires françaises à prendre les mesures appropriées à l'encontre de la personne coupable de l'agression contre le Bureau. Il a insisté également sur la nécessité, pour les autorités françaises, d'assurer la protection voulue du Bureau des demandes d'indemnisation, de son personnel et des autres personnes travaillant pour le Fonds contre les agressions.
- 3.2.11 Le Comité exécutif a avalisé la décision de l'Administrateur de suspendre pour un temps les activités du Bureau des demandes d'indemnisation, le 16 décembre 2001, ainsi que les autres mesures prises par l'Administrateur à la suite de l'agression. Le Comité a déclaré que la sécurité du personnel du Bureau devait passer avant tout et que, dans l'éventualité où l'Administrateur estimerait que cette sécurité était menacée, il serait en droit de fermer le Bureau de Lorient, aussi regrettable pour les demandeurs que fût cette mesure.
- 3.2.12 Le Comité s'est dit reconnaissant que le Bureau des demandes d'indemnisation ait repris ses activités dès le 2 janvier 2002, permettant ainsi au Fonds de 1992 de mener à bien sa tâche, c'est-à-dire d'indemniser les victimes du déversement d'hydrocarbures de l'*Erika*. Le Comité a également exprimé ses remerciements au personnel du Bureau des demandes d'indemnisation d'avoir persévéré malgré l'agression.
- 3.2.13 La délégation française a dit avoir entendu les sentiments unanimes dont le Comité exécutif s'était fait l'écho et a réaffirmé que le Gouvernement français condamnait de la façon la plus ferme cette agression. Elle a fait observer qu'il s'agissait d'un individu isolé et que le Gouvernement français avait pris toutes les mesures nécessaires pour qu'aucun incident comparable ne se reproduise. La délégation a également fait savoir que la procédure pénale suivait son cours dans le cadre d'une instruction qui regroupait l'ensemble des faits reprochés à cet individu.

#### *Bilan des demandes d'indemnisation*

- 3.2.14 Le Comité a pris acte du bilan des demandes d'indemnisation, comme suit:

Au 23 avril 2002, 6157 demandes d'indemnisation avaient été déposées, pour un montant total de FF1 004 millions ou €153 millions (£94 millions). Cinq mille trois cent soixante-dix-huit demandes, représentant FF772 millions ou €117 millions (£73 millions) avaient fait l'objet d'une évaluation pour

FF406 millions ou €62 millions (£38 millions). Ce sont donc 87% des demandes reçues qui ont été évaluées.

Six cent quarante demandes, d'un montant de FF107 millions ou €16 millions (£10 millions), avaient été rejetées. Quatre-vingt deux demandeurs, dont les demandes atteignent au total FF24 millions ou €3,6 millions (£2,2 millions), ont contesté le rejet de leurs demandes: celles-ci font l'objet d'une nouvelle évaluation sur la base du complément de justificatifs communiqué par les demandeurs.

Des indemnités ont été versées au titre de 4 141 demandes, pour un montant total de FF259 millions ou €39 millions (£24 millions). Sept cent soixante-dix-neuf demandes, correspondant à FF232 millions ou €35 millions (£22 millions), sont soit en cours d'évaluation soit en attente d'un complément d'information requis pour l'évaluation.

L'évaluation des dossiers avance à des rythmes différents selon la catégorie des demandes. Sur huit catégories, il y en a cinq où plus de 90% des demandes ont fait l'objet d'une évaluation; dans la plupart des catégories, des indemnités ont été versées pour 65% des demandes. Bien que la plupart des demandes relatives au secteur du tourisme aient été présentées relativement tard, 91% d'entre elles ont déjà été évaluées. Un décalage persiste néanmoins entre le moment où la demande est approuvée et le moment où les indemnités sont versées, notamment parce que les demandeurs n'ont pas accepté le montant proposé.

- 3.2.15 Un certain nombre de délégations se sont dites satisfaites du nombre de demandes évaluées et ont félicité le Secrétariat du Fonds, ses experts et le personnel du Bureau des demandes d'indemnisation des progrès enregistrés.
- 3.2.16 La délégation française s'est elle aussi dite satisfaite, dans l'ensemble, des progrès réalisés depuis septembre-octobre 2001, tout en manifestant une certaine préoccupation du fait que le rythme auquel les demandes étaient évaluées semblait avoir fléchi depuis lors, et en disant son espoir de voir s'inverser cette tendance. La délégation a relevé également que si le taux d'évaluation des demandes était effectivement impressionnant quand on en regardait le nombre, le pourcentage du montant total des demandes évaluées l'était moins, et cela du fait que de nombreuses demandes représentant des sommes considérables soit étaient encore en cours d'examen soit n'avaient pas encore fait l'objet d'une évaluation. Reconnaissant que les demandes correspondant à des montants importants étaient, certes, souvent plus complexes et nécessitaient davantage de temps, la délégation française a souligné l'importance qu'il y avait à achever l'évaluation des demandes avant l'expiration du délai de prescription de trois ans, et ce dans l'optique d'éviter les actions en justice, lesquelles entraîneraient un retard dans l'indemnisation.
- 3.2.17 L'Administrateur a reconnu que le nombre d'évaluations avait baissé en début d'année 2002, essentiellement parce que les demandes en suspens étaient complexes ou qu'il avait fallu prier les demandeurs de faire parvenir un complément de justificatifs pour étayer le préjudice allégué.

#### *Niveau des paiements*

- 3.2.18 Il a été rappelé que, à sa 13<sup>ème</sup> session, tenue en juin 2001, le Comité exécutif avait décidé de porter le niveau des paiements du Fonds de 60% à 80% du montant du dommage effectivement subi par les demandeurs, tel qu'évalué par le Fonds de 1992 (document 92FUND/EXC.13/7, paragraphe 3.2.42).
- 3.2.19 Il a été rappelé en outre que, à sa 14<sup>ème</sup> session, tenue en octobre 2001, le Comité exécutif avait décidé que, compte tenu des incertitudes qui subsistaient 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 (document 92FUND/EXC.14/12, paragraphe 3.4.49).

- 3.2.20 Le Comité exécutif a noté qu'il lui fallait de nouveau se pencher sur la question de savoir comment parvenir à un juste équilibre entre l'importance qu'il y avait pour le Fonds de 1992 d'indemniser les victimes d'une pollution par les hydrocarbures dans les plus brefs délais et la nécessité d'éviter la moindre situation de surpaiement.
- 3.2.21 Il a été rappelé que les demandes d'indemnisation présentées par Total Fina et le Gouvernement français pouvaient être ignorées par le Comité exécutif dans son étude du niveau de paiement car il ne serait donné suite à ces demandes que si et pour autant que toutes les autres demandes aient été intégralement payées.
- 3.2.22 Le Comité a noté le point de vue de l'Administrateur, selon lequel même si les incertitudes inhérentes aux calculs d'octobre 2001 avaient été notablement réduites, il en restait encore certaines quant au montant total des demandes recevables dans le secteur touristique. Bien que les résultats de la saison touristique 2001 ne soient pas encore connus en détail, il semblerait qu'ils aient été relativement bons. Le Comité a relevé qu'il était donc peu probable que la saison touristique 2001 ait eu à souffrir notablement du sinistre de l'*Erika*, mais il se pouvait que des demandes recevables soient déposées concernant cette saison dans des secteurs où les opérations de nettoyage se poursuivaient encore. Il a noté également qu'une bonne partie des demandes au titre de la saison touristique 2000 avaient été soumises pendant la période allant d'avril à juin 2001, que des demandes au titre de préjudices subis durant la saison touristique 2001 avaient été déposées et qu'il se pouvait que d'autres le soient en fin de printemps/début d'été 2002. Il a été rappelé enfin que des demandes pouvaient être formées contre le Fonds de 1992 jusqu'à la fin de la période de prescription, c'est-à-dire dans les trois ans suivant la date où les dommages se sont produits ou bien dans les six ans suivant la date où le sinistre a eu lieu; et que la période de prescription expirerait au plus tôt le 12 décembre 2002.
- 3.2.23 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 ou €42 et €49 millions (£26 et £31 millions). Il a été noté que, selon l'Administrateur, l'estimation fournie dans l'étude d'octobre 2001 réalisée par le Ministère français de l'économie, des finances et de l'industrie pour les demandes d'indemnisation dans le secteur du tourisme, à savoir FF500 millions ou €76 millions (£47 millions), pouvait être un peu faible et que le chiffre de FF700 millions ou €107 millions (£66 millions) serait prudent. À son avis, il serait souhaitable de prévoir une somme de FF100 millions ou €15 millions (£9,4 millions) au titre des pertes subies dans le secteur touristique en 2001 et de prévoir en outre une somme de quelque FF100 millions ou €15 millions (£9,4 millions) pour les campagnes de promotion. Il a également été noté que, comme indiqué à la 14<sup>ème</sup> session du Comité exécutif, l'Administrateur estimait qu'il serait prudent de prévoir en plus une marge de sécurité de FF200 millions ou €30 millions (£18,8 millions), ce qui porterait alors à environ FF1 400 millions ou €213 millions (£131 millions) le montant total des demandes recevables, soit le même chiffre que celui donné par l'Administrateur à la 14<sup>ème</sup> 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'évalués par les experts engagés par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual.
- 3.2.24 La délégation française a souscrit à la proposition de l'Administrateur visant à maintenir le niveau des paiements à 80%, vu qu'aucun nouvel élément n'était apparu depuis la session d'octobre 2001, mais elle a exprimé l'avis que d'ici à la session suivante du Comité exécutif, qui se tiendrait en juillet 2002, des informations suffisantes devraient être disponibles pour permettre de prendre une décision relative au relèvement du niveau des paiements.
- 3.2.25 Le Comité exécutif a décidé que, compte tenu des incertitudes qui subsistaient 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 17ème session du Comité.

*Demandes au titre de la baisse des recettes tirées de la taxe de séjour*

- 3.2.26 Le Comité a examiné la recevabilité de demandes d'indemnisation soumises par dix-sept communes au titre de la baisse des recettes tirées de la taxe de séjour. Le montant des demandes allait de FF23 000 ou € 500 (£2 170) à FF270 000 ou €1 000 (£25 500).
- 3.2.27 Il a été relevé que lorsque la question avait été examinée à la 14ème session du Comité exécutif, il avait été expliqué que la taxe de séjour est une taxe que peuvent prélever les communes qui sont reconnues comme étant des centres et destinations touristiques. La commune fixe tous les ans le montant de la taxe. Cette taxe forfaitaire est prélevée par visiteur et par nuitée, le montant étant en fonction du type d'hébergement. Les recettes tirées 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 syndicats d'initiative.
- 3.2.28 Le Comité a noté qu'il ressortait d'une première analyse des demandes d'indemnisation que la baisse des recettes tirées de la taxe de séjour entre 1999 et 2000 pouvait atteindre 40%. Pour neuf des communes, cette baisse se situait entre 9 et 25%, chiffres tout à fait comparables à la baisse de l'activité économique touristique calculée dans les zones touchées par le sinistre de l'*Erika*.
- 3.2.29 Le Comité a rappelé que le Comité exécutif du Fonds de 1971 s'était penché sur la question de savoir si les demandes à ce même titre avaient été jugées recevables dans le cadre de certains sinistres antérieurs, et que les demandes avaient en fait été rejetées au motif que les demandeurs n'avaient pas démontré que la perte alléguée de recettes était imputable au sinistre.
- 3.2.30 Il a été rappelé que dans sa présentation à la 14ème session du Comité exécutif relative à quatre des demandes présentées par des communes dans le cadre du sinistre de l'*Erika* (document 92FUND/EXC.14/5/Add.3), l'Administrateur avait estimé que, contrairement aux sinistres dans le cadre desquels les demandes avaient été rejetées, en l'espèce, 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 noté en outre que l'Administrateur avait jugé qu'il existait donc un lien raisonnablement étroit entre la baisse de recettes fiscales tirées du tourisme et le sinistre de l'*Erika* et que, pour cette raison, l'Administrateur était d'avis que ces demandes devraient être considérées comme recevables dans leur principe.
- 3.2.31 Il a été rappelé en outre que, à la 14ème session du Comité exécutif, l'Administrateur avait exprimé l'idée que, 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 des recettes fiscales tirées du tourisme. Et, qu'au moment d'évaluer les demandes, il faudrait tenir compte également de toutes les économies éventuellement enregistrées en matière de coûts par suite de la baisse du nombre de touristes.
- 3.2.32 Il a été rappelé qu'à la 14ème session du Comité exécutif, plusieurs délégations avaient 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. Plusieurs autres délégations avaient exprimé des réserves de caractère général sur toute acceptation de demandes d'indemnisation au titre d'une baisse des recettes fiscales. Il a été rappelé en outre qu'on avait 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 avaient fait observer que l'existence de régimes fiscaux différents pourrait donner lieu à une différence de traitement entre les États Membres.

- 3.2.33 Il a été rappelé qu'à la 14ème session du Comité exécutif, certaines délégations s'étaient 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 auraient pu découler de la baisse de la fréquentation touristique.
- 3.2.34 Il a d'autre part été rappelé que le Comité exécutif avait décidé à cette même session de repousser à sa 16ème session sa décision sur la recevabilité des demandes d'indemnisation au titre de la baisse des recettes provenant de la taxe de séjour.
- 3.2.35 Lorsqu'il a repris l'examen de cette question à sa session en cours, le Comité a pris note des renseignements contenus dans le document 92FUND/EXC.16/5 soumis par la délégation française et qui précisait les principales caractéristiques de la taxe de séjour. Il a été noté que cette taxe revêtait deux formes, celle de la taxe de séjour classique, qui était acquittée par les touristes à raison d'un montant fixe par nuitée et celle de la taxe forfaitaire de séjour, acquittée par les entreprises telles que hôtels et campings, en fonction du nombre de chambres ou d'emplacements pour tente disponibles. On a relevé que la plupart des communes avaient adopté la taxe de séjour classique, dont le produit était fonction du nombre de touristes et non pas la taxe forfaitaire, dont le produit ne l'était pas. On a également noté que les communes, afin de compenser la baisse de recettes provenant de la taxe de séjour, ne pouvaient relever au cours de l'exercice financier le taux des impôts directs.
- 3.2.36 Le Comité exécutif a décidé que les demandes relatives à la baisse de recettes provenant de la taxe forfaitaire de séjour n'étaient pas recevables étant donné que les recettes ne dépendaient pas du nombre de touristes visitant la région.
- 3.2.37 S'agissant de la taxe de séjour la plus courante, diverses délégations, compte tenu de la modicité des sommes en jeu, n'ont pas été convaincues que les communes étaient tributaires de la taxe de séjour. Une délégation a émis des doutes, estimant que de tels paiements seraient trop éloignés.
- 3.2.38 Une délégation a fait référence aux directives du CMI sur les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures où il était dit que la réparation des pertes économiques ne devrait normalement pas dépasser le montant des taxes et d'autres recettes similaires perçues par les pouvoirs publics. La délégation d'observateurs du CMI a indiqué que les directives du CMI, établies en 1994, tenaient compte des décisions de l'Assemblée du Fonds sur des questions de principe. Cette délégation a estimé que l'acceptation des demandes déposées par les communes au titre de la taxe de séjour ne serait pas en l'occurrence incompatible avec les directives et a appelé l'attention sur les termes exacts employés au paragraphe 7 b) ii) des directives, à savoir:
- Dans la pratique, le résultat de l'application de ces principes dépendra toujours des circonstances propres à chaque cas, mais la réparation n'englobera normalement pas les pertes de recettes provenant des taxes et de recettes similaires perçues par les pouvoirs publics.
- 3.2.39 La délégation française a souligné que les Conventions n'établissaient pas de distinction entre les demandeurs privés et les organismes publics en ce qui concerne leur droit à des indemnités. De l'avis de cette délégation, il existait bel et bien, en ce qui concerne les demandes d'indemnisation au titre de la baisse des recettes provenant de la taxe de séjour, un lien de cause à effet entre les pertes et la pollution, puisque les premières étaient directement proportionnelles à la baisse du nombre de touristes.
- 3.2.40 Une délégation a fait valoir que même si les demandes d'indemnisation au titre de la baisse de recettes enregistrée par des organismes publics étaient généralement des demandes secondaires

qui ne devraient normalement pas donner lieu à indemnisation, la taxe de séjour était un cas particulier en ce qu'il ne s'agissait pas d'une véritable taxe mais bien davantage d'une redevance ou d'un droit. Cette délégation a estimé que si le demandeur avait été un particulier ou une association, la demande aurait été jugée recevable et que de ce fait les demandes déposées par des organismes publics devraient donc également être recevables dans leur principe. Plusieurs délégations ont souscrit à ce point de vue.

- 3.2.41 Le Comité exécutif a décidé que les demandes d'indemnisation présentées par les communes au titre de la baisse des recettes provenant de la taxe de séjour classique étaient recevables dans leur principe, compte tenu du caractère particulier de cette taxe, du lien direct qui existait entre les recettes tirées de cette taxe et le nombre de touristes séjournant dans la région et de la dépendance des communes en question vis-à-vis du tourisme balnéaire. Le Comité a souligné que lorsque ces demandes seraient examinées, il faudrait tenir compte des économies éventuellement réalisées par suite de la baisse de fréquentation touristique pendant la période en cause.

*Demandes déposées par des établissements situés à une certaine distance du littoral*

- 3.2.42 Le Comité exécutif a relevé qu'un nombre important de demandes d'indemnisation provenaient d'établissements du secteur touristique qui prétendaient dépendre du tourisme de la côte, bien que situés à une certaine distance du littoral. Il s'agissait de campings, d'hôtels, de restaurants, de bâtiments historiques, de musées et d'autres lieux touristiques.
- 3.2.43 On a rappelé que dans l'affaire de l'*Erika* (à l'instar de ce qui s'était passé pour d'autres sinistres, dont ceux du *Sea Empress* et du *Nakhodka*), le Fonds de 1992 avait admis des demandes déposées par des établissements touristiques situés à une certaine distance de la côte. Cela dit, pour l'*Erika*, on a noté que le Fonds avait établi une limite générale de 25 kilomètres à partir de la côte dans les quatre départements touchés par la pollution, à savoir le Finistère, le Morbihan, la Loire-Atlantique et la Vendée, ainsi qu'en Charente-Maritime, dont seule une petite partie du littoral a été touchée (Île de Ré). Il a également été relevé que tous les dossiers portant sur cette zone avaient été instruits individuellement, afin de déterminer si la baisse du tourisme du fait de la marée noire avait ou non affecté ces demandeurs et si les documents comptables ou autres pièces justificatives indiquaient effectivement une diminution de leur chiffre d'affaires imputable à une baisse du tourisme. Quant aux établissements situés à plus de quelque 25 kilomètres de la côte retenus comme critère, on avait estimé, d'une manière générale, qu'il n'y avait pas un degré suffisant de proximité entre la pollution et le préjudice ou dommage allégué.
- 3.2.44 Le Comité exécutif a noté que l'analyse de différents types de demandes provenant de ces établissements montrait que la baisse de l'activité économique en 2000 par rapport à 1999 variait d'un type d'entreprise à l'autre, vraisemblablement du fait que les entreprises ne dépendent pas toutes au même titre du tourisme balnéaire. On a ainsi relevé que, par rapport à 1999, la baisse du chiffre d'affaires enregistrée en 2000 avait été bien plus importante pour les campings et les gîtes qu'elle ne l'avait été pour les hôtels et, qu'en revanche, les restaurants avaient connu une moindre baisse de leur chiffre d'affaires, sans doute grâce à l'assiduité de la clientèle locale.
- 3.2.45 Le Comité a noté que selon le secteur touristique français, c'était toute la région qui avait connu une baisse du tourisme du fait du sinistre de l'*Erika*, c'est à dire pas uniquement les cinq départements mentionnés au paragraphe 3.2.43 ci-dessus mais aussi les départements des Côtes-d'Armor et d'Ille-et-Vilaine, dont le littoral n'a pas été touché par la pollution. Le Comité a d'autre part relevé qu'on avait également soutenu que les répercussions du sinistre sur le tourisme des cinq départements touchés ne se limitaient pas aux zones très proches du littoral, mais s'étaient fait sentir dans l'ensemble de la région.
- 3.2.46 Il a été noté que de l'avis de l'Administrateur, il ne conviendrait guère de fixer une règle rigide quant à la distance par rapport à la côte au-delà de laquelle l'activité du demandeur devrait se situer pour que sa demande réponde au critère de proximité géographique et aux autres critères arrêtés par les Assemblées (voir document 92FUND/EXEC.16/3/Add.2, paragraphe 1.3).

- 3.2.47 On a relevé qu'il ressortait des statistiques disponibles que plus les établissements relevant du secteur touristique étaient proches de la côte, plus ils étaient tributaires du tourisme balnéaire, et, par là même, que les établissements situés près du littoral avaient en général davantage souffert, à cause du sinistre de l'*Erika*, d'une baisse de leur chiffre d'affaires que les établissements situés plus loin à l'intérieur des terres. On a aussi noté qu'il existait des établissements situés assez loin du littoral (disons à 50 ou 60 kilomètres) qui étaient fortement tributaires du tourisme balnéaire, comme en témoignent leur stratégie promotionnelle, le profil de leur clientèle ou encore la nature saisonnière de leur activité, alors que d'autres établissements situés tout aussi loin du littoral en étaient bien moins dépendants, voire pas du tout.
- 3.2.48 Le Comité exécutif a noté que d'après l'Administrateur, le critère en jeu était davantage celui du lien de causalité que celui de la simple distance par rapport au littoral. En effet, il semblait y avoir des lieux touristiques situés à l'intérieur des terres qui étaient fréquentés essentiellement par des vacanciers qui séjournaient au bord de la mer et faisaient des excursions, surtout les jours où il faisait trop mauvais pour aller à la plage. Il existait aussi des restaurants qui, bien que situés à une certaine distance du littoral, étaient surtout fréquentés par cette catégorie d'estivants, soit à cause de leur renommée particulière, soit parce qu'ils se trouvaient tout près d'une attraction touristique, tandis que d'autres restaurants de la même zone n'accueillaient pas cette même clientèle. On a par ailleurs noté que des familles voulant passer leurs vacances au bord de la mer séjournaient dans des hôtels de l'intérieur tout simplement parce qu'il y avait des chambres de libre, qu'ils étaient moins chers que les hôtels en bord de mer ou que leur emplacement permettait d'accéder à plusieurs plages ou centres touristiques et qu'à la suite du sinistre de l'*Erika*, de nombreuses familles qui auraient normalement séjourné dans un de ces hôtels avaient décidé de ne pas venir passer leurs vacances d'été 2000 dans la région ou de se rapprocher des plages parce qu'il y avait de la place du fait de la baisse de la fréquentation touristique imputable au sinistre de l'*Erika*.
- 3.2.49 Il a été pris note de l'avis de l'Administrateur selon lequel la démarche la plus équitable consisterait à examiner chaque demande de manière approfondie afin de déterminer s'il existe un lien de cause à effet entre la diminution du nombre de touristes ayant séjourné dans les zones côtières touchées par la pollution et le préjudice économique qui aurait été subi par les établissements situés légèrement à l'intérieur. Il a été relevé que pour se prononcer sur la recevabilité d'une demande, le critère décisif ne devrait pas être, de l'avis de l'Administrateur, le critère géographique mais qu'il conviendrait aussi de tenir compte des autres critères arrêtés par les Assemblées.
- 3.2.50 Le Comité exécutif a noté que, de l'avis de l'Administrateur, si le Comité souscrivait à la démarche proposée au paragraphe 3.2.49, il faudrait alors examiner chaque demande sur le fond, après que les experts du Fonds de 1992 eurent rendu visite à l'établissement en cause pour déterminer l'existence ou non de ce lien de cause à effet.
- 3.2.51 Plusieurs délégations ont abondé dans le sens de l'Administrateur pour déclarer que ces demandes devaient être examinées au cas par cas pour déterminer s'il existait un lien de cause à effet entre la perte alléguée et la pollution.
- 3.2.52 Certaines délégations se sont déclarées d'accord pour que, comme proposé par le Fonds, ne soient acceptées dans un premier temps que les demandes soumises par des établissements situés à une distance donnée des zones polluées dans la mesure où l'on pourrait penser qu'il y a dans ces cas une dépendance vis-à-vis du tourisme balnéaire. En revanche, ces délégations ont estimé que les demandes d'établissements situés plus à l'intérieur des terres devraient être évaluées d'après les autres critères du Fonds pour déterminer s'il y avait lien de cause à effet.
- 3.2.53 Le Comité exécutif a décidé que les demandes d'indemnisation soumises par les établissements situés à une certaine distance du littoral devraient être évaluées au cas par cas afin de déterminer s'il y avait lien de cause à effet entre les pertes ou les préjudices allégués et la pollution, conformément à la pratique habituelle du Fonds.

*Les établissements du département des Côtes d'Armor*

- 3.2.54 Le Comité exécutif a pris note des demandes déposées par dix entreprises situées dans le département des Côtes d'Armor qui ont soutenu avoir subi un préjudice économique en 2000 du fait d'une baisse du tourisme imputable au sinistre de l'*Erika*. Six de ces demandes avaient été rejetées au motif qu'il n'existait pas un degré de proximité suffisant – essentiellement de proximité géographique - entre la contamination due au sinistre de l'*Erika* et le préjudice allégué par le demandeur. Il a également été noté que les quatre autres demandes étaient en cours d'examen.
- 3.2.55 Le Comité a noté que le département des Côtes d'Armor se trouvait au nord de la Bretagne, à l'est de Brest et qu'il n'avait pas été touché par les hydrocarbures de l'*Erika*.
- 3.2.56 Le Comité exécutif a relevé que dans une lettre adressée au Fonds de 1992, l'un des Vice-Présidents du Conseil général du département des Côtes d'Armor avait contesté le rejet de ces demandes en affirmant que le Fonds de 1992 n'avait admis que les demandes d'établissements situés sur les plages polluées et ce faisant avait interprété de manière trop restrictive le critère relatif au degré raisonnable de proximité. Il a été noté que le Vice-Président avait soutenu que c'était de toute évidence l'image de marque de toute la Bretagne qui avait pâti du sinistre de l'*Erika* et l'ensemble de la région qui avait enregistré une baisse d'activité.
- 3.2.57 S'agissant de cette lettre, le Comité exécutif a fait observer que l'affirmation selon laquelle, dans le cadre du sinistre de l'*Erika*, le Fonds de 1992 n'avait admis que des demandes concernant des établissements situés directement sur les plages polluées était inexacte et qu'en fait, à l'instar de ce qui s'était passé dans le cadre d'autres sinistres (par exemple, ceux du *Sea Empress* et du *Nakhodka*), le Fonds de 1992 avait accepté un grand nombre de demandes provenant d'établissements situés à une certaine distance des plages polluées.
- 3.2.58 Le Comité exécutif a entériné la position adoptée par l'Administrateur selon laquelle les demandes d'indemnisation déposées par les entreprises du département des Côtes d'Armor devaient être examinées de la même manière que celles émanant d'entreprises situées à une certaine distance du littoral, visées aux paragraphes 3.2.42 à 3.2.53 ci-dessus, à savoir que chaque demande était un cas d'espèce qu'il convenait d'examiner en tant que tel pour déterminer s'il existait ou non un lien de cause à effet entre la contamination et le préjudice allégué.

*Campagne de promotion menée en Charente-Maritime*

- 3.2.59 Le Comité exécutif a examiné une demande d'indemnisation déposée par le département de Charente-Maritime, d'un montant de FF15,5 millions ou €2,4 millions (£1,5 million) au titre des mesures prises par le Conseil général pour rétablir l'image de marque touristique du département. La plus grosse part des dépenses engagées (FF15 millions ou €2,3 millions (£1,4 million)) avait trait à des campagnes de promotion, menées au cours des périodes mars/juin 2000, Noël/Jour de l'An 2000/2001 et février/mars 2001.
- 3.2.60 Le Comité a noté que la Charente-Maritime était une région touristique fort importante mais que la pollution du littoral n'avait touché que quatre plages de la côte septentrionale de l'Île de Ré, lesquelles avaient été nettoyées dès les premiers jours de janvier 2000. Bien que le littoral continental de Charente-Maritime n'ait pas été touché, on était convaincu aux premiers temps du sinistre que c'était précisément le littoral de ce département qui recevrait le gros de la pollution. Il a été rappelé que dès ces premières prévisions, le Préfet de Charente-Maritime avait été chargé par le Gouvernement français de coordonner le Plan Polmar, plan national d'intervention d'urgence et que les médias s'étaient beaucoup intéressés au département, laissant entendre qu'il se trouvait dans la zone touchée par la marée noire. Le Comité a noté que même après qu'il eut été établi que la Charente-Maritime était peu touchée, les médias, tant nationaux qu'étrangers, avaient persisté à en parler comme d'une région fortement contaminée.



- 3.2.61 Le Comité exécutif a également relevé que fin décembre 1999, la Charente-Maritime avait par ailleurs subi de plein fouet les tempêtes qui avaient déferlé sur la côte atlantique, déracinant un très grand nombre d'arbres et privant ainsi d'ombre de nombreux campings du département.
- 3.2.62 Le Comité a rappelé qu'à sa 9ème session, tenue en octobre 2000, il avait examiné une demande d'indemnisation pour un montant de FF10,2 millions ou €1,6 million (£960 000) émanant du Comité départemental du tourisme de Vendée (CDT) au titre d'une campagne de promotion visant à rétablir l'image de marque de la Vendée auprès de ses habitués à la suite du nettoyage des plages polluées et après la mauvaise presse faite à la région du fait de la marée noire. Il a aussi été rappelé que le Comité avait décidé que cette demande devait être considérée comme recevable dans son principe (document 92FUND/EXC.9/12, paragraphe 3.6.53).
- 3.2.63 Le Comité a relevé que l'impact sur le tourisme en 2000 dans le département de Charente-Maritime avait été bien inférieur à ce que l'on avait craint dans un premier temps et que le chiffre d'affaires des établissements touristiques n'avait en effet que légèrement baissé par rapport à l'année précédente. On a également pris note que selon une étude réalisée en janvier 2001 par le Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie (document 92FUND/EXC.16/3/Add.1, paragraphe 2.1.3), la baisse globale, tous types d'hébergement confondus, était de 3,2% et qu'il ressortait du rapport d'étude qu'il convenait d'opérer une distinction entre l'impact de l'*Erika* et celui des dommages importants dus aux tempêtes, qui avaient particulièrement frappé les campings.
- 3.2.64 Le Comité a d'autre part noté que la côte de Charente-Maritime n'avait été que très peu touchée par les hydrocarbures déversés par l'*Erika* et que la campagne de promotion avait été menée dans le but essentiel de prévenir ou limiter les préjudices économiques purs qui seraient dus à la fausse impression donnée au public par les médias, selon lesquels les plages de Charente-Maritime étaient fortement polluées. Il a par ailleurs été relevé que des dépenses considérables avaient été encourues après qu'il eut été établi que le secteur touristique de Charente-Maritime n'avait pas été gravement touché durant l'été 2000. Le Comité a cependant relevé que deux rubriques de la demande, se chiffrant à FF203 974 ou €31 000 (£19 200), se rapportaient aux mesures prises par le département pour rassurer le public et lui faire prendre conscience que les plages de l'Île de Ré, dont certaines avaient été polluées par les hydrocarbures de l'*Erika*, étaient propres et de nouveau de véritables plages d'agrément. Il a en outre été noté que des dépenses avaient pu être encourues dans le cadre de la campagne de promotion mars/juin 2000 ayant trait aux mesures visant à réduire les pertes économiques à l'Île de Ré.
- 3.2.65 Le Comité exécutif a entériné la position adoptée par l'Administrateur, lequel estimait que la demande d'indemnisation était pour l'essentiel irrecevable dans son principe, dans la mesure où les préjudices que la campagne de promotion visait à atténuer n'avaient pas été dus à la contamination mais à la fausse impression donnée par les médias au public, amené à penser que les plages de Charente-Maritime avaient été fortement polluées. Le Comité a également été d'accord pour reconnaître que les coûts encourus au titre des éléments de la campagne de 2000 qui concernaient l'Île de Ré étaient recevables dans leur principe puisque certaines plages de l'Île de Ré avaient bel et bien été polluées et qu'il y avait donc relation de cause à effet entre les dépenses et la contamination.

### 3.3 Al Jaziah I

- 3.3.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements fournis dans le document 92FUND/EXC.16/4 concernant le sinistre de l'*Al Jaziah I*.

#### *Procédure pénale*

- 3.3.2 Le Comité a noté que le Ministère public d'Abou Dhabi avait engagé une action au pénal contre le capitaine de l'*Al Jaziah I* et que, lors du procès, le capitaine avait déclaré que le navire avait été conçu comme un navire-citerne à eau et qu'il était en mauvais état, donc dangereux. Il a été noté

en outre que le tribunal avait soutenu notamment que le navire ne répondait pas aux normes de sécurité de base, qu'il n'était pas en état de naviguer, que le fond était percé en plusieurs endroits et que le Ministère des transports des Émirats arabes unis ne l'avait pas autorisé à transporter des hydrocarbures. Il a enfin été noté que le tribunal avait abouti à la conclusion que, si le navire avait coulé, c'était à cause de ces insuffisances, et que le capitaine avait été condamné à une amende de Dh 5 000 (£950) pour avoir causé des dommages à l'environnement.

*Action récursoire éventuelle de la part des FIPOL*

- 3.3.3 Le Comité exécutif a rappelé que l'*Al Jaziah 1* était muni d'un certificat d'immatriculation provisoire, délivré par le registre du Honduras, lequel n'a pas ratifié la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et est seulement partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Il a été rappelé que, pour cette raison, les Émirats arabes unis seraient tenus en vertu d'une obligation contractuelle d'appliquer la Convention de 1969 sur la responsabilité civile en ce qui concerne le droit du propriétaire de limiter sa responsabilité (voir document 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 4.2.8).
- 3.3.4 Le Comité a relevé que, de l'avis des conseillers juridiques des Fonds dans les Émirats arabes unis, les conclusions du tribunal pénal quant à la non-navigabilité en mer du navire seraient convaincantes dans le cadre de toute action juridique civile intentée contre le propriétaire du navire dans les Émirats arabes unis et que l'Administrateur souscrivait à ce point de vue. Il a relevé également que l'Administrateur estimait que le propriétaire du navire était, ou aurait dû être conscient de l'état du navire et du fait que le naufrage de celui-ci était dû à une négligence ou une faute personnelle du propriétaire du navire, et que, pour cette raison, en vertu de l'article V.2 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le propriétaire n'était pas en droit de limiter sa responsabilité et, enfin, que les Fonds devaient s'opposer à toute tentative de la part de celui-ci de limiter sa responsabilité.
- 3.3.5 Le Comité a noté que le propriétaire déclaré de l'*Al Jaziah 1* au moment du sinistre était 'Al Jazyza Marine Services', entité autorisée par les autorités d'Abou Dhabi (Émirats arabes unis) à faire du commerce, et que l'unique propriétaire de cette entité était alors un ressortissant des Émirats arabes unis habitant à Abou Dhabi. Il a été relevé que selon le droit en vigueur dans les Émirats arabes unis, ce type d'entité, connue sous le nom d'entreprise à propriétaire unique, n'avait ni avoirs ni responsabilité autres que ceux de son propriétaire.
- 3.3.6 Il a été noté que le navire n'était couvert par aucune assurance responsabilité et que l'on ignorait si l'entité immatriculée en tant que propriétaire de l'*Al Jaziah 1* ou la personne en question disposaient d'avoirs suffisants qui permettraient l'exécution d'un jugement.
- 3.3.7 Le Comité a décidé que si les recherches menées par les conseillers juridiques du Fonds de 1992 indiquaient que l'entité immatriculée en tant que propriétaire de l'*Al Jaziah 1* ou la personne en question disposaient d'avoirs suffisants qui permettraient l'exécution d'un jugement, le Fonds de 1992 devraient engager une action en recours contre eux. L'Administrateur a été chargé de tenir le Comité informé de tout fait nouveau de façon à pouvoir éventuellement revenir sur cette position du Fonds de 1992.

#### **4 Divers**

Session suivante

Il a été noté que le Comité aurait peut-être à tenir une session durant la semaine du 1er juillet 2001.

**5 Adoption du compte rendu des décisions**

Le projet de compte rendu des décisions du Comité exécutif, tel qu'il figure dans les documents 92FUND/EXC.16/WP.1 et 92FUND/EXC.16/WP.1/Add.1, a été adopté, sous réserve de certaines modifications.

---