



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

COMITÉ EXÉCUTIF  
17ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.17/3  
17 juin 2002  
Original: ANGLAIS

## SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

### ERIKA – DEMANDE D'INDEMNISATION SOUMISE AU COMITÉ EXÉCUTIF POUR EXAMEN

#### Note de l'Administrateur

<b>Résumé :</b>	Une société française (BAI Brittany Ferries SA), qui assure des services de transbordeurs entre l'Angleterre et diverses destinations en France, a présenté une demande d'indemnisation d'un montant de FF69 335 000 (€10 570 000 ou £6,8 millions) au titre des pertes qu'elle aurait enregistrées en 2000 du fait que le sinistre de l' <i>Erika</i> avait entraîné un fléchissement sensible du nombre de passagers et de voitures ayant recours à ses services de transbordeurs. Il s'agit de déterminer si cette demande d'indemnisation est recevable en vertu des critères adoptés par les organes directeurs des FIPOL.
<b>Mesures à prendre:</b>	Examiner la recevabilité de la demande d'indemnisation formée par Brittany Ferries.

## 1 Introduction

- 1.1 La société BAI Brittany Ferries SA (Brittany Ferries), 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), a présenté une demande d'indemnisation pour un montant total de FF69 335 000 (€10,6 millions ou £6,8 millions) au titre de pertes économiques et de participation aux frais de promotion tels qu'ils sont indiqués dans le tableau ci-dessous.

<b>Rubrique</b>	<b>Montant demandé</b>
Vente de billets	36 004 000 FF
Recettes supplémentaires liées aux ventes de billets	18 102 000 FF
Ventes à bord des navires	6 957 000 FF
Voyages organisés	4 300 000 FF
Frais promotionnels	3 972 000 FF
<b>Total</b>	<b>69 335 000 FF</b> <b>€10 570 000</b>

- 1.2 La société a affirmé qu'en raison du sinistre de l'*Erika*, le nombre de passagers qui utilisent les services de transbordeurs a sensiblement diminué, de même que le nombre de voitures transportées vers des destinations en France, ce qui a entraîné d'importantes pertes économiques.
- 1.3 Il s'agit de déterminer si la demande d'indemnisation formée par Brittany Ferries, qui porte sur des pertes purement économiques, répond aux critères de recevabilité qui ont été énoncés par les organes directeurs des FIPOL. Le présent document contient une analyse de la question.

## **2 Critères de recevabilité adoptés par les FIPOL au sujet des demandes d'indemnisation présentées au titre de préjudices purement économiques**

- 2.1 Les critères applicables à la recevabilité des demandes d'indemnisation présentées au titre de préjudices purement économiques ( c'est-à-dire du manque à gagner subi par des personnes dont les biens n'ont pas été pollués) ont été examinés en 1994 par le 7ème Groupe de travail intersessions du Fonds de 1971. Le rapport du Groupe de travail (document FUND/A.17/23) a été examiné par l'Assemblée du Fonds de 1971 à sa 17ème session, tenue en octobre 1994. L'Assemblée a entériné le rapport du Groupe de travail et a donc énoncé du même coup certains critères applicables à la recevabilité des demandes d'indemnisation présentées au titre de préjudices purement économiques (document FUND/A.17/35, paragraphe 26.8).
- 2.2 À sa première session, l'Assemblée du Fonds de 1992 a adopté une résolution (résolution N°3), dans laquelle elle a décidé que le rapport du 7ème Groupe de travail intersessions du Fonds de 1971 servirait de base à la politique du Fonds de 1992 concernant les critères de recevabilité des demandes (document 92FUND/A.1/34, annexe III).
- 2.3 En ce qui concerne les demandes d'indemnisation présentées au titre de préjudices purement économiques, les critères énoncés par l'Assemblée peuvent être résumés comme suit:

Pour qu'une demande d'indemnisation au titre de préjudices purement économiques soit recevable, il doit exister un élément raisonnable de proximité entre la contamination et la perte ou le dommage subi par le demandeur. Une demande d'indemnisation n'est pas recevable pour la seule raison que la perte ou le dommage considérés ne seraient pas survenus s'il n'y avait pas eu de déversement d'hydrocarbures. Pour déterminer si le critère de proximité raisonnable est rempli, les éléments suivants doivent être pris en considération:

- proximité géographique entre l'activité du demandeur et la contamination
- degré de dépendance économique du demandeur par rapport à la ressource atteinte
- possibilité pour le demandeur de disposer d'autres sources d'approvisionnement ou d'autres débouchés
- degré d'intégration de l'activité commerciale du demandeur dans l'économie de la zone touchée par le déversement.

Le Fonds de 1992 tient aussi compte de la mesure dans laquelle un demandeur était en mesure de réduire ses pertes.

L'évaluation d'une demande d'indemnisation au titre d'un préjudice purement économique se fonde sur les résultats financiers effectivement enregistrés par le demandeur considéré pendant des périodes appropriées au cours des années qui ont précédé le sinistre. Cette évaluation ne se fonde pas sur des chiffres budgétisés. Le Fonds de 1992 tient compte de la

situation particulière des demandeurs et prend en considération toutes les preuves présentées. Le critère consiste à déterminer si l'entreprise du demandeur dans son ensemble a subi un préjudice économique par suite de la contamination.

Toute économie réalisée sur les frais généraux ou d'autres dépenses normales qui n'ont pas été engagées à la suite du sinistre devrait être soustraite du montant du préjudice subi par le demandeur.

### **3 Demande d'indemnisation formée par Brittany Ferries**

#### **3.1 Généralités**

- 3.1.1 La société qui a formé la demande d'indemnisation, Brittany Ferries, a été créée en 1972 pour exporter des produits agricoles depuis la France à destination du Royaume-Uni et de l'Irlande. Cette société est par la suite devenue le principal opérateur de navires-transbordeurs pour les vacanciers en provenance du Royaume-Uni qui se rendent dans l'Ouest de la France.
- 3.1.2 La société Brittany Ferries exploite des navires-transbordeurs qui assurent la liaison entre Portsmouth, Poole et Plymouth au Royaume-Uni et Caen et Cherbourg en Normandie, ou Saint-Malo et Roscoff en Bretagne. Les destinations de ses trajets en France se situent au nord de la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures de l'*Erika*, ainsi qu'il ressort de la carte annexée au présent document. Cette société assure aussi des services de transbordeurs entre Cork en Irlande et Roscoff et entre Plymouth et Santander en Espagne.
- 3.1.3 Brittany Ferries, dont le siège est à Roscoff, en Bretagne, est la société mère d'un groupe de huit filiales qui réalisent les trois-quarts de leur chiffre d'affaires sur la vente de billets, les voyages organisés et, depuis le 1er janvier 2000, sur le transport de marchandises. Cinq de ces filiales appartiennent à 99,9% à Brittany Ferries: Serestel SA gère les cabines et la restauration à bord pour le compte de la société mère; Truckline Ferries SA s'occupe du transport de marchandises; BAI UK Ltd, BAI Ireland Ltd et Brittany Ferries SL España servent de commanditaires et s'occupent de la vente des billets et des réservations en période de vacances. Les trois autres filiales, Senecal SEM, Sabemen SEM et Senamanche SEM, louent à Brittany Ferries cinq navires qui assurent les traversées de la Manche dont il a été fait mention au paragraphe 3.1.2. Brittany Ferries possède un tiers de chacune de ces trois sociétés, l'essentiel des actions restantes étant détenu par le secteur public français.
- 3.1.4 Brittany Ferries mène elle-même des activités de voyageur en organisant des vacances, en s'occupant des réservations de cabines à bord des transbordeurs et d'activités de loisirs telles que le golf, et elle entretient des liens étroits avec d'autres sociétés qui s'occupent de l'hébergement des vacanciers (par exemple Eurocamp et Keycamp au Royaume-Uni et Gîtes de France en France), essentiellement en Bretagne, dans le Pays de la Loire et en Poitou-Charentes, les trois régions touchées par le déversement d'hydrocarbures de l'*Erika*.

#### **3.2 Arguments avancés par Brittany Ferries à l'appui de sa demande d'indemnisation**

- 3.2.1 Brittany Ferries a affirmé 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 a été nécessaire pour nettoyer les plages polluées, ont amené de nombreux vacanciers britanniques à choisir des destinations autres que celles desservies par la société, ce qui a entraîné une réduction du nombre de passagers, des recettes provenant de la vente des billets et des ventes à bord des navires. La société a 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. La société a en outre demandé une indemnisation en raison de la réduction du nombre de voyages organisés vendus par sa filiale voyageur. En outre, la société a affirmé qu'immédiatement après le sinistre de l'*Erika*, elle avait engagé des frais promotionnels supplémentaires pour tenter d'enrayer le fléchissement des réservations.

- 3.2.2 Brittany Ferries a affirmé être le principal transporteur de touristes à destination des régions de la Bretagne, du Pays de la Loire et du Poitou-Charentes, et a fait valoir que la plupart des passagers qui utilisent ses navires-transbordeurs voyagent en voiture pour se rendre vers des destinations situées dans la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures de l'*Erika*. La société 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 commencent en janvier, et que par conséquent de nombreux vacanciers britanniques avaient décidé de ne pas se rendre en Bretagne en 2000. Elle a également affirmé que la campagne négative organisée par les médias autour des dommages de pollution en Bretagne avait nui à ses opérations, notamment en raison du nom qu'elle porte. Brittany Ferries a indiqué que les médias au Royaume-Uni et dans d'autres pays européens avaient signalé une contamination de la côte et que, étant donné que la fréquentation des plages constitue l'une des principales raisons pour passer l'été en famille en Bretagne, le marché du tourisme en Bretagne est particulièrement sensible à la pollution du littoral. Brittany Ferries a 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. La société a souligné qu'en essayant d'atténuer les effets du sinistre de l'*Erika*, elle n'avait épargné aucun effort pour répondre aux questions de ses clients éventuels et les informer de l'état réel des plages en Bretagne et dans l'Ouest de la France en général.
- 3.2.3 Brittany Ferries a affirmé que 82% du transport de passagers se fait en provenance du Royaume-Uni. Selon l'enquête que la société a réalisée par en 1999 auprès de ses propres passagers, pas moins de 69% de ses passagers en provenance du Royaume-Uni ont désigné la Bretagne, le Pays de la Loire ou le Poitou-Charentes comme étant leur lieu de destination pour les vacances. La société a estimé qu'en 1999, 45% de ses passagers se rendaient dans les régions qui ont par la suite été touchées par la pollution provoquée par l'*Erika*.
- 3.2.4 La société Brittany Ferries a indiqué que sa stratégie commerciale est 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 est réalisée en partenariat avec les offices régionaux du tourisme en Bretagne et dans le Pays de la Loire, et qu'elle a 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 Brittany Ferries a affirmé que ses opérations commerciales sont 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 est fournie par le partenariat de commercialisation qu'elle a instauré avec des offices du tourisme en Bretagne et dans le Pays de la Loire et qu'elle n'a pas vraiment eu la possibilité de diversifier ses activités commerciales pendant la saison 2000.

### 3.3 Point de vue de l'Administrateur

- 3.3.1 La grave pollution produite par le sinistre de l'*Erika* a persisté sur une large part du littoral atlantique de la France pendant la grande période de réservation des vacanciers britanniques (janvier à avril 2000). Les médias, aussi bien au Royaume-Uni et dans d'autres pays européens qu'en France, ont accordé une large place à la pollution des plages. De l'avis de l'Administrateur, il est probable que cela a 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.
- 3.3.2 Brittany Ferries a fourni 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. Les experts du Fonds de 1992 ont également obtenu le relevé 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.

- 3.3.3 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) ont 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 a été enregistrée pendant l'été 2000 par rapport à 1999, mais ce service ne représente que 2,75% de l'ensemble du trafic de passagers de Brittany Ferries et ne constitue donc qu'une activité marginale.
- 3.3.4 Sur le trajet entre l'Angleterre et Santander qui est assuré par Brittany Ferries, le nombre de passagers transportés pendant l'été 2000 a enregistré une diminution de 6,38% par rapport à l'été 1999. De l'avis de l'Administrateur, cette réduction ne peut être considérée comme ayant été provoquée par le sinistre de l'*Erika* et doit donc être imputable à d'autres facteurs. Toutefois, Brittany Ferries n'a pas présenté de demande d'indemnisation pour les pertes enregistrées sur ce trajet.
- 3.3.5 Brittany Ferries n'a 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 et les îles anglo-normandes. Condor a mis ce service en place en 1998, ce qui a peut-être contribué au recul du nombre de passagers transportés par Brittany Ferries entre Portsmouth et Saint-Malo entre 1998 et 2000.
- 3.3.6 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 ont été enregistrées pendant l'été 2000 par rapport à l'été 1999. Toutefois, tous les trajets assurés dans la même partie de la Manche par les concurrents de Brittany Ferries ont vu le nombre de passagers diminuer de manière analogue au cours de la même période.
- 3.3.7 Une enquête réalisée par Brittany Ferries auprès de ses passagers en 1999, c'est-à-dire avant l'événement de l'*Erika*, a montré que la Bretagne, le Pays de la Loire et le Poitou-Charentes, c'est-à-dire les régions ultérieurement touchées par la contamination provoquée par l'*Erika*, constituaient les destinations finales pour 85% à 90% des passagers sur les traversées dans la partie occidentale de la Manche (celles à destination de Roscoff et de Saint-Malo) et pour 50% à 60% des passagers sur les traversées dans la partie centrale de la Manche (celles à destination de Caen et de Cherbourg).
- 3.3.8 L'Administrateur estime qu'un certain nombre de facteurs autres que le sinistre de l'*Erika* ont 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 facilite la comparaison des prix et offre un large choix de destinations pour les vacances. Selon lui, il est néanmoins probable que l'incident de l'*Erika* a 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.
- 3.3.9 On se souviendra 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 a estimé que le critère de proximité raisonnable n'était pas rempli. Il a aussi estimé que l'activité commerciale du demandeur ne faisait pas partie intégrante de l'activité économique des îles Shetland. Pour ces raisons, la demande d'indemnisation a été rejetée (document FUND/EXC.44/17, paragraphe 3.4.25).

- 3.3.10 P&O Ferries a engagé une action judiciaire contre le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et son assureur. Le tribunal de première instance en Écosse a rejeté la demande 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. Le demandeur a engagé une procédure de recours contre ce jugement, mais l'a ensuite retirée.
- 3.3.11 Les destinations en France des routes utilisées par Brittany Ferries (Saint-Malo, Roscoff, Caen et Cherbourg) sont toutes situées au nord de la zone touchée par le déversement. Ce sont toutefois les seuls ports qui desservent la zone touchée dans laquelle les passagers en provenance du Royaume-Uni peuvent rapidement et facilement se rendre par la route. De l'avis de l'Administrateur néanmoins, il n'est pas certain que la demande d'indemnisation réponde au critère de proximité géographique interprété au sens strict.
- 3.3.12 Ainsi qu'il a été indiqué au paragraphe 3.3.7, la vaste majorité des passagers qui utilisent 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 utilisent les traversées situées dans la partie médiane, ont des destinations qui se trouvent dans la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures de l'*Erika* ou à proximité. Brittany Ferries a souligné qu'aussi bien la compagnie de navires-transbordeurs que sa filiale voyageur ont des liens contractuels avec un certain nombre de voyageurs dans la région touchée par le déversement, qui ont aussi formé des demandes d'indemnisation recevables (Eurocamp et Keycamp). Il semble donc, de l'avis de l'Administrateur, que le demandeur soit économiquement tributaire de la zone touchée.
- 3.3.13 Les terrains de camping constituent une part importante des moyens d'hébergement utilisés par les touristes en Bretagne, dans le Pays de la Loire et en Poitou-Charentes. Afin de faciliter leur voyage et le transport du matériel de camping, bon nombre de touristes utilisent leurs propres voitures pour s'y rendre. Les traversées dans la partie orientale de la Manche, y compris l'Eurotunnel, offrent les seuls autres moyens de se rendre d'Angleterre en France en dehors des traversées dans la partie occidentale et dans la partie médiane de la Manche et nécessitent un long trajet routier à travers le nord de la France pour se rendre dans ces régions de camping.
- 3.3.14 Les services de Brittany Ferries, qui permettent d'accéder facilement à la Bretagne, à la Normandie ou au Pays de la Loire et à d'autres régions de l'Ouest de la France, se trouvent concentrés autour des traversées dans la partie occidentale et médiane de la Manche. Cette société offre des vacances dans l'ensemble de la France, mais ses offres de produits et ses promotions sont fortement axées sur la Bretagne, la Normandie, le Pays de la Loire et le Poitou-Charentes. La nature des services de transbordeurs, leur concentration sur les traversées situées dans la partie occidentale de la Manche et leur politique promotionnelle établie sont des facteurs qui, de l'avis de l'Administrateur, limitent pour la société les possibilités de réorienter ses clients vers d'autres destinations, le demandeur n'ayant donc que des possibilités commerciales limitées à titre de remplacement.
- 3.3.15 Bien que le siège de la société et ses ports de destination soient situés à une certaine distance de la zone touchée, ses opérations forment dans une certaine mesure, de l'avis de l'Administrateur, partie intégrante de l'activité économique de la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures étant donné qu'une proportion importante des touristes qui utilisent les navires de la société se rendent dans cette région et apportent une contribution importante à l'économie locale.
- 3.3.16 On se souviendra qu'à sa 16ème session, tenue en avril/mai 2002, le Comité exécutif a 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 situés à une certaine distance du littoral.

- 3.3.17 L'Administrateur a estimé que la question à l'étude était plus une question de causalité qu'une question d'éloignement par rapport à la côte. Il a jugé que la démarche la plus équitable consisterait à examiner chaque demande d'indemnisation de manière approfondie afin de déterminer s'il existait un lien de cause à effet entre la diminution du nombre de touristes ayant séjourné dans les régions côtières touchées par la pollution et le préjudice économique que prétendaient avoir subi des établissements quelque peu plus éloignés de la côte polluée. Il a fait valoir que, lors de l'examen de la recevabilité de ces demandes d'indemnisation, le critère géographique ne devrait pas être le critère décisif et que les autres critères énoncés par les Assemblées devraient aussi être pris en considération.
- 3.3.18 L'Administrateur a estimé que si le Comité décidait de retenir la formule proposée au paragraphe 3.3.17 ci-dessus, chaque demande d'indemnisation dans cette catégorie devrait être examinée séparément quant au fond, en règle générale après une visite effectuée par les experts du Fonds de 1992 à la société du demandeur afin d'établir l'existence d'un lien de cause à effet.
- 3.3.19 Le Comité exécutif a décidé que les demandes d'indemnisation soumises par des établissements situés à une certaine distance du littoral devraient 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).
- 3.3.20 L'Administrateur estime 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. À son avis, la demande d'indemnisation au titre du préjudice résultant d'une réduction du nombre de passagers en 2000, même si elle ne répond sans doute pas au critère de proximité géographique interprété au sens strict, répond 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 estime également que le demandeur ne disposait que de possibilités limitées pour diriger ses clients vers d'autres destinations. Il pense donc qu'il existe 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.
- 3.3.21 Pour les raisons énumérées plus haut, l'Administrateur est d'avis que la partie de la demande d'indemnisation qui correspond au préjudice résultant d'une réduction du nombre de passagers en 2000 est recevable dans son principe. Il estime aussi que pour quantifier tout préjudice imputable au sinistre de l'*Erika*, d'autres facteurs qui influent sur le nombre de passagers, y compris ceux dont il a été fait mention aux paragraphes 3.3.5 et 3.3.8, devraient être pris en considération.
- 3.3.22 Pour les mêmes raisons, l'Administrateur estime également que la diminution sensible des ventes de voyages organisés par Brittany Ferries dans cette région en 2000 (dont le transport à bord de ses navires constitue un élément décisif) a été la conséquence du déversement d'hydrocarbures de l'*Erika* et que cet élément de la demande d'indemnisation est recevable dans son principe.
- 3.3.23 L'élément de la demande d'indemnisation présentée par Brittany Ferries qui correspond à la majoration des frais promotionnels est une demande qui correspond aux coûts des mesures destinées à prévenir un préjudice purement économique. Les Assemblées des FIPOL ont décidé que ces coûts peuvent être recevables s'ils remplissent les conditions suivantes:
- le coût des mesures proposées est raisonnable
  - le coût des mesures n'est pas disproportionné par rapport aux dommages ou pertes qu'elles visent à atténuer

- les mesures sont appropriées et ont des chances raisonnables de réussir
- dans le cas d'une campagne de promotion, les mesures ont trait à des marchés effectivement ciblés.

3.3.24 Les Assemblées ont également décidé que, pour être recevables, les coûts devraient être liés à des mesures prises pour prévenir ou limiter des pertes qui, si elles avaient été subies, auraient donné droit à réparation en vertu des Conventions de 1992 et que le coût des campagnes de promotion ou d'activités similaires ne devrait être accepté que si elles venaient s'ajouter aux mesures normalement prises à cette fin, c'est-à-dire qu'il ne faudrait indemniser que les coûts additionnels résultant de la nécessité de remédier aux effets néfastes de la pollution.

3.3.25 Si le Comité exécutif décidait d'accepter que l'élément de la demande d'indemnisation de Brittany Ferries qui correspond aux pertes résultant de la réduction du nombre de passagers est recevable dans son principe, l'élément correspondant aux coûts promotionnels devrait être évalué sur la base des critères énoncés aux paragraphes 3.3.23 et 3.3.24, afin d'établir en particulier si les mesures prises avaient été efficaces ou auraient pu l'être.

#### **4 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre**

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document; et
- b) envisager si la demande d'indemnisation formée par Brittany Ferries est, dans son principe, recevable à des fins d'indemnisation.

\* \* \*