



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

COMITÉ EXÉCUTIF  
17ème session  
Point 5 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.17/10  
3 juillet 2002  
Original: ANGLAIS

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

(tenue les 2 et 3 juillet 2002)

Président: M. G 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.17/1.

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

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

Algérie  
Australie  
Espagne  
Irlande  
Italie

Japon  
Libéria  
Mexique  
Norvège  
Pays-Bas

Philippines  
République de Corée  
Royaume-Uni  
Vanuatu

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	Fidji	Oman
Antigua-et-Barbuda	Finlande	Panama
Argentine	France	Pologne
Belgique	Géorgie	Singapour
Canada	Grèce	Suède
Chypre	Grenade	Tunisie
Danemark	Îles Marshall	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:*

Qatar                                  Turquie

*Autres États:*

Chili                                  Congo                                  Malaisie  
Colombie                          Équateur                              République islamique d'Iran

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

*Organisations intergouvernementales:*

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

*Organisations internationales non gouvernementales:*

Conférence des régions périphériques maritimes d'Europe (CRPM)  
Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC)  
International Group of P & I Clubs  
Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)  
Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources

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

3.1 Nakhodka

3.1.1 Le Comité exécutif a pris note des faits nouveaux intervenus dans l'affaire du *Nakhodka*, tels que figurant dans le document 92FUND/EXC.17/2 (document 71FUND/AC.8/3).

*Demands d'indemnisation*

3.1.2 Le Comité a relevé qu'au 12 juin 2002, des demandes d'un montant total de ¥30 947 millions (£167 millions) avaient été approuvées pour ¥221 199 millions (£119 millions), que les paiements effectués par les Fonds de 1971 et de 1992 se chiffraient à ¥17 184 millions (£93 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 demandes formées par 11 administrations publiques japonaises au titre des opérations de nettoyage, d'un montant total de ¥1 519 millions (£8,2 millions), avaient été évaluées par les FIPOL à ¥1 488 millions (£8 millions) et que les FIPOL et le UK Club avaient offert de conclure des accords de règlement à hauteur de ce montant.
- 3.1.4 Le Comité a rappelé qu'à leurs sessions d'avril/mai 2002, les organes directeurs des FIPOL avaient approuvé pour ¥2 043 millions (£11 millions) les demandes d'un montant total de ¥3 354 millions (£18 millions) formées par le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes (JMDPC) au titre de la construction puis du démantèlement d'une voie d'accès destinée à faciliter l'enlèvement des hydrocarbures de la section avant du *Nakhodka*. Le Comité a noté que le JMDPC n'avait pas encore officiellement accepté le règlement approuvé par les organes directeurs.

#### *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 (£125 millions).
- 3.1.6 Il a été rappelé que, 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. Il a été rappelé en outre qu'à leurs sessions d'avril/mai 2002, les organes directeurs avaient 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 (documents 92FUND/EXC.17/2, paragraphe 3.1.2, et 71FUND/AC.7/A/ES.9/14, paragraphe 8.4.12).
- 3.1.7 Le Comité a noté qu'une fois tenu compte des demandes non encore approuvées formées par les organismes publics japonais et par le JMDPC, l'exposition totale des FIPOL pouvait être estimée à ¥27 021 696 000 (£146 millions). Il a noté en outre que l'Administrateur avait donc jugé impossible à ce stade-là de porter le niveau des paiements au-delà de 80%.

#### *Actions en justice*

- 3.1.8 Le Comité a rappelé que, conformément aux décisions prises par les organes directeurs, les FIPOL avaient introduit, en novembre 1999, 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.
- 3.1.9 Le Comité exécutif a noté que lors d'une audience qui a eu lieu le 13 mai 2002, en réponse aux décisions prises par les organes directeurs des Fonds à leurs sessions d'avril/mai 2002, dont il est question au paragraphe 3.1.10 ci-dessous, le tribunal de district de Tokyo avait proposé de tenir, le 24 mai 2002, une réunion informelle de toutes les parties pour permettre au tribunal de faire une proposition de règlement. Le Comité a noté en outre que plusieurs rencontres s'étaient tenues devant le tribunal en vue d'examiner une proposition de règlement formulée par le propriétaire du navire et le UK Club, et convenue avec les FIPOL, faisant le point du montant recevable des demandes formées par chaque organisme public japonais et par le JMDPC (voir les paragraphes 3.1.3 et 3.1.4 ci-dessus). Il a été noté que le tribunal avait invité le gouvernement japonais et le JMDPC à réserver un accueil favorable à cette proposition. Le Comité a noté également que lors d'une réunion informelle, le 1er juillet 2002, l'avocat représentant les autorités japonaises avait fait

savoir au tribunal qu'il n'avait pas encore été possible d'obtenir l'assentiment des ministères concernés et qu'une nouvelle réunion informelle devait avoir lieu devant le tribunal le 30 juillet 2002.

*Solution globale*

3.1.10 Il a été rappelé qu'à leurs sessions d'avril/mai 2002, les organes directeurs avaient approuvé le règlement global ci-après, proposé 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 reliquat de 20% dû à tous les demandeurs.
- 4 Le UK Club rembourserait aux FIPOL environ ¥5 200 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.

3.1.11 Le Comité a rappelé que le règlement global proposé permettrait aux FIPOL de recouvrer 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% du montant approuvé et que les FIPOL se verraient également verser une contribution aux frais communs de quelque £3,9 millions.

3.1.12 Le Comité a rappelé en outre que les organes directeurs avaient autorisé l'Administrateur à conclure un accord de règlement pour autant qu'il contienne les éléments énoncés au paragraphe 3.1.10 ci-dessus et, également, à s'entendre avec les autres parties sur les modalités d'un tel accord (documents 92FUND/EXC.16/6, paragraphe 3.1.36 et 71FUND/AC.7/A/ES.9/14, paragraphe 8.4.36).

3.1.13 Le Comité a rappelé que les organes directeurs avaient décidé que les FIPOL devraient retirer l'action en justice qu'ils avaient engagée contre le Registre russe de la navigation.

3.1.14 Le Comité a relevé que les FIPOL et le UK Club examinaient en détail le règlement global proposé, en attendant que les organismes publics japonais et le JMDPC acceptent les règlements proposés.

*Conversion, de DTS en yen, du montant maximum payable par le Fonds 1971*

3.1.15 Le Comité a noté que le montant maximum payable par le Fonds de 1971 à titre d'indemnisation pour le sinistre du *Nakhodka* en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds était de 60 millions de DTS, moins le montant de limitation applicable au propriétaire du navire, soit 1 588 000 DTS, ce qui donnait 58 412 000 DTS. De plus, en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds, les DTS devaient être convertis dans la monnaie nationale à la date de

constitution du fonds de limitation par le propriétaire du navire (article 1.4 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le Protocole de 1976, combiné avec l'article V.9 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile telle que modifiée par le Protocole de 1976 modifiant ladite convention). Le Comité a rappelé que, du fait de l'approbation du règlement global par les organes directeurs à leurs sessions d'avril/mai 2002, il n'y aurait pas de fonds de limitation du propriétaire dans l'affaire du *Nakhodka*. Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 aurait dans ce cas à se prononcer sur la date de conversion du montant payable par le Fonds de 1971 en yen japonais.

- 3.1.16 Il a été relevé qu'à sa 8<sup>ème</sup> session, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 avait décidé (voir le document 71FUND/AC.8/6, paragraphe 3.3.20) que la conversion du montant payable par le Fonds de 1971 au titre du sinistre du *Nakhodka* devait se faire au taux de change entre le DTS et le yen japonais qui était en vigueur le 19 février 1997, date à laquelle le Comité exécutif du Fonds de 1971 avait adopté le compte rendu des décisions de la session à laquelle le Comité avait décidé d'autoriser l'Administrateur à procéder au règlement définitif des demandes d'indemnisation (document 71FUND/EXC.59/11, paragraphe 3.7.7).

*Répartition entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 de tout montant recouvré sur la base du règlement global*

- 3.1.17 Le Comité a examiné la proposition de l'Administrateur selon laquelle les avantages financiers du règlement global devraient être répartis entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 proportionnellement à leurs responsabilités maximales respectives en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, soit 58 412 000 DTS et 75 millions de DTS, respectivement, c'est-à-dire que le Fonds de 1971 serait responsable à hauteur de 43,783% et le Fonds de 1992, de 56,217%.
- 3.1.18 Plusieurs délégations ont souscrit à la proposition de l'Administrateur mais se sont déclarées préoccupées du fait que celle-ci pourrait créer un précédent susceptible d'entraîner une répartition inégale des fonds recouverts dans le cadre d'affaires traitées à l'avenir. De l'avis de certaines délégations, les avantages financiers devraient être partagés en fonction des paiements effectifs faits par chacun des Fonds et non sur la base de leurs responsabilités maximales, bien que, dans l'affaire du *Nakhodka*, sans le règlement global, le Fonds de 1971, comme le Fonds de 1992, eussent payé à concurrence de leurs limites respectives.
- 3.1.19 Une délégation s'est référée au fait que le sinistre du *Nakhodka* était survenu durant la période de transition, à savoir entre la date de l'entrée en vigueur de la Convention de 1992 portant création du Fonds 1992 et la date à laquelle les dénonciations prévues à l'article 31 du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds ont pris effet. Cette même délégation a appelé l'attention sur les dispositions de l'article 36 bis b) et c) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, en vertu desquelles le Fonds de 1992 verse une indemnisation seulement dans la mesure où les demandes dépassent les montants maximum disponibles en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, de la Convention de 1971 portant création du Fonds et, le cas échéant, de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. De l'avis de cette délégation, dès lors que les dispositions pertinentes existaient dans la Convention de 1992 portant création du Fonds, celles-ci devaient s'appliquer lorsque l'on fixerait la répartition entre les deux Fonds; une interprétation naturelle de cette disposition amènerait à conclure que toute somme recouvrée dans le cadre d'un sinistre survenu durant la période de transition devrait être remboursée en premier lieu au Fonds de 1992.
- 3.1.20 Une autre délégation a fait valoir que l'article 36 bis ne visait que le versement d'indemnités et non le partage entre les deux Fonds de montants recouverts du fait d'une action en recours ayant abouti. Selon cette délégation, une répartition plus équitable des fonds recouverts se baserait sur les paiements effectués par chacun des Fonds.

- 3.1.21 Plusieurs délégations ont jugé prématuré pour le Comité exécutif de se prononcer sur cette importante question, et ont proposé de reporter toute décision en attendant que l'Administrateur procède à une analyse détaillée des différentes possibilités de répartition des fonds recouvrés.
- 3.1.22 Une délégation a estimé que, dans toute analyse, l'Administrateur devrait envisager la façon dont il faudrait répartir les montants recouvrés dans les cas traités par le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire qui serait mis en place par le projet de protocole adoptant un troisième niveau d'indemnisation.
- 3.1.23 Le Comité a décidé de reporter sa décision relative à la répartition des fonds du fait du règlement global et a chargé l'Administrateur de mener à bien une étude approfondie des possibilités et de leurs incidences pour les deux Fonds.

### 3.2 Erika

#### *Demande d'indemnisation présentée par Brittany Ferries*

- 3.2.1 Le Comité exécutif a examiné la recevabilité d'une demande d'indemnisation formée par BAI Brittany Ferries SA (Brittany Ferries), une entreprise française qui assure des services de transbordeurs entre l'Angleterre et la France (Bretagne et Normandie), entre l'Angleterre et l'Espagne (Santander) et entre l'Irlande et la France (Bretagne). Il a noté que la demande, d'un montant total de FF69 335 000 (€10,6 millions ou £6,8 millions) portait sur les pertes économiques et le coût d'une campagne visant à atténuer les préjudices.
- 3.2.2 Le Comité exécutif a relevé que Brittany Ferries avait fait remarquer que la pollution du littoral en Bretagne, dans le Pays de la Loire et, dans une moindre mesure, en Poitou-Charentes, provoquée par le sinistre de l'*Erika*, de même que le temps considérable qui avait été nécessaire pour nettoyer les plages polluées, avaient amené de nombreux vacanciers britanniques à choisir des destinations autres que celles desservies par la société, ce qui avait entraîné une réduction du nombre de passagers, des recettes provenant de la vente des billets et des ventes à bord des navires. Le Comité a noté que la société avait également demandé une indemnisation au titre de la diminution des recettes attendues de la majoration des prix et de la conversion de livres sterling en euros, mais aussi une indemnisation en raison de la réduction du nombre de voyages organisés vendus par sa filiale voyageur et au titre des frais promotionnels supplémentaires engagés au lendemain du sinistre de l'*Erika* pour tenter d'enrayer le fléchissement des réservations.
- 3.2.3 Le Comité a noté que Brittany Ferries avait affirmé être le principal transporteur de touristes à destination des régions de la Bretagne, du Pays de la Loire et du Poitou-Charentes, et avait fait valoir que la plupart des passagers qui utilisaient ses navires-transbordeurs voyageaient en voiture pour se rendre vers des destinations situées dans la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures de l'*Erika*. L'entreprise a fait valoir que les voyageurs publient traditionnellement leurs brochures en novembre/décembre, que le sinistre de l'*Erika* s'était produit immédiatement avant la période normale des réservations, qui commence en janvier, et que par conséquent de nombreux vacanciers britanniques avaient décidé de ne pas se rendre en Bretagne en 2000. Le Comité a enfin relevé que Brittany Ferries avait fait valoir que la diminution du nombre de réservations était irrécupérable du fait que, lorsque la situation s'était améliorée en Bretagne, les visiteurs éventuels avaient déjà choisi d'autres destinations pour leurs grandes vacances d'été.
- 3.2.4 Le Comité a noté que Brittany Ferries avait indiqué que sa stratégie commerciale était largement axée sur les avantages que présentent la Bretagne et l'Ouest de la France pour les vacanciers britanniques, qu'une bonne part de son activité de promotion était réalisée en partenariat avec les offices régionaux du tourisme en Bretagne et dans le Pays de la Loire, et que la société avait conclu des arrangements commerciaux préférentiels avec les Gîtes de France (l'un des principaux services de location de logements indépendants en France) pour la promotion au Royaume-Uni des locations de maisons de vacances indépendantes en France.

- 3.2.5 Le Comité a noté que Brittany Ferries avait affirmé que ses opérations commerciales étaient tributaires de l'état des plages dans la région touchée par le déversement d'hydrocarbures de l'*Erika*, que la preuve de son intégration dans l'activité économique de la région était fournie par le partenariat de commercialisation qu'elle avait instauré avec des offices du tourisme en Bretagne et dans le Pays de la Loire et qu'elle n'avait pas vraiment eu la possibilité de diversifier ses activités commerciales pendant la saison 2000.
- 3.2.6 Le Comité a noté que la grave pollution produite par le sinistre de l'*Erika* avait persisté sur une large part du littoral atlantique de la France pendant la grande période de réservation des vacanciers britanniques (janvier à avril 2000) et que les médias, aussi bien au Royaume-Uni et dans d'autres pays européens qu'en France, avaient accordé une large place à la pollution des plages. Il a noté que de l'avis de l'Administrateur, il était probable que cela avait amené de nombreux vacanciers britanniques à renoncer à toute velléité de passer leurs vacances en Bretagne ou dans d'autres régions de la côte atlantique française en 2000.
- 3.2.7 Le Comité a pris acte de l'analyse, par le Fonds de 1992, des précisions au sujet du nombre de passagers transportés entre l'Angleterre et la France, l'Irlande et la France et l'Angleterre et l'Espagne au cours de la période allant de 1997 à 2001 et du nombre de passagers transportés par les concurrents de Brittany Ferries sur les trajets entre l'Angleterre et la Bretagne et entre l'Angleterre et la Normandie.
- 3.2.8 Il a été noté qu'à l'exception du trajet Cork – Roscoff, tous les trajets empruntant la partie occidentale de la Manche à destination de la France qui sont exploités par Brittany Ferries (par exemple ceux à destination de Saint-Malo et de Roscoff) avaient enregistré un recul compris entre 7,02% et 8,6% du nombre de passagers transportés pendant l'été 2000 par rapport à l'été 1999. En revanche, sur le trajet Cork – Roscoff, qui est le seul service de navires-transbordeurs entre l'Irlande du Sud-Ouest et la France, une augmentation de 7,14% du nombre de passagers avait été enregistrée pendant l'été 2000 par rapport à 1999, mais ce service ne représentait que 2,75% de l'ensemble du trafic de passagers de Brittany Ferries et ne constituait donc qu'une activité marginale.
- 3.2.9 Il a été noté que sur le trajet entre l'Angleterre et Santander qui est assuré par Brittany Ferries, le nombre de passagers transportés pendant l'été 2000 avait enregistré une diminution de 6,38% par rapport à l'été 1999 et que, de l'avis de l'Administrateur, cette réduction ne pouvait être considérée comme ayant été provoquée par le sinistre de l'*Erika* et devait donc être imputable à d'autres facteurs. Il a été noté en outre que Brittany Ferries n'avait pas présenté de demande d'indemnisation pour les pertes enregistrées sur ce trajet.
- 3.2.10 Il a été noté que Brittany Ferries n'avait qu'un seul concurrent direct sur la traversée dans la partie occidentale de la Manche (Condor), qui assure un service rapide entre Weymouth et Saint-Malo en passant par Guernesey dans les îles anglo-normandes. Condor avait mis ce service en place en 1998, ce qui avait peut-être contribué au recul du nombre de passagers transportés par Brittany Ferries entre Portsmouth et Saint-Malo entre 1998 et 2000.
- 3.2.11 Il a été noté que sur tous les trajets à travers la partie centrale de la Manche qui sont assurés par Brittany Ferries (par exemple ceux à destination de Cherbourg et de Caen), des réductions de l'ordre de 7,23% à 10,41% du nombre de passagers avaient été enregistrées pendant l'été 2000 par rapport à l'été 1999, comme pour les concurrents de Brittany Ferries assurant ces mêmes trajets.
- 3.2.12 Il a été noté que l'Administrateur estimait qu'un certain nombre de facteurs autres que le sinistre de l'*Erika* avaient probablement contribué à réduire en 2000 le nombre de passagers sur les trajets assurés par Brittany Ferries entre le Royaume-Uni et la France, comme par exemple la concurrence accrue des compagnies aériennes offrant des billets à prix réduits, la concurrence d'autres destinations de vacances et l'utilisation accrue de l'internet pour la vente de billets, ce qui facilitait la comparaison des prix et offrait un large choix de destinations pour les vacances. Il a été relevé en outre que selon lui, il était néanmoins probable que le sinistre de l'*Erika* avait été une

cause décisive de la diminution du nombre de passagers sur les trajets de Brittany Ferries à destination de la France pendant l'été 2000.

- 3.2.13 Le Comité a rappelé que, lors du sinistre du *Braer*, le Comité exécutif du Fonds de 1971 avait examiné en 1995 une demande d'indemnisation formée par P & O Scottish Ferries Ltd (P&O Ferries) pour une prétendue perte de recettes sur son service de transbordeurs reliant Aberdeen aux îles Shetland à la suite d'une diminution du nombre de touristes qui se rendaient dans ces îles et d'une réduction du volume de marchandises transportées. Le demandeur, qui avait son bureau principal à Aberdeen, exploitait le seul service de transport de passagers entre les îles Shetland et la métropole britannique. Le Comité exécutif avait alors estimé que le critère de proximité raisonnable n'était pas rempli, que l'activité commerciale du demandeur ne faisait pas partie intégrante de l'activité économique des îles Shetland et, pour ces raisons, la demande d'indemnisation avait été rejetée (document FUND/EXC.44/17, paragraphe 3.4.25). Le Comité a rappelé que le tribunal de première instance en Écosse avait rejeté la demande de P&O Ferries au motif que les pertes subies par le demandeur n'étaient pas une conséquence directe de la pollution par les hydrocarbures mais plutôt une conséquence indirecte de la publicité défavorable qui avait terni l'image des îles Shetland en tant que source de produits de la pêche et de lieu de villégiature, cette publicité défavorable étant le résultat de la pollution de biens appartenant à une tierce partie.
- 3.2.14 Le Comité a noté que, côté France, les destinations desservies par Brittany Ferries (Saint-Malo, Roscoff, Caen et Cherbourg) étaient toutes situées au nord de la zone touchée par le déversement mais que c'étaient les seuls ports qui desservaient la zone touchée dans laquelle les passagers en provenance du Royaume-Uni pouvaient rapidement et facilement se rendre par la route. Le Comité a noté que, de l'avis de l'Administrateur, il n'était néanmoins pas certain que la demande d'indemnisation réponde au critère de proximité géographique interprété au sens strict.
- 3.2.15 Le Comité a relevé que la vaste majorité des passagers qui utilisaient les traversées situées dans la partie occidentale de la Manche pour se rendre à Saint-Malo et à Roscoff, et environ 50% de ceux qui utilisaient les traversées situées dans la partie médiane, avaient des destinations qui se trouvaient dans la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures de l'*Erika* ou à proximité. Il a été relevé que Brittany Ferries avait souligné qu'aussi bien la compagnie de navires-transbordeurs que sa filiale voyageuse avaient des liens contractuels avec un certain nombre de voyageurs dans la région touchée par le déversement, qui avaient eux aussi formé des demandes d'indemnisation recevables. Il a été noté également que, de l'avis de l'Administrateur, le demandeur était économiquement tributaire de la zone touchée.
- 3.2.16 Le Comité a pris note de l'avis de l'Administrateur selon lequel le siège de la société et ses ports de destination étaient situés à une certaine distance de la zone touchée mais ses opérations formaient dans une certaine mesure partie intégrante de l'activité économique de la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures étant donné qu'une proportion importante des touristes qui utilisaient les navires de la société se rendaient dans cette région et apportaient une contribution importante à l'économie locale.
- 3.2.17 Il a été rappelé qu'à sa 16<sup>ème</sup> session, tenue en avril/mai 2002, le Comité exécutif avait examiné la recevabilité de demandes d'indemnisation qui avaient été présentées par des sociétés appartenant au secteur du tourisme (terrains de camping, hôtels, restaurants, monuments historiques, musées et autres centres touristiques), qui affirmaient avoir subi des pertes à la suite du sinistre de l'*Erika* bien qu'étant situées à une certaine distance du littoral. Il a été rappelé également que le Comité exécutif avait décidé que les demandes d'indemnisation soumises par des établissements situés à une certaine distance du littoral devaient être évaluées au cas par cas afin de déterminer s'il y avait un lien de cause à effet entre les pertes ou les préjudices allégués et la pollution, conformément à la pratique habituelle du Fonds (document 92FUND/EXC.16/6, paragraphe 3.2.53).
- 3.2.18 Il a été relevé que l'Administrateur estimait que la position adoptée par le Comité exécutif lors de sa session d'avril/mai 2002 à l'égard des demandes d'indemnisation soumises par des



établissements situés à une certaine distance du littoral pourrait s'appliquer également à la demande d'indemnisation présentée par Brittany Ferries et que la demande d'indemnisation au titre du préjudice résultant d'une réduction du nombre de passagers en 2000, même si elle ne répondait sans doute pas au critère de proximité géographique interprété au sens strict, répondait bien au critère de dépendance à l'égard de la ressource atteinte et, dans une certaine mesure, au critère de l'intégration dans l'activité économique de la zone touchée par le déversement. Il a été relevé également que, de l'avis de l'Administrateur, le demandeur ne disposait que de possibilités limitées pour diriger ses clients vers d'autres destinations et il existait donc bien un lien suffisant de cause à effet entre la pollution du littoral atlantique français provoquée par le sinistre de l'*Erika* et la réduction du nombre de passagers transportés par la société en 2000. Il a été noté que pour ces raisons, l'Administrateur estimait que la partie de la demande d'indemnisation qui correspondait au préjudice résultant d'une réduction du nombre de passagers était recevable dans son principe. Une délégation a émis l'avis que l'exemple de P & O Ferries dans le cadre du sinistre du *Braer* était mal choisi étant donné que les questions en jeu dans le cas de Brittany Ferries n'étaient pas les mêmes.

- 3.2.19 Selon un certain nombre de délégations, les demandes au titre des préjudices économiques ainsi que des frais promotionnels supplémentaires étaient recevables dans leur principe. Ces délégations ont estimé qu'il n'était pas nécessaire d'accorder le même poids à tous les critères de recevabilité du Fonds et que si la demande ne répondait pas aux critères de proximité géographique, il se trouvait qu'elle répondait à ceux de dépendance économique, aux possibilités de nouvelles sources d'approvisionnement et d'intégration dans l'activité économique de la zone considérée. Selon ces mêmes délégations, c'était l'existence d'un lien de causalité direct entre le dommage et la contamination qui était le facteur essentiel.
- 3.2.20 Plusieurs délégations ont souligné que la demande de Brittany Ferries était complexe et que l'analyse de l'Administrateur avait clairement montré que d'autres facteurs que la pollution causée par l'*Erika* avaient peut-être contribué à la baisse du nombre de passagers en 2000. De l'avis de ces délégations, il conviendrait d'examiner cette demande très minutieusement afin de garantir que la réduction du nombre de passagers était bien due à l'*Erika* et ne faisait pas simplement partie d'une tendance à moyen terme ou à long terme ou qu'elle ne s'inscrivait pas dans la moyenne des fluctuations annuelles. Une délégation a estimé que pour qu'une demande de ce type puisse être jugée recevable, il fallait en principe qu'il existe un lien de cause à effet direct entre le dommage subi et la contamination.
- 3.2.21 Concernant les frais promotionnels supplémentaires, plusieurs délégations ont relevé que le Fonds de 1992 n'avait pas été consulté au moment où les campagnes de promotion avaient été lancées, mais qu'il conviendrait de mesurer cet élément par rapport aux critères de recevabilité pour ce type de demande décrits aux paragraphes 3.3.23 et 3.3.24 du document 92FUND/EXC.17/3 et qu'il importerait de vérifier que les efforts promotionnels étaient nettement supérieurs à ceux que la société faisait habituellement.
- 3.2.22 Le Comité exécutif a décidé que puisqu'il existait bien un lien de cause à effet entre le préjudice allégué et la contamination pour certains éléments de la demande, la demande de Brittany Ferries était recevable dans son principe. Il a donc autorisé l'Administrateur à procéder au calcul du montant recevable, en déterminant plus particulièrement si la baisse du nombre des passagers relevait ou non des variations annuelles habituelles. Il a été demandé à l'Administrateur de tenir compte de tous les facteurs - dont ceux soulevés dans le cadre des débats - qui étaient susceptibles d'avoir contribué aux pertes subies.

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

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

Au 26 juin 2002, 6 206 demandes d'indemnisation avaient été soumises au Bureau des demandes d'indemnisation ouvert à Lorient par le Fonds de 1992 et l'assureur

P&I du propriétaire du navire, la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual), et ce pour un montant de FF1 038 millions ou €58 millions (£102 millions). 5 599 demandes, représentant FF819 millions ou €25 millions (£81 millions) avaient fait l'objet d'une évaluation pour FF427 millions ou €65 millions (£41 millions). 90% des demandes reçues avaient donc été évaluées.

Le règlement de 4 211 demandes avait été approuvé. Le montant total des demandes était de FF482 millions ou €73 millions (£47 millions), alors que le montant approuvé était de FF342 millions ou €52 millions (£34 millions).

Sept cent seize demandes, représentant FF108 millions ou €6 millions (£11 millions), avaient été rejetées. Cent trente demandeurs, dont les demandes représentent FF37 millions ou €5,6 millions (£3,6 millions) avaient contesté la décision de rejet. Ces demandes font actuellement l'objet d'un nouvel examen à la faveur du complément de justificatifs fourni par les demandeurs.

Des indemnités (provisoires y comprises) avaient été versées au titre de 4 389 demandes, pour un montant total de FF285 millions ou €43 millions (£28 millions). Des indemnités avaient donc été versées pour 71% des demandes. 627 autres demandes, correspondant à FF219 millions ou €33 millions (£22 millions), étaient soit en cours d'évaluation soit en attente d'un complément d'information requis pour l'évaluation.

L'évaluation des dossiers avait progressé à des rythmes différents selon la catégorie des demandes. Sur huit catégories, il y en avait six où plus de 95% des demandes avaient fait l'objet d'une évaluation; dans la plupart des catégories, des indemnités avaient été versées pour plus de 70% des demandes. Bien que la plupart des demandes relatives au secteur du tourisme aient été présentées relativement tard, 95% d'entre elles avaient déjà été évaluées.

Des demandes d'indemnisation d'un montant total de FF124 millions ou €9 millions (£11 millions) avaient été formées contre le fonds de limitation du propriétaire du navire constitué par l'assureur du propriétaire, la Steamship Mutual. Quelque 25 de ces demandes, représentant FF46 millions ou €7 millions (£4,5 millions), n'avaient pas été soumises au Bureau des demandes d'indemnisation. Les autres demandes contre le fonds de limitation, d'un montant total de FF78 millions ou €12 millions (£8 millions), avaient également été soumises au Bureau des demandes d'indemnisation, mais pour un montant moindre (FF44 millions ou €6,7 millions (£4,3 millions)).

Une cinquantaine de demandeurs, dont la plupart étaient des organismes publics, avaient engagé, devant divers tribunaux, des actions en justice alléguant, dans le cadre d'expertises judiciaires, un préjudice ou dommage. Ces demandes, qui représentent une somme de FF120 millions ou €18 millions (£12 millions), et dont l'une porte sur une somme de FF59 millions ou €9 millions (£5,8 millions) au titre de dommages à l'environnement, n'avaient fait l'objet d'une demande ni auprès du Bureau des demandes d'indemnisation ni dans le cadre de la procédure en limitation.

3.2.24 Le Comité exécutif a pris note avec satisfaction des progrès considérables réalisés dans l'évaluation et le paiement des demandes d'indemnisation.

*Prescription*

- 3.2.25 Le Comité a noté que l'Administrateur allait, en septembre 2002, informer, à titre personnel, chaque personne ayant formé une demande d'indemnisation et dont la demande n'avait pas encore été réglée, des dispositions relatives à la prescription figurant dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds. Il a noté en outre que, selon l'Administrateur, s'agissant du sinistre de l'*Erika*, la date à laquelle commençait la période de prescription de trois ans pour un demandeur (c'est-à-dire la date à laquelle le préjudice de ce dernier avait eu lieu) pouvait poser problème. Vu l'incertitude quant à la date du début de la période de prescription, l'Administrateur allait suggérer à tous les demandeurs de tenir pour acquis que la période de prescription commençait le jour même du sinistre (à savoir le 12 décembre 1999), et ce afin d'éviter le moindre risque de voir une demande forclore.
- 3.2.26 Certaines délégations ont jugé que la date à laquelle les demandes seraient frappées de prescription devrait être rendue publique sans tarder, ce à quoi l'Administrateur a répondu qu'il serait peu utile de prendre des mesures en ce sens durant la période de vacances de juillet et août.

*Niveau des paiements*

- 3.2.27 Le Comité exécutif a rappelé avoir décidé de la conversion des 135 millions de DTS en francs français sur la base du taux de change entre le franc et le DTS en vigueur le 15 février 2000 (document 92FUND/EXC.6/5, paragraphe 3.2.9) et avoir entériné le calcul de l'Administrateur, selon lequel au taux applicable ce jour-là, 135 millions DTS = FF1 211 966 881.
- 3.2.28 Il a été rappelé que le Comité exécutif avait décidé, à sa 16ème session, tenue en avril/mai 2002, que vu l'incertitude persistante quant au montant total des demandes jugées recevables dans le cadre du sinistre de l'*Erika*, le niveau des paiements devrait rester fixé à 80% du préjudice ou dommage effectivement subi par chaque demandeur, d'après l'évaluation des experts du Fonds de 1992 (document 92FUND/EXC.16/6, paragraphe 3.2.25).
- 3.2.29 Le Comité a noté qu'il devait une fois de plus veiller à trouver un juste équilibre entre l'importance pour le Fonds de 1992 de verser promptement les indemnités aux victimes d'un dommage dû à la pollution par les hydrocarbures et la nécessité d'éviter toute situation de surpaiement.
- 3.2.30 Il a été rappelé qu'aux fins de l'examen du niveau des paiements par le Comité exécutif, il pouvait ne pas être tenu compte des demandes d'indemnisation de Total Fina et du Gouvernement français car ces demandeurs ne feraient valoir leur demande que pour autant que toutes les demandes auraient été acquittées intégralement.
- 3.2.31 Le Comité a noté l'avis de l'Administrateur selon lequel bien que les incertitudes entourant les estimations données en octobre 2001 aient diminué, d'autres demeuraient quant au montant total des demandes recevables dans le secteur du tourisme. Il a noté en outre qu'il était peu probable que la saison touristique 2001 ait beaucoup souffert du sinistre de l'*Erika*, mais qu'il se pouvait toutefois qu'il y ait des demandes recevables portant sur des zones dans lesquelles les opérations de nettoyage se poursuivaient. Il a été noté qu'une majorité des demandes en provenance du secteur touristique pour la saison 2000 avaient été déposées entre avril et juin 2001, qu'un certain nombre de demandes avaient été présentées pour la saison 2001 et qu'il était tout à fait possible que d'autres demandes portant sur cette saison touristique soient déposées en fin de printemps ou en début d'été 2002.
- 3.2.32 Il a été noté en outre que les données statistiques officielles sur la saison touristique 2001 n'avaient pas encore été rendues publiques mais que, d'après les renseignements obtenus par les experts du Fonds de 1992, il y aurait eu reprise en 2001 par rapport à 2000; en revanche le nombre de visiteurs aurait été moins élevé durant la saison 2001 que durant la saison 1999. Il a été noté également que l'Administrateur estimait néanmoins qu'il était peu probable qu'il y ait

beaucoup de nouvelles demandes d'indemnisation en provenance du secteur touristique pour la saison 2001. Il a été rappelé que des demandes pouvaient être formées contre le Fonds de 1992 jusqu'à la fin du délai de prescription, c'est-à-dire dans les trois ans de la date à laquelle le dommage est survenu ou dans les six ans suivant la date du sinistre, et que le délai de prescription interviendrait au plus tôt le 12 décembre 2002.

- 3.2.33 Le Comité exécutif a noté que, selon l'Administrateur, sur la base des demandes d'indemnisation présentées par le Bureau des demandes d'indemnisation et à la lumière de l'expérience du Fonds de 1992 en ce qui concerne le niveau des paiements, le montant total des demandes d'indemnisation recevables dans le secteur du tourisme se situerait entre FF550 millions et FF600 millions, ou entre €84 millions et €91 millions (£54 - £59 millions). L'Administrateur a estimé qu'il serait prudent de prévoir une marge supplémentaire de FF50 millions ou €8 millions (£5 millions) pour les campagnes de promotion. Le Comité a noté également que le montant total des demandes recevables dans les secteurs autres que le tourisme était évalué entre FF250 millions et FF300 millions, ou entre €38 millions et €46 millions (£25 - £30 millions). Sur la base de ces estimations, le total des demandes recevables serait de l'ordre de FF950 millions ou €145 millions (£94 millions). Le Comité a rappelé que le montant total disponible à des fins d'indemnisation était de FF1 211 966 811 ou €184 753 149 (£114 millions). Sur cette base, le Fonds de 1992 disposerait d'une marge de sécurité suffisante pour pouvoir porter le niveau des paiements à 100%.
- 3.2.34 Le Comité exécutif a également noté l'avis de l'Administrateur selon lequel d'autres facteurs donnaient lieu à des incertitudes, notamment des demandes d'indemnisation qui n'avaient pas été soumises au Bureau des demandes d'indemnisation mais qui avaient été formées contre le fonds de limitation du propriétaire du navire à hauteur de FF46 millions ou €7 millions (£4,5 millions), mais aussi des demandes d'indemnisation dont divers tribunaux avaient été saisis dans le cadre d'expertises judiciaires, pour un total de FF120 millions ou €18 millions (£17 millions). Le Comité a noté que, selon l'Administrateur, les résultats des expertises judiciaires pourraient donner naissance à de nouvelles demandes d'indemnisation dont l'importance était impossible à évaluer. Par ailleurs, l'expiration du délai de prescription était encore très éloignée. Il a été noté que, compte tenu de ces éléments d'incertitude, l'Administrateur proposait de maintenir le niveau des paiements à 80%.
- 3.2.35 La délégation française d'observateurs a reconnu que le Fonds de 1992 devrait trouver un point d'équilibre entre l'importance d'une indemnisation rapide de sa part et la nécessité d'éviter une situation de surpaiement. Cette délégation a souligné que le montant total des demandes d'indemnisation recevables ne serait connu avec certitude qu'après l'expiration de la période de prescription de six ans à compter de la date du sinistre et lorsque toutes les actions en justice auraient été menées à bien, mais qu'il n'y avait pas lieu pour autant d'accumuler les mesures de précaution.
- 3.2.36 La délégation française a fait observer que les demandes d'indemnisation présentées par le secteur du tourisme qui ont déjà fait l'objet d'un règlement ont un taux de satisfaction de 60% et que, sur cette base, le montant total des demandes recevables dans ce secteur pourrait être évalué à FF450 millions. Elle a également fait observer qu'au cours des derniers mois, un petit nombre seulement de demandes d'indemnisation avaient été présentées par ce secteur et que la saison touristique 2001 n'aurait que des effets marginaux sur le montant total des demandes d'indemnisation recevables. Cette délégation a rappelé que si l'Administrateur avait jugé approprié de prévoir une marge de FF50 millions pour les campagnes de promotion, les demandes présentées jusqu'ici à ce titre s'élevaient seulement à FF25 millions et que, en règle générale, ces demandes étaient évaluées à des montants relativement faibles. Cette délégation a rappelé que les demandes d'indemnisation émanant de secteurs autres que le tourisme qui avaient été présentées jusque-là s'élevaient au total à FF300 millions et que le taux de satisfaction dans ce secteur était de 70%, ce qui correspondrait à un montant total de FF210 millions pour les demandes recevables et laisserait une marge de FF90 millions par rapport à l'estimation de l'Administrateur. La délégation française a indiqué que, sur la base de ces hypothèses, le montant total des demandes

recevables pourrait être estimé à FF700 millions, ce qui laisserait une marge de sécurité de FF500 millions.

- 3.2.37 La délégation française a reconnu que les demandes d'indemnisation présentées dans le cadre des actions en limitation comportaient un risque supplémentaire, mais elle a toutefois indiqué que l'on pouvait supposer que ces demandes ne seraient pas acceptées à 100%. S'agissant des demandes présentées dans le contexte des expertises judiciaires, dont le total s'élève à FF120 millions, la délégation française a rappelé que ces demandes étaient extrêmement vagues et n'étaient pas accompagnées pour la plupart des éléments de preuve appropriés et qu'il était donc probable que le montant total jugé recevable serait sensiblement inférieur à ce chiffre.
- 3.2.38 La délégation française a indiqué que si le montant des demandes d'indemnisation dont le Bureau des demandes d'indemnisation n'a pas encore été saisi était estimé à FF200 millions, le montant total des demandes recevables se chiffrerait à FF900 millions, ce qui laisserait une marge de sécurité de FF300 millions. De l'avis de cette délégation, il serait donc raisonnable de porter le niveau des paiements à 100%. Elle a souligné que la décision visant à relever le niveau des paiements serait un témoignage décisif de la volonté du Fonds de 1992 d'indemniser les victimes en totalité.
- 3.2.39 Un certain nombre de délégations se sont déclarées sensibles aux arguments avancés par la délégation française et ont noté que, du fait que l'état des demandes d'indemnisation se dessinait plus clairement, il devrait bientôt être possible de porter le niveau des paiements à 100%. Ces délégations ont néanmoins fait observer qu'aussi convaincants que puissent d'être les arguments de la délégation française, l'analyse finale de la situation devait appartenir à l'Administrateur.
- 3.2.40 L'Administrateur a reconnu que l'analyse présentée par la délégation française comportait un fort élément de logique, tout en faisant observer qu'il restait encore un certain temps à courir avant l'expiration de la période de prescription de trois ans et qu'il était toujours possible qu'un nombre important de demandes d'indemnisation soient présentées immédiatement avant la date qui marquerait le troisième anniversaire du sinistre. L'Administrateur a reconnu qu'il importait de ne pas faire preuve d'une prudence excessive dans l'évaluation de l'ensemble des risques auxquels devait faire face le Fonds de 1992, mais a déclaré qu'il serait imprudent de ne pas tenir compte des nombreuses enquêtes en cours qui ont été ordonnées par les tribunaux pour déterminer l'étendue des dommages subis par certains demandeurs ainsi que de la position que pourrait adopter les tribunaux français à l'égard des demandes liées à des pertes purement économiques. L'Administrateur a également signalé que bon nombre des demandes d'indemnisation en souffrance, y compris celle formée par Brittany Ferries, étaient extrêmement complexes et portaient sur des sommes considérables et que c'était pour ces raisons qu'il avait proposé de maintenir le niveau de paiements à 80% pour le moment.
- 3.2.41 Plusieurs délégations ont jugé important de prévenir en temps utile les demandeurs – et les demandeurs éventuels - de l'expiration du délai de prescription, et ont estimé que le Fonds de 1992 devait coopérer en ce sens avec les autorités nationales et municipales, ainsi qu'avec les administrations locales.
- 3.2.42 Le Comité exécutif a décidé que vu l'incertitude qui demeurerait quant au niveau des demandes jugées recevables dans le cadre du sinistre de l'*Erika*, le niveau des paiements devait rester fixé à 80% du montant du dommage effectivement subi par chaque demandeur, d'après l'évaluation des experts engagés par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual. Il a été décidé en outre que le niveau des paiements serait revu à la 18ème session du Comité.

### 3.3 Zeinab

- 3.3.1 Le Comité exécutif a pris note des faits nouveaux intervenus dans l'affaire du *Zeinab*, tels que figurant dans le document 92FUND/EXC.17/4.

*Demandes d'indemnisation*

- 3.3.2 Le Comité exécutif a noté que l'autorité portuaire de Doubaï avait présenté des demandes d'un montant total de US\$480 000 (£343 000) au titre du coût des mesures de sauvegarde et du nettoyage. La demande avait été approuvée pour US\$ 454 000 (£312 000). Le Comité a noté également que l'Agence fédérale de l'environnement avait présenté une demande de US\$ 850 000 (£583 000) au titre des opérations d'enlèvement des hydrocarbures restés à bord de l'épave et des dépenses engagées dans le cadre de la lutte contre la pollution et que les FIPOL avaient évalué cette demande à un montant total de US\$795 000 (£545 000). Il a de plus relevé que l'on attendait également une demande de la part de la municipalité de Doubaï au titre des opérations de nettoyage du littoral, de l'ordre de US\$1,2 million (£850 000) et que l'on s'attendait par ailleurs à des demandes émanant de compagnies pétrolières locales ayant participé aux opérations de nettoyage.
- 3.3.3 Le Comité a noté qu'au 1er juin 2002, les Fonds avaient versé un montant de £346 000 en indemnités et en frais d'experts, juridiques et autres. Étant entendu que, selon la décision des organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992, le partage des responsabilités entre les deux Fonds se faisait à raison de 50% chacun, chaque Fonds aurait à déboursier environ £173 000.

*Calcul de la franchise du Fonds de 1971 selon les termes de la police d'assurance*

- 3.3.4 Le Comité a rappelé que, comme le Conseil d'administration du Fonds de 1971 l'y avait autorisé à sa session d'octobre 2000, le Fonds de 1971 avait contracté une assurance couvrant les responsabilités qui lui incomberaient à titre d'indemnisation et de prise en charge financière à concurrence de 60 millions de DTS (£55 millions) par sinistre, déduction faite du montant effectivement versé par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, ainsi que des frais juridiques et des dépenses d'honoraires d'autres experts pour tous les sinistres survenus entre le 25 octobre 2000 et le 24 mai 2002 – date à laquelle la Convention de 1971 portant création du Fonds avait cessé d'être en vigueur. Le Comité a également rappelé qu'en vertu de la police d'assurance, le Fonds de 1971 devait prendre à sa charge une franchise de 250 000 DTS pour chaque sinistre.
- 3.3.5 Le Comité a noté qu'à sa 8ème session, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 avait décidé qu'au 12 avril 2001, le taux du DTS était égal à 1 DTS = £0,88130 et que la franchise, selon les termes de la police d'assurance, serait donc de £220 325 pour le sinistre du *Zeinab* (document 71FUND/AC.8/6, paragraphe 3.5.6).

### 3.4 Sinistre survenu en Suède

*Le sinistre*

- 3.4.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements fournis dans le document 92FUND/EXC.17/5.
- 3.4.2 Il a été relevé qu'entre le 23 septembre et le 9 octobre 2000, des hydrocarbures persistants avaient échoué sur les rivages de deux îles situées au nord de l'île de Gotland, dans la mer Baltique, ainsi que sur plusieurs îles de l'archipel de Stockholm. Le Comité a noté que le Service des garde-côtes de Suède, l'Agence suédoise des services de secours ainsi que les municipalités avaient mené les opérations de nettoyage.
- 3.4.3 Le Comité a relevé que d'après les recherches effectuées par les autorités suédoises, le pétrole pourrait avoir été vidangé le 3 septembre 2000 dans la zone économique exclusive suédoise à l'est de Gotland, peut-être par le navire-citerne maltais *Alambra*, qui était passé dans cette zone au moment supposé du déversement d'hydrocarbures lors d'un déplacement sur ballast à destination de Tallinn (Estonie). Le Comité a relevé également que selon le Service des garde-côtes, l'analyse montrait que les échantillons de pétrole prélevés dans les îles contaminées

correspondaient à ceux prélevés dans l'*Alambra*. De plus, le Comité a relevé que le propriétaire du navire et son assureur avaient soutenu que les hydrocarbures ne provenaient pas de l'*Alambra*.

#### *Limite de la responsabilité*

- 3.4.4 Le Comité a noté que la Suède était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds et que le montant de limitation applicable à l'*Alambra* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était de 32 684 760 DTS (£28 millions).

#### *Demandes d'indemnisation*

- 3.4.5 Le Comité a noté que le Service des garde-côtes suédois avait engagé des dépenses au titre des opérations de nettoyage pour un montant de SKr 1,1 million (£72 000), que l'Agence suédoise des services de secours ainsi que les municipalités avaient elles aussi engagé des dépenses à ce titre, pour un montant de SKr 4,1 millions (£270 000), et que le montant total des demandes serait donc nettement inférieur au montant de limitation applicable à l'*Alambra*.
- 3.4.6 Le Comité a relevé que les autorités suédoises avaient fait savoir à l'Administrateur qu'elles avaient l'intention de recouvrer les dépenses encourues auprès du propriétaire du navire mais que, faute d'y parvenir, des demandes d'indemnisation seraient peut-être formées contre le Fonds de 1992. Il a été noté cependant, que pour obtenir réparation auprès du Fonds de 1992, les autorités devaient établir que les dommages résultaient d'un sinistre mettant en cause un navire tel que défini dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 3.4.7 Il a été relevé qu'invoquant la loi de 1980 sur les mesures contre la pollution provenant d'un navire, le Service des garde-côtes suédois avait condamné le propriétaire de l'*Alambra* à une amende de SKr 439 000 (£29 000), mais que le propriétaire avait fait appel de cette décision auprès du tribunal municipal de Stockholm.
- 3.4.8 La délégation suédoise a déclaré que l'action susmentionnée était toujours en instance devant les tribunaux et que cette procédure ne concernait pas la responsabilité civile du propriétaire mais qu'elle portait sur la question de l'origine des hydrocarbures et que les autorités suédoises attendaient donc l'issue de la procédure avant de soumettre leurs demandes d'indemnisation contre le propriétaire.
- 3.4.9 Une délégation a appelé l'attention sur la similarité entre le sinistre survenu en Suède et celui survenu en Allemagne en 1996, soulignant que dans les deux cas le demandeur était un organisme public qui pouvait se permettre d'attendre l'issue de la procédure. Toutefois, de l'avis de cette délégation, le Fonds de 1992 aurait sans doute à connaître d'autres sinistres de ce type à l'avenir et pourrait peut-être revoir sa pratique selon laquelle un demandeur doit épuiser tous les recours juridiques possibles contre le propriétaire du navire si le demandeur est un particulier qui connaît des difficultés économiques particulières. Dans ces cas, il faudrait peut-être que le Fonds prenne des mesures, de concert avec le Club P & I concerné, pour verser des indemnités rapidement.

#### 3.5 *Slops*

- 3.5.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements figurant dans le document 92FUND/EXC.17/6 au sujet du sinistre du *Slops*.

#### *Applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds*

- 3.5.2 Le Comité exécutif a rappelé qu'à sa 8ème session, tenue en juin 2000, il avait décidé que le *Slops* ne devait pas être considéré comme un navire aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, et que ces deux

Conventions ne s'appliquaient donc pas au sinistre du *Slops* (document 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 4.3.8).

- 3.5.3 Le Comité a rappelé en outre qu'un demandeur qui n'avait pas pu être indemnisé par le propriétaire du *Slops* avait soutenu que le navire relevait bel et bien de la définition du terme 'navire', et avait demandé que sa demande soit soumise à une procédure d'arbitrage obligatoire, telle que prévue dans la règle 7.3 du Règlement intérieur du Fonds de 1992. Le Comité a rappelé également qu'à sa 11<sup>ème</sup> session, tenue en janvier 2001, il avait fait sien le point de vue de l'Administrateur selon lequel il ne serait pas opportun de soumettre à l'arbitrage la question de savoir si l'interprétation que les organes directeurs avaient donnée de la définition était la bonne (document 92FUND/EXC.11/6, paragraphe 4.3.13).

#### *Actions en justice*

- 3.5.4 Le Comité a relevé qu'en octobre 2001, deux entrepreneurs grecs avaient engagé une action en justice auprès du tribunal de première instance du Pirée (Grèce) contre le propriétaire immatriculé du *Slops* concernant une demande d'indemnisation de US\$1 677 432 (£1 143 500) et de US\$858 987 (£585 500) (plus les intérêts), au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde, respectivement, et que les demandeurs avaient signifié l'assignation au Fonds de 1992 en janvier 2002.
- 3.5.5 Le Comité a noté que les entrepreneurs avaient allégué que le propriétaire du *Slops* les avait chargés de procéder à ces opérations de nettoyage et de prendre des mesures de sauvegarde pour lutter contre le déversement d'hydrocarbures, qu'ils avaient quotidiennement informé le Ministère grec de la marine marchande des opérations menées durant trente-sept jours et qu'un expert engagé par le Fonds de 1992 avait surveillé lesdites opérations. De plus, les entrepreneurs avaient ajouté qu'ils avaient demandé au propriétaire du *Slops* de s'acquitter des frais susmentionnés mais que celui-ci n'avait pas donné suite à cette demande. Il a été relevé que les entrepreneurs n'avaient pas invoqué la Convention de 1992 sur la responsabilité civile dans le cadre de leur action en justice et que celle-ci était, semble-t-il, fondée sur le fait que le propriétaire du *Slops* n'avait pas rempli ses obligations contractuelles de payer les frais de nettoyage.
- 3.5.6 Il a été rappelé que la notification au Fonds de 1992 des actions en justice à l'encontre du propriétaire du navire était régie par l'article 7.6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds et que cette notification n'était possible que si ladite action était fondée sur la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Comité a relevé que puisque cela n'était pas le cas de l'action en question et qu'en outre les dispositions du Code de procédure civile grec sur la notification des actions en justice n'avaient pas été respectées, l'Administrateur avait donc décidé que le Fonds de 1992 ne devrait pas intervenir dans cette procédure.
- 3.5.7 Le Comité a noté qu'en février 2002, ces mêmes entrepreneurs avaient entamé une action en justice contre le Fonds de 1992 devant le tribunal de première instance du Pirée, demandant réparation au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde, à hauteur des mêmes montants que dans le cadre de leur action contre le propriétaire du navire, soit US\$1 677 432 (£1 143 500) et US\$858 987 (£585 500) (plus les intérêts), respectivement, et que le Fonds de 1992 n'avait été informé de ces actions qu'en juin 2002.
- 3.5.8 Il a été relevé que dans leur argumentation, les entrepreneurs avaient déclaré que le *Slops* avait été construit uniquement pour le transport des hydrocarbures en mer (c'est-à-dire qu'il avait été construit en tant que navire-citerne), qu'il détenait un certificat de nationalité en tant que pétrolier et demeurait immatriculé comme pétrolier auprès du registre des navires du Pirée. Il a été relevé également qu'ils avaient soutenu que même dans les cas où il opérait comme zone de séparation (unité de traitement des résidus), le *Slops* flottait en mer et n'avait d'autre fonction que de transporter des hydrocarbures dans sa coque.



- 3.5.9 Le Comité a noté que les entrepreneurs avaient déclaré que le propriétaire immatriculé ne possédait aucun avoir hormis le *Slops*, qui avait été détruit par un incendie et n'avait donc aucune valeur même comme ferraille, et qu'il n'avait pas non plus l'assurance requise en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il a été noté en outre qu'ils avaient affirmé qu'ils avaient pris toutes les mesures raisonnables possibles contre le propriétaire du navire, à savoir qu'ils avaient entamé une action en justice à son encontre, fait une enquête sur sa situation financière et demandé au tribunal de saisir ses avoirs et de le déclarer en faillite. De plus, ils avaient soutenu que puisque le propriétaire n'était pas en mesure de satisfaire à leurs demandes, ils étaient en droit d'être indemnisés au titre des dépenses qu'ils avaient engagées, comme cela est spécifié au paragraphe 3.5.7 ci-dessus.
- 3.5.10 Le Comité exécutif a fait sien l'avis de l'Administrateur selon lequel les entrepreneurs n'avaient pas fourni dans leurs argumentations d'information susceptible de modifier la position du Comité exécutif, telle qu'exposée paragraphe 3.5.2, selon laquelle le *Slops* ne devrait pas être considéré comme un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le Comité a chargé l'Administrateur de faire opposition à cette action en justice en conséquence.

### 3.6 Neptank VII

- 3.6.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements donnés dans le document 92FUND/EXC.17/7. Il a été noté que le 12 juin 2002, le navire-citerne *Neptank VII* (1 937 tjb), immatriculé à Singapour et transportant quelque 3 100 tonnes de fuel-oil lourd et 200 tonnes d'huile diesel marine, était entré en collision avec le navire à marchandises diverses immatriculé en Thaïlande *Hermion* (9 580 tjb), à proximité de l'île de Sentosa dans le détroit de Singapour, à l'intérieur de la zone portuaire de Singapour. Le Comité a noté en outre qu'environ 300 tonnes de fuel-oil lourd s'étaient échappées du *Neptank VII* à la suite de l'abordage.
- 3.6.2 Le Comité a relevé que le propriétaire du navire et l'Autorité maritime et portuaire de Singapour avaient mobilisé des navires d'intervention pour lutter contre le déversement. De plus, aucune pollution par les hydrocarbures n'avait été signalée sur le littoral de Singapour mais une certaine quantité d'hydrocarbures avait échoué en Malaisie.
- 3.6.3 Il a été relevé que Singapour était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds et que le montant de limitation applicable au *Neptank VII* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était de 3 millions de DTS (£2,6 millions). Il a été noté également que la Malaisie était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et avait été partie à la Convention de 1971 portant création du Fonds mais que celle-ci n'était plus en vigueur à la date du sinistre.
- 3.6.4 Le Comité a noté qu'il n'avait pas encore été possible d'évaluer le montant total des demandes d'indemnisation, mais qu'il était toutefois prévu que le coût des opérations de nettoyage ne dépasserait pas le montant de limitation applicable au navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 3.6.5 L'Administrateur a déclaré que du fait que le montant total des demandes d'indemnisation nées de ce sinistre ne dépasserait sans doute pas le montant de limitation applicable au *Neptank VII* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, il n'était pas nécessaire que le Comité exécutif autorise l'Administrateur à procéder au règlement définitif des demandes au-delà du montant déjà autorisé selon le Règlement intérieur.

## 4 Divers

### 4.1 État de la Convention de 1992 portant création du Fonds

Le Comité exécutif a pris note de l'information figurant dans le document 92FUND/EXC.17/8 concernant l'état actuel de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Il a été relevé que le

Fonds de 1992 comptait désormais 66 États Membres, que 14 États avaient déposé un instrument d'adhésion aux Conventions et qu'en juin 2003, les États Membres du Fonds de 1992 seraient au nombre de 80.

4.2 Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer des substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS)

4.2.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements contenus dans le document 92FUND/EXC.17/9 concernant le système qu'il est proposé de mettre au point pour identifier et notifier les cargaisons donnant lieu à contribution en vertu de la Convention HNS. Le Comité a rappelé qu'à la 6<sup>ème</sup> session extraordinaire de l'Assemblée, tenue en avril/mai 2002, un prototype non-opérationnel d'un système permettant d'identifier et de notifier les cargaisons donnant lieu à contribution avait fait l'objet d'une démonstration.

4.2.2 Le Comité a noté qu'un prototype opérationnel était désormais au point, lequel tenait compte des observations sur le prototype non-opérationnel qui avaient été communiquées.

4.3 Heure du début des réunions du Fonds de 1992

Le Comité exécutif a fait sienne la proposition de l'Administrateur de voir les réunions à venir de l'Assemblée du Fonds de 1992, du Comité exécutif du Fonds de 1992 et des groupes de travail commencer à 9h30 le premier jour desdites réunions.

4.4 Retard dans la présentation des documents

4.4.1 Une délégation a fait remarquer que le document sur le sinistre du *Nakhodka* avait été soumis très tardivement, ce qui avait laissé très peu de temps à la délégation pour examiner les questions soulevées dans le document.

4.4.2 L'Administrateur a déclaré que vu que la réunion précédente du Comité avait eu lieu deux mois seulement auparavant, il était inévitable que les documents soient soumis très peu de temps avant la réunion, et ce pour pouvoir rendre compte de l'évolution récente de la situation. Il a reconnu les difficultés que cela pouvait poser pour les délégations dans leurs préparatifs en vue des réunions, mais a fait remarquer que la parution sur le site web des documents le jour même de leur impression facilitait un peu les choses.

4.5 Organe de contrôle de gestion

4.5.1 Le Président de l'Assemblée du Fonds de 1992 a rappelé au Comité exécutif que l'Assemblée du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 avaient décidé, à leurs sessions d'octobre 2001, de créer un organe commun de contrôle de gestion, lequel serait composé de sept membres élus par l'Assemblée du Fonds de 1992: un, à titre personnel, en tant que Président, proposé par les États Membres; cinq, à titre personnel, proposés par les États Membres; et un ayant les connaissances spécialisées et l'expérience requises, proposé par le Président de l'Assemblée du Fonds de 1992.

4.5.2 En outre, il a rappelé au Comité que les élections à l'Organe de contrôle de gestion auraient lieu aux sessions des organes directeurs qui se tiendraient en octobre 2002 et que les candidatures, accompagnées du curriculum vitae des candidats, devaient parvenir à l'Administrateur au plus tard le 2 septembre 2002.

4.5.3 Pour veiller à l'indépendance des membres de l'Organe de contrôle de gestion, le Président de l'Assemblée a émis l'idée que les États Membres pourraient peut-être proposer des candidats ressortissants de pays autres que les leurs et que des candidats pouvaient également être proposés par des groupes d'États.

4.5.4 L'Administrateur a fait savoir qu'il allait diffuser une circulaire aux États Membres portant à leur attention le fait que les candidatures devaient lui parvenir au plus tard le 2 septembre 2002.

**5 Adoption du compte rendu des décisions**

Le projet de compte rendu des décisions du Comité exécutif, tel qu'il figure dans le document 92FUND/EXC.17/WP.1, a été adopté, sous réserve de certaines modifications.

---