



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

COMITÉ EXÉCUTIF
6ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.6/2/Add.1
10 février 2000
Original: ANGLAIS

SINISTRE DE L'ERIK A

Note de l'Administrateur

Résumé: On a procédé à de nouvelles inspections des deux parties immergées de l'*Erika*. Le nettoyage des côtes polluées se poursuit. Un certain nombre de demandes d'indemnisation ont été déposées au Bureau des demandes d'indemnisation établi à Lorient. Le Département de Vendée a demandé que le Fonds de 1992 prenne à sa charge le coût d'une campagne de publicité visant à limiter les pertes dans le secteur du tourisme.

Mesures à prendre: Examiner la demande émanant du Département de Vendée.

1 Opérations de nettoyage

- 1.1 Grâce au recours à des effectifs bien plus nombreux et aux moyens mécaniques correspondants, le volume d'hydrocarbures se trouvant encore sur les plages de Loire Atlantique a beaucoup diminué. Quant aux plages du Finistère Sud et du Morbihan, on n'y trouve plus guère qu'une contamination résiduelle. Si de nombreuses plages du sud de la Vendée sont désormais propres, les hydrocarbures enfouis continuent de poser problème sur l'Île de Noirmoutier et, en baie de Bourgneuf, il faudra procéder à un nettoyage secondaire systématique.
- 1.2 Quelque 120 000 tonnes de déchets ont été ramassées sur les plages et stockés provisoirement en trois emplacements. Pour la plupart d'entre eux, ces déchets n'ont subi aucun tri en fonction de leur teneur en hydrocarbures. Total Fina SA s'est engagé à effectuer les opérations d'évacuation et examine à l'heure actuelle les différentes options qui lui sont ouvertes.

2 Opérations visant à empêcher toute nouvelle fuite d'hydrocarbures provenant de l'épave

- 2.1 On a procédé à de nouvelles inspections de l'épave à l'aide de robots téléguidés. Se fondant sur celles-ci, on estime qu'il reste un maximum de 6 700 tonnes d'hydrocarbures lourds dans la partie arrière de l'épave et 8 300 tonnes au plus dans la partie avant. On a réussi à colmater provisoirement quelques fuites mineures.

- 2.2 L'on procède actuellement à l'analyse des résultats de ces inspections; les autorités françaises seront bientôt en mesure d'examiner les différentes possibilités à leur disposition pour empêcher tout nouveau suintement d'hydrocarbures. Si l'analyse permet de conclure que l'enlèvement des hydrocarbures est techniquement faisable, un appel d'offres sera lancé le plus rapidement possible de manière à ce que l'entreprise retenue à cette fin puisse mener l'opération au cours de l'été 2000.
- 2.3 Les experts techniques du Fonds de 1992 ont assisté à ces inspections.
- 2.4 Le 26 janvier 2000, un accord a été conclu entre Total Fina SA et le Gouvernement français en vertu duquel Total Fina s'est engagé à procéder à l'inspection des deux parties de l'épave, et à toute opération visant à empêcher les suintements, y compris toute opération d'enlèvement des hydrocarbures et à financer lesdites inspections et opérations.
- 2.5 Le coût de l'opération visant à empêcher tout nouvel écoulement d'hydrocarbures sera fonction de la méthode retenue et du temps perdu pour cause d'intempéries. L'expérience acquise à l'occasion d'opérations analogues donne à penser que ce coût sera élevé.

3 Traitement des demandes d'indemnisation

- 3.1 Comme indiqué dans le document 92FUND/EXC.6/2, le Bureau des demandes d'indemnisation établi à Lorient par la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 a été ouvert au public le 12 janvier 2000.
- 3.2 Le Bureau compte actuellement cinq personnes. D'autres personnes seront engagées selon que de besoin.
- 3.3 Le Secrétariat du Fonds a participé de près à la mise en place et à la gestion du Bureau. Le Chef du Service des demandes d'indemnisation s'y est rendu à deux reprises et la fonctionnaire des demandes d'indemnisation chargée du sinistre y a passé près de quatre semaines; d'autres personnes du Secrétariat y ont également apporté leur concours. L'Administrateur s'y est lui aussi rendu.
- 3.4 Plusieurs formulaires de demandes d'indemnisation ont été établis et mis à la disposition des personnes souhaitant faire une demande d'indemnisation.
- 3.5 Le Bureau fera office d'agent de coordination pour les experts techniques chargés d'examiner les demandes d'indemnisation.
- 3.6 C'est à l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) qu'a été confiée la responsabilité d'ensemble de l'évaluation des demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage mais aussi des dommages dus à la pollution subis par les secteurs de la pêche et du tourisme. Des experts français de la pêche ont été engagés par la Steamship Mutual et le FIPOL pour aider à l'évaluation des demandes. Les experts français qui suivent les opérations de nettoyage des plages examineront eux aussi les demandes au titre des opérations de nettoyage et de dommages aux biens. Des experts du tourisme ont été nommés par la Steamship Mutual et le Fonds pour évaluer les demandes au titre de campagnes de publicité et de préjudices économiques dans le secteur du tourisme.

4 Demandes d'indemnisation

- 4.1 Au 10 février 2000, le Bureau des demandes d'indemnisation avait reçu 124 demandes, relevant des catégories suivantes:

Opérations de nettoyage	5
Domages aux biens	17
Pêche	30
Aquaculture et conchyliculture	7
Gisement coquillages	52
Transformation et distribution du poisson	9
Tourisme	9
Autres pertes de revenus	2

- 4.2 Pour la plupart d'entre eux, les demandeurs n'ont pas fourni suffisamment de justificatifs pour que l'on puisse procéder à l'évaluation de leur demande.
- 4.3 Le Gouvernement français va présenter une demande au titre des opérations de nettoyage en mer et à terre. Les autorités locales vont elles aussi déposer des demandes au titre des opérations de nettoyage à terre.
- 4.4 Total Fina SA va présenter des demandes au titre de l'inspection du navire et des opérations visant à empêcher toute nouvelle fuite d'hydrocarbures (y compris, éventuellement toute opération d'enlèvement des hydrocarbures), mais aussi au titre de l'évacuation des déchets mazoutés. Dans une lettre adressée à l'Administrateur, Total Fina SA s'est toutefois engagé à ne pas faire valoir sa demande à l'encontre du Fonds de 1992 ou du fonds de limitation de l'*Erika* si et dans la mesure où, du fait de cette demande, le montant maximum disponible en vertu des conventions était dépassé.
- 4.5 L'on s'attend à ce que les demandes émanant des secteurs de la pêche et du tourisme portent sur des montants importants.

5 Campagnes de publicité

5.1 Demande émanant du Département de Vendée

- 5.1.1 Le Département de Vendée a fait savoir à l'Administrateur qu'il aimerait lancer, début avril 2000, une campagne de publicité sur le thème 'Revenez passer vos vacances en Vendée, nos plages sont propres', faisant valoir que la Vendée est une des principales régions touristiques de France et, qu'en l'absence de campagne de publicité, le sinistre de l'*Erika* entraînerait pour le secteur du tourisme de lourdes pertes qui dépasseraient de beaucoup le coût de la campagne. Le Département de Vendée demande donc au Fonds de 1992 de financer cette campagne.

- 5.1.2 L'argumentation peut se résumer comme suit:

L'ensemble du Département de Vendée est un lieu touristique jouissant d'une image de marque qui lui est propre et qui est faite de la rencontre du milieu naturel, du soleil et de merveilleuses plages de sable fin. Pour être efficace, la campagne devra être axée uniquement sur la Vendée. Pour avoir un véritable impact, il devra s'agir d'une campagne télévisée, car la Vendée est une destination de vacances en famille et la télévision constitue donc le meilleur moyen de cibler ce public. La campagne devra mettre en valeur la qualité de l'environnement et des sites historiques qui y sont directement rattachés.

Il faudrait un spot publicitaire d'au moins 20 secondes, dont le coût serait de l'ordre de FFr2 millions (£190 000). Pour diffuser 150 fois ce spot sur les deux grandes chaînes nationales (TF1 et France 2), il en coûterait FFr13 millions, soit un coût total de FFr15 millions (£1.4 millions).

Le chiffre d'affaires annuel du secteur touristique vendéen est de FFr12 000 millions (£1 100 millions). Ce secteur représente

7 500 emplois permanents et 12 000 emplois saisonniers. Qui plus est, c'est le secteur le plus fortement créateur d'emplois depuis quelques années.

5.1.3 Le Département de Vendée a fait savoir à l'Administrateur qu'il n'avait pas les crédits nécessaires à la réalisation de cette campagne. Étant donné le temps qu'il faudra pour mettre en place cette campagne, il importe en outre qu'un accord de principe puisse intervenir dans les meilleurs délais.

5.2 Autres campagnes de publicité

Il semblerait que le ministre du Tourisme envisage une campagne de publicité à l'échelle nationale qui porterait sur l'ensemble de la côte atlantique. Il semblerait en outre que des départements autres que la Vendée envisagent d'effectuer eux aussi des campagnes de ce genre.

5.3 Recevabilité des demandes d'indemnisation présentées au titre d'une campagne de publicité

5.3.1 Les pertes du secteur du tourisme constitueraient des préjudices qualifiés de préjudices économiques purs, c'est-à-dire ceux subis par des personnes n'ayant subi aucun dommage aux biens. Une campagne comme celle envisagée par le Département de Vendée serait donc un moyen d'éviter les préjudices économiques purs. C'est un fait que les Assemblées des FIPOL ont décidé que les demandes au titre de mesures prises pour éviter les préjudices économiques purs pouvaient être recevables, à condition de remplir les conditions suivantes:

- les mesures proposées doivent être d'un coût raisonnable
- elles ne doivent pas être d'un coût disproportionné par rapport aux dommages ou pertes qu'elles visent à atténuer
- elles doivent être appropriées et avoir des chances raisonnables de réussir
- dans le cas d'une campagne de commercialisation, elles doivent avoir trait à des marchés effectivement ciblés.

5.3.2 Sur la question de la recevabilité de demandes d'indemnisation au titre de mesures visant à prévenir les préjudices économiques purs, le Manuel sur les demandes d'indemnisation adopté par l'Assemblée du Fonds de 1992 dit ceci:

Pour être recevables, les coûts doivent être liés à des mesures visant à prévenir ou limiter des pertes qui, si elles avaient été subies, auraient donné droit à réparation en vertu des Conventions. Le coût de campagnes de commercialisation ou d'activités similaires n'est accepté que si celles-ci viennent s'ajouter aux mesures normalement prises à cette fin. En d'autres termes, une indemnisation n'est accordée que pour les coûts additionnels résultant de la nécessité de remédier aux effets néfastes de la pollution.

Le critère concernant le *caractère raisonnable* des mesures fait l'objet d'une évaluation qui tient compte des circonstances particulières de l'événement et des intérêts en cause. Cette évaluation se base sur les faits connus lors de la prise des mesures. Pour ce qui est des campagnes de commercialisation, les mesures de caractère trop général ne sont pas acceptées.

Le Fonds de 1992 n'accepte en général les demandes d'indemnisation au titre de mesures visant à prévenir un préjudice économique pur que lorsque celles-ci ont été exécutées. Il est circonspect pour ce qui est de consentir des avances sur paiement au titre de telles mesures car il n'a pas pour rôle de servir de banquier au demandeur.

Lorsqu'il s'interroge sur la recevabilité des demandes d'un organisme au titre de frais de commercialisation, le Fonds de 1992 tient compte de l'attitude de cet organisme dans ses contacts avec les médias à la suite de l'événement et il se demande, en particulier, si cette attitude a accru les effets néfastes de la pollution.

5.3.3 Les Comités exécutifs des Fonds de 1971 et de 1992 ont dans certains cas jugé recevables les coûts de campagnes de publicité. Dans le cas du *Nakhodka*, par exemple, les Comités exécutifs avaient été amenés à se prononcer sur une demande d'indemnisation présentée par la Fédération nationale des associations coopératives de pêche (NFFCA) au titre du coût d'une grande campagne publicitaire destinée à prévenir et à atténuer les pertes de ventes de poisson provenant de la zone touchée par le déversement. Le Comité avait estimé que le coût des mesures prises par la NFFCA était raisonnable et n'était pas hors de proportion avec le préjudice qu'auraient subi les pêcheurs dans la zone affectée en l'absence de telles mesures. Le Comité avait estimé également que ces mesures étaient adaptées aux circonstances et avaient des chances raisonnables de réussir. Il avait été noté que les mesures ciblaient les marchés sur lesquels les produits de la zone affectée étaient vendus et que leur coût venait s'ajouter aux activités normales de commercialisation de la NFFCA. Le Comité avait estimé, par conséquent, que la campagne de commercialisation entreprise par la NFFCA satisfaisait aux critères de recevabilité énoncés par le Fonds de 1992 et que la demande était recevable dans son principe (document 92FUND/EXC.3/7, paragraphe 3.1.4).

5.4 Position prise par l'Administrateur

5.4.1 L'Administrateur a chargé des consultants d'étudier l'effet probable du sinistre sur le secteur du tourisme dans la zone touchée; les premières conclusions de cette étude devraient parvenir au Fonds sous peu.

5.4.2 L'Administrateur n'est pas en mesure de faire de proposition quant à la demande du Département de la Vendée tant qu'il n'aura pas pris connaissance de l'étude dont il est question au paragraphe 5.4.1.

6 Niveau des paiements

6.1 L'Assemblée a estimé qu'à l'instar du Fonds de 1971, le Fonds de 1992 se devait de faire preuve de prudence dans le paiement des demandes si le montant total des demandes nées d'un événement particulier risquait de dépasser le montant total de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, étant donné qu'aux termes de l'article 4.5 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, tous les demandeurs doivent être traités de manière identique. L'Assemblée a estimé qu'il fallait concilier la rapidité avec laquelle le Fonds de 1992 devait verser aux victimes de dommages dus à une pollution par les hydrocarbures les indemnités convenues et la nécessité de faire en sorte que le Fonds ne se trouve pas en situation de surpaiement (document 92FUND/A.ES/2/6, paragraphe 3.1.14).

6.2 Il est très difficile à ce stade de se prononcer quant au montant total des demandes établies. L'Administrateur poursuit son examen de l'information dont il dispose.

7 Conversion de 135 millions de DTS en francs français

Comme il est indiqué au paragraphe 8.4 du document 92FUND/EXC.6/2, l'Administrateur propose que la conversion en francs français du montant maximum disponible à titre d'indemnisation en vertu des Conventions de 1992 en ce qui concerne le sinistre l'*Erika* (soit 135 millions de droits de tirage spéciaux (DTS)) se fasse sur la base de la valeur du franc français vis-à-vis du DTS à la date à laquelle le Comité exécutif adoptera le compte rendu des décisions prises à sa 6ème session, à savoir le 15 février 2000^{<1>}.

<1> Le 7 février 2000, 1 Euro = 0,7323 DTS et 1 Euro = 6,5596 francs français. Aux taux en vigueur le 7 février 2000, 135 millions de DTS = 1 209 266 694 francs français.

8 Financement des indemnités

L'Administrateur estime qu'il y aurait lieu de convoquer une session extraordinaire de l'Assemblée durant la semaine du 3 avril 2000 pour trancher la question de savoir s'il conviendrait de mettre en recouvrement des contributions qui seraient exigibles au second semestre 2000 afin de permettre au Fonds de 1992 de verser rapidement les indemnités. On se souviendra que l'Assemblée du Fonds de 1971 avait décidé, lors d'une session extraordinaire tenue en avril 1997, de mettre en recouvrement des contributions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka* (document 71FUND/A/ES.2/6, paragraphe 4.5).

9 Cause du sinistre

- 9.1 La Commission Permanente d'enquête sur les événements de Mer a mené une enquête sur la cause du sinistre de l'*Erika*. Le rapport provisoire de la Commission a été publié le 13 janvier 2000.
- 9.2 Sur la base du rapport provisoire de la Commission et de l'information complémentaire disponible, on peut résumer comme suit (paragraphe 9.3 à 9.10) les renseignements concernant le navire et la chronologie des événements ayant mené au sinistre.
- 9.3 L'*Erika* a été construit en 1975 au Japon, au chantier naval Kasado Dock Ltd, de Kudamatsu.
- 9.4 À la date du sinistre, l'*Erika* battait pavillon maltais.
- 9.5 Le propriétaire inscrit en était une société exploitant un seul navire, la Tevere Shipping Corporation Ltd, de Malte, qui avait acheté le navire en 1994. La gestion technique en avait été confiée à la société Panship Management and Services srl, à Ravenne (Italie).
- 9.6 L'*Erika* avait subi les visites de quatre sociétés de classification différentes: la Nippon Kaiji Kyokai (NK) de 1975 à 1980, l'American Bureau of Shipping (ABS) de 1980 à 1993, le Bureau Veritas de 1993 à 1998 et le Registro Italiano Navale (RINA) depuis 1998. Ces sociétés sont toutes les quatre membres de l'Association internationale des sociétés de classification.
- 9.7 L'*Erika* avait un équipage de 26 hommes, tous ressortissants indiens. Au moment du sinistre, le commandant était à bord depuis un mois. Les autres officiers étaient embarqués pour des durées allant de un à cinq mois.
- 9.8 L'affrètement à temps de l'*Erika* avait été confié à une société suisse; l'affrètement au voyage était du ressort de Total Transport Corporation, et date de fin novembre 1999. Le 5 décembre, l'*Erika* quitte le port de La Corogne (Espagne) pour Dunkerque (France), où il charge une cargaison d'hydrocarbures lourds les 7 et 8 décembre. L'*Erika* quitte le port de Dunkerque le 8 décembre à destination de Livourne (Italie). Le 11 décembre, le commandant signale des problèmes de citernes à 12:40 et lance un premier appel de détresse à 14:08. Dans l'après-midi, le commandant fait procéder à une inspection, laquelle fait apparaître des fissures et défaillances dans le bordé de pont de la citerne N°2 tribord. À 16:25 l'appel de détresse est annulé et transformé dès lors en message de sécurité. Le navire met alors le cap sur Donges. Le 12 décembre, au petit matin, la situation se dégrade et le commandant lance un nouvel appel de détresse à 05:54 et demande l'évacuation de son équipage. À 08:20 le navire se brise en deux parties. L'équipage est hélitreuillé. La partie avant du navire coule dans la nuit du 13 au 14 décembre et la partie arrière le 14 décembre.
- 9.9 Entre le mois d'avril 1996 et le 12 novembre 1999, l'*Erika* avait été soumis à des visites de l'État du port à sept reprises; la dernière visite était celle faite à Novorossisyk (Fédération de Russie). Des visites préalables à l'affrètement avaient été faites par diverses compagnies pétrolières entre le mois de novembre 1998 et le 7 décembre 1999, dont les dernières étaient la visite de La Corogne, le 3 décembre 1999, et celle de Dunkerque, le 7 décembre 1999.

- 9.10 Aux fins de classification, le navire avait été transféré du Bureau Veritas au RINA entre juin et le 1er octobre 1998. Le RINA avait effectué une visite annuelle le 17 août 1999 et une visite occasionnelle le 22 novembre 1999, lors de laquelle des renseignements complémentaires avaient été demandés.
- 9.11 La Commission est parvenue aux conclusions provisoires ci-après concernant les causes du sinistre:
- Le sinistre est très probablement imputable à une défaillance de la structure du navire, manifestée par la rupture d'une cloison interne entre deux citernes et la déchirure du bordé de muraille et du bordé de fond, le tout entraînant le pliage du navire puis sa cassure totale. Ces faiblesses de structure n'avaient été décelées ni par les société de classification ni par les agents chargés de la gestion nautique, et ce en dépit d'indices relevés par le bord ainsi que par les inspections préalables à l'affrètement et les visites de l'État du port. Le naufrage n'est pas imputable à l'équipage. Le comportement des services d'État en France n'appelle pas non plus d'observation. En revanche, le comportement de l'armateur semble ne pas avoir été conforme au Code ISM.
- 9.12 Le propriétaire du navire et la Steamship Mutual ont émis des réserves sur plusieurs points des ces conclusions provisoires.
- 9.13 Comme il est indiqué au paragraphe 9.2 du document 92FUND/EXC.6.2, le Tribunal de Commerce de Dunkerque avait demandé qu'il soit procédé à une expertise judiciaire. Le tribunal a récemment décidé que l'expertise serait confiée à un comité de quatre experts. La plupart des parties intéressées participent à la procédure.
- 9.14 S'agissant de l'enquête menée sur décision du Tribunal de Grande Instance des Sables d'Olonne, il semblerait qu'elle se contentera d'évaluer les dommages subis dans la zone touchée.

10 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- (a) prendre note de l'information figurant dans le présent document;
 - (b) donner à l'Administrateur toute instruction qu'il jugera utile concernant le traitement de ce sinistre et des demandes d'indemnisation qui en découlent;
 - (c) décider s'il convient ou non d'autoriser l'Administrateur à procéder au règlement définitif des demandes;
 - (d) décider s'il convient ou non d'autoriser l'Administrateur à verser des indemnités et, dans l'affirmative, fixer le niveau de ces paiements;
 - (e) arrêter la date à laquelle la somme de 135 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) sera convertie en francs français; et
 - (f) examiner la demande émanant du Département de Vendée selon laquelle le Fonds de 1992 devrait prendre à sa charge le coût d'une campagne de publicité.
-