



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

COMITÉ EXÉCUTIF  
8ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.8/2  
31 mai 2000  
Original: ANGLAIS

## SINISTRE DE L'ERIKA

### Note de l'Administrateur

<b>Résumé:</b>	Quelque 14 000 tonnes d'hydrocarbures lourds se sont déversées de l' <i>Erika</i> . On estime que 8 300 tonnes se trouvent encore dans la partie avant de l'épave et 6 300 tonnes dans la partie arrière. Le pompage des hydrocarbures jusqu'à la surface va débuter en juin 2000. Les opérations de nettoyage se poursuivent dans certaines zones. L'assureur P & I du propriétaire du navire a versé des indemnités à 138 demandeurs environ, pour un montant total de FF5,6 millions (£500 000).
<b>Mesures à prendre:</b>	Se prononcer sur le montant des paiements du Fonds de 1992.

### 1 Le sinistre

- 1.1 Le 12 décembre 1999, le navire-citerne maltais *Erika* (19 666 tjb) s'est brisé en deux dans le golfe de Gascogne, à quelque 60 milles marins au large des côtes bretonnes (France). La marine française a mené à bien le sauvetage de tous les hommes d'équipage.
- 1.2 Le navire-citerne transportait 30 000 tonnes de fuel-oil lourd, dont environ 14 000 tonnes se sont déversées à l'occasion de la rupture. La partie avant du navire a flotté plusieurs heures durant à la verticale, pour enfin couler durant la nuit du 12 décembre par environ 100 mètres de fond. Une société française d'assistance a pu, depuis un remorqueur, fixer un câble à la poupe de l'*Erika* dans l'espoir de le remorquer plus au large, mais aux premières heures du 13 décembre, celle-ci a coulé par 130 mètres de fond, à une distance de quelque 10 milles marins de la proue.
- 1.3 On estime qu'il reste 8 300 tonnes de la cargaison dans la partie avant du navire et 6 300 tonnes dans la partie arrière.
- 1.4 L'*Erika* est inscrit auprès de la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual).

## **2 Opérations de nettoyage**

- 2.1 La préfecture maritime de la région Bretagne, à Brest, a déclenché le Plan Polmar, dispositif national d'intervention d'urgence et a dirigé les opérations en mer. La marine nationale française a mobilisé un certain nombre de navires pour la récupération des hydrocarbures au large. L'Allemagne, l'Espagne, les Pays-Bas et le Royaume-Uni ont eux aussi mobilisé des navires pour aider à l'effort de récupération des hydrocarbures. Quelque 1 100 tonnes d'hydrocarbures auraient été récupérées en mer.
- 2.2 Le 25 décembre 1999, la côte a été fortement souillée dans la zone de Saint-Nazaire, La Baule, Le Croisic et La Turballe. Puis, sur environ 400 kilomètres, toute la côte située entre le Finistère sud et la Charente-Maritime a subi une pollution par les hydrocarbures, forte mais intermittente. Ce sont les préfets maritimes des cinq départements touchés qui ont pris en charge les opérations de nettoyage de la côte, avec l'aide des autorités locales des côtes touchées, des services de la Protection civile, des sapeurs-pompiers et de l'armée. En tout, ce sont quelque 5 000 personnes qui ont participé au nettoyage des côtes souillées.
- 2.3 Bien qu'on ait enlevé le gros des hydrocarbures assez rapidement, il a encore fallu, début mai 2000, procéder à un deuxième nettoyage en bien des endroits. Ce peaufinage a été gêné par la recontamination, à l'occasion des tempêtes qui ont sévi pendant les fêtes de Pâques, de plages qui avaient été déjà nettoyées, sans doute du fait de l'accumulation d'hydrocarbures enfouis non loin du littoral.
- 2.4 Certaines municipalités ont intensifié les opérations de nettoyage en complétant leurs moyens propres par du matériel acheté dans le cadre du Plan Polmar. D'autres ont choisi de faire appel à des entreprises privées pour achever le nettoyage.
- 2.5 Quelque 160 000 tonnes de déchets ont été ramassées sur les plages et stockées 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. Plusieurs entreprises ont fait des offres en ce sens.
- 2.6 Le Fonds de 1992 a suivi de près les opérations de nettoyage par le biais des experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF), lesquels sont secondés par des experts locaux.
- 2.7 Le tribunal administratif de Nantes et celui de Poitiers ont chargé des experts de dresser un constat de l'état des plages avant que les hydrocarbures n'atteignent le littoral, ainsi que de l'étendue et des caractéristiques de la pollution. Le Fonds de 1992 suit ces travaux par l'intermédiaire de ses experts techniques

## **3 Impact du déversement**

- 3.1 On a ramassé environ 60 000 oiseaux mazoutés (des guillemots pour la plupart), dont quelque 48 000 étaient morts. La moitié des 12 000 oiseaux restants ont été expédiés dans divers centres situés en France pour être nettoyés; l'autre moitié a été dirigée vers la Belgique, les Pays-Bas ou le Royaume-Uni. Mais beaucoup sont morts: seuls quelques centaines d'entre eux ont en effet pu être nettoyés et remis en liberté.
- 3.2 Les hydrocarbures ont atteint plusieurs ports de plaisance, souillant de nombreux bateaux de plaisance et mouillages.
- 3.3 La baie de Bourgneuf, qui abrite de nombreuses exploitations ostréicoles et mytilicoles, a elle aussi été touchée. De grandes quantités d'huîtres et de coquillages avaient été récoltées en prévision des fêtes de fin d'année, avant que les hydrocarbures n'aient atteint la côte. Des coquillages ont été légèrement contaminés sur l'extérieur, lorsque les hydrocarbures ont atteint les zones de culture, et les autorités ont prononcé une interdiction de récolte et de commercialisation.

À la suite du suivi mis en place par les autorités françaises et des directives établies par l'Agence française de sécurité sanitaire des aliments (AFSSA), on a trouvé que les hydrocarbures accumulés dans les coquillages - sauvages ou d'élevage - provenant de nombreux endroits dépassaient les limites admises. En conséquence de quoi, la commercialisation des produits en provenance de ces zones a été interdite. Il a été signalé en outre que dans certaines zones, la faune benthique - par exemple les araignées, mais aussi certains poissons - sont maculés d'hydrocarbures quand on les remonte à la surface et que les filets de pêche sont quelquefois souillés lors de sorties en mer. Il semblerait toutefois que ces difficultés se resorbent et, depuis la mi-mars 2000, la plupart des interdictions ont été levées dans le Finistère et le Morbihan, en Vendée et en Loire Atlantique, du fait que la contamination a atteint des seuils désormais acceptables. Vu la faible contamination des prises, aucune interdiction de pêche hauturière n'a été prononcée, qu'il s'agisse de poisson pélagique ou de crustacés.

- 3.4 On continue de déployer tous les efforts possibles pour minimiser l'impact du déversement sur les marais salants de la Loire-Atlantique et de la Vendée, où divers programmes de suivi et d'analyse ont été mis en place. Le prélèvement d'eau destinée à la production de sel a pu reprendre à Noirmoutier début mai 2000 grâce à l'amélioration de la qualité de l'eau. Le processus de fabrication de sel sera systématiquement suivi tout au long de l'été. On avait interdit le prélèvement d'eau à Guérande et dans le Bassin du Mes mais, là encore, vue l'amélioration de la qualité de l'eau, le Préfet a levé l'interdiction le 24 mai 2000. Les opérations peuvent donc y reprendre, sous réserve qu'un filtrage suffisant soit en place. Au 31 mai 2000, les opérations n'avaient pas encore commencé, car certains producteurs étaient encore en train d'installer les systèmes de filtration.
- 3.5 Le littoral touché est un important site touristique pendant la saison d'été. Il se peut que le secteur souffre du fait que le nettoyage n'a pas été achevé, mais aussi de la mauvaise presse qui lui a été faite.

#### **4 Opérations visant à empêcher toute nouvelle fuite d'hydrocarbures de l'épave**

- 4.1 Comme indiqué plus haut, les deux parties échouées de l'*Erika* renferment d'importantes quantités d'hydrocarbures. La marine française a procédé à l'inspection sous-marine de l'épave à l'aide d'un véhicule télécommandé. Total Fina a fait effectuer d'autres investigations tout au long de janvier et février 2000. Les conclusions de ces études montrent clairement la manière dont les deux parties de l'épave reposent sur le lit de la mer, les contours de celui-ci, l'emplacement de débris, mais aussi celles des citernes qui sont restées intactes.
- 4.2 Le Fonds de 1992 a suivi l'inspection par l'intermédiaire de ses experts techniques.
- 4.3 Rapidement, l'Administrateur a proposé de mettre à la disposition des autorités françaises les experts des FIPOL ayant participé aux opérations de pompage des hydrocarbures du *Yuil N°1* et de l'*Osung N°3*.
- 4.4 On a procédé à de nouvelles inspections de l'épave de l'*Erika* à l'aide de robots téléguidés et réussi à colmater provisoirement quelques fuites mineures.
- 4.5 Le 26 janvier 2000, un accord a été conclu entre Total Fina 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.

- 4.6 Comme il en a été rendu compte au Comité exécutif à sa 7ème session, Total Fina a examiné les options qui lui étaient ouvertes, lesquelles étaient au nombre de quatre:
- Confinement des hydrocarbures
  - Neutralisation de la cargaison
  - Renflouement de l'épave avec les hydrocarbures encore à bord
  - Pompage des hydrocarbures
    - *Sous-option 1* Injection d'eau de mer chaude
    - *Sous-option 2* Pompage direct
    - *Sous-option 3* Transfert hydrostatique
- 4.7 Ces méthodes sont analysées aux paragraphes 4.6 à 4.10 du document 92FUND/EXC.7/4.
- 4.8 À l'issue des études conceptuelles menées par Total Fina, le Gouvernement français a décidé que l'enlèvement des hydrocarbures se ferait par pompage. Quatre entrepreneurs ont été invités à répondre à un appel d'offres. Les offres devaient être soumises au plus tard le 21 mars 2000.
- 4.9 Les experts techniques du Fonds de 1992<sup><1></sup> ont examiné les diverses options possibles. Comme il en a été rendu compte à la 7ème session au Comité exécutif, ils partagent l'avis du Gouvernement français selon lequel l'option pompage est la meilleure, estimant en effet que c'est cette méthode qui comporte le moins de risque de nouvelles fuites d'hydrocarbures.
- 4.10 À sa 6ème session, le Comité exécutif a été informé qu'il avait été décidé d'établir un groupe de trois experts techniques chargés de conseiller le Gouvernement et Total Fina sur le bienfondé technique des opérations visées, notamment sur les éventuels points de désaccord entre le Gouvernement français et Total Fina à propos de questions techniques. Le Comité a noté que Total Fina avait demandé à l'Administrateur que le Fonds de 1992 nomme un expert technique à ce groupe.
- 4.11 Le Comité a convenu avec l'Administrateur que le Fonds de 1992 devrait accepter la demande de Total Fina et nommer cet expert. Il a également convenu avec l'Administrateur que l'expert ainsi nommé exercerait ses fonctions à titre de conseiller et à titre purement individuel, n'engageant en rien le Fonds de 1992. On a insisté sur le fait que la demande de Total Fina au titre du remboursement du coût de l'enlèvement des hydrocarbures ou de toute mesure visant à empêcher une nouvelle pollution serait examinée au même titre que toute autre demande, c'est-à-dire selon que les opérations visées seraient ou non raisonnables du point de vue technique (document 92FUND/EXC.6/5, paragraphe 3.7).
- 4.12 L'Administrateur a fait part au Gouvernement français de la position arrêtée par le Comité exécutif et a désigné M. Alan Stanley pour participer au groupe d'experts. Le Capitaine John Noble sera suppléant.
- 4.13 Au 21 mars 2000, dernier délai pour répondre à l'appel d'offres lancé, deux grands groupes internationaux avaient fait une soumission: Stolt/Commex/Coflexship et SMIT/Framo/Les Abeilles/DSND.
- 4.14 Comme il était précisé dans l'appel d'offre, les deux groupes ont fait porter leur proposition sur la méthode dite du transfert hydrostatique (voir le document 92FUND/EXC.7/4, paragraphe 4.10.3),

---

<1> Le capitaine John Noble et M. Alan Stanley de la société d'experts maritimes BMT Murray Fenton Edon Liddiard Vince Ltd.

laquelle était la méthode de prédilection de Total Fina. Cela étant dit, l'un des groupes a proposé en outre une autre méthode.

- 4.15 Le 20 avril 2000, le Gouvernement français a pris la décision de confier le contrat au groupe Stolt/Commex/ Conflexship.
- 4.16 Avant l'attribution du contrat, les soumissions ont été mises à la disposition des experts du Fonds. D'après ceux-ci, elles se ressemblaient beaucoup sur le plan technique. Étant donné que celle du groupe Stolt/Commex/Comflexship était beaucoup moins onéreuse, les experts du Fonds ont fait leur la décision du Gouvernement français.
- 4.17 Cette méthode fait intervenir les différences de pression hydrostatique entre la partie la plus profonde de l'épave, dans laquelle se trouvent les hydrocarbures et l'interface hydrocarbures/eau, qui permet l'expulsion des hydrocarbures à travers des valves situées à l'extrémité supérieure des citernes. Une fois dans un bac de récupération, les hydrocarbures subiront une injection de fluidifiant pour les rendre moins visqueux. Ils seront ensuite stockés provisoirement dans une cuve de transfert sous-marine avant d'être pompés jusqu'à la surface. Cette méthode n'a jusqu'à présent jamais été utilisée pour le pompage d'hydrocarbures.
- 4.18 Le 13 avril 2000, Total Fina a procédé à des essais in situ de la technique du transfert hydrostatique, auxquels les experts du Fonds de 1992 ont assisté. Ces essais ont démontré que cette méthode permettait effectivement de pomper les hydrocarbures visqueux de l'*Erika*. Il sera procédé à un nouveau test le 7 juin 2000 pour montrer comment les résidus d'hydrocarbures restant dans les cuves après le pompage seront enlevés.
- 4.19 L'entrepreneur retenu mobilise actuellement le personnel, les navires et le matériel requis. Les opérations devraient débuter début juin 2000, pour s'achever à la fin du mois d'octobre 2000. Les hydrocarbures ainsi récupérés seront ensuite évacués.
- 4.20 Deux navires équipés de barrages isolateurs 'haute mer', d'écumeurs, de matériaux absorbants et de dispersants, ainsi que des navires de la marine française seront sur pied d'intervention tant que durera l'opération.
- 4.21 Un plan des opérations prévues figure en annexe au présent document.
- 4.22 Le Fonds de 1992 suivra les opérations par le biais de ses experts techniques.

## **5 Traitement des demandes d'indemnisation**

- 5.1 En prévision du grand nombre de demandes d'indemnisation, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 ont établi à Lorient un Bureau des demandes d'indemnisation, lequel a ouvert le 12 janvier 2000.
- 5.2 Le Bureau compte actuellement 6 personnes. D'autres personnes seront engagées selon que de besoin.
- 5.3 Plusieurs formulaires de demandes d'indemnisation ont été établis et mis à la disposition des personnes souhaitant faire une demande.
- 5.4 Le Bureau fera office d'agent de coordination pour les experts techniques chargés d'examiner les demandes d'indemnisation.
- 5.5 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 de l'aquaculture. Un certain nombre d'experts français de la pêche ont été engagés par la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 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 pour évaluer les demandes au titre des préjudices économiques et des campagnes de publicité dans le secteur du tourisme.

- 5.6 Le 13 mars 2000, un individu se présentant comme le président d'une entité nouvellement créée, la Confédération maritime, s'est installé sur le trottoir devant le Bureau des demandes d'indemnisation et a entamé une grève de la faim pour protester contre ce qu'il estimait être un traitement préjudiciable de sa demande par le Bureau. Le matin du 16 mars, il a demandé que FF15 millions lui soient versés avant 14h30 le jour même. À l'heure dite, l'individu est arrivé au Bureau accompagné de sept autres personnes. Sur le conseil de la Sous-Préfecture de Lorient, le personnel du Bureau ne leur a pas ouvert. Alors qu'un autre demandeur quittait le Bureau, l'individu s'est introduit de force dans les locaux avec une des personnes qui l'accompagnaient ainsi qu'un certain nombre de journalistes de la presse écrite, de la radio et de la télévision. L'individu a exposé ses demandes et insulté le personnel du Bureau. Un fonctionnaire supérieur de police arrivé sur les lieux a essayé de persuader les intrus de quitter le Bureau mais sans succès. Des agents de police ont été appelés en renfort en grand nombre et sont parvenus à faire sortir l'intrus du bureau sans violence.
- 5.7 L'Administrateur a informé le Gouvernement français de l'intrusion.
- 5.8 Des experts du cabinet de courtiers maritimes J P Caradec-M Elain-L Morice à Brest ont été engagés par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual pour surveiller les opérations de nettoyage. Le 9 mai 2000, quatre personnes conduites par celui qui avait mené l'opération dans les locaux du Bureau des demandes d'indemnisation se sont introduites dans le bureau des experts. Le personnel, qui avait été informé par la police de leur arrivée, ne les a pas laissés entrer. Les quatre individus ont escaladé le mur et ont pénétré dans les locaux par une fenêtre du premier étage. Les employés ont fait l'objet de menaces lorsqu'ils ont essayé de barrer le chemin aux intrus. La police est arrivée sur les lieux ainsi qu'un certain nombre de journalistes de la télévision et de la presse écrite.
- 5.9 À la demande du Sous-Préfet de Brest, l'Administrateur des affaires maritimes s'est rendu sur les lieux et a entamé des discussions avec les intrus. Ceux-ci ont affirmé qu'ils représentaient de nombreuses personnes et se sont plaints de n'avoir été que très faiblement indemnisés. Ils ont prétendu que les experts et certains employés du Bureau des demandes d'indemnisation réalisaient des profits sur les crédits prévus pour l'indemnisation en retardant leur versement. Ils ont demandé la fermeture ou le placement sous contrôle des autorités françaises du Bureau des demandes d'indemnisation. Les intrus ont ensuite quitté les locaux avec la police.
- 5.10 Les intrus ont présenté aux médias des documents dans lesquels ils réitéraient leurs accusations et formulaient des menaces à l'encontre des experts ainsi que des employés du Bureau des demandes d'indemnisation et de leurs familles.
- 5.11 Les médias se sont largement fait écho de leurs revendications, y compris des accusations portées contre les experts et le personnel du Bureau des demandes d'indemnisation.
- 5.12 L'Administrateur a porté ces événements à la connaissance du Gouvernement français. Il a qualifié d'inacceptables les attaques, menaces et autres mesures d'intimidation dirigées contre le personnel du Bureau des demandes d'indemnisation ou d'autres personnes engagées par le Fonds et indiqué qu'il ne serait pas possible pour le Fonds de 1992 de maintenir ses opérations en France si de tels agissements se poursuivaient.

## **6 Demandes d'indemnisation**

- 6.1 Les opérations de nettoyage en mer et à terre vont donner lieu à des demandes d'indemnisation pour des montants élevés, de la part tant du Gouvernement français que des préfetures et des municipalités concernées, tout comme le fera l'évacuation des déchets mazoutés. Toute opération visant la récupération des hydrocarbures de l'épave entraînera, elle aussi, des coûts considérables.

- 6.2 Le secteur de la pêche connaît de graves difficultés. Quelque 1 040 demandes ont été présentées à ce titre, et l'on en attend de nombreuses autres. Des demandes au titre de dommages à des bateaux de plaisance, mais aussi à d'autres navires et aux mouillages ont été reçues.
- 6.3 La délégation espagnole a informé le Comité à sa sixième session que des demandes seraient peut-être présentées par des pêcheurs espagnols opérant à proximité de la région affectée par le sinistre de l'*Erika*.
- 6.4 Il est peu probable que le nettoyage des côtes soit achevé avant le début de la saison touristique. On pense que le secteur du tourisme pâtira beaucoup du sinistre. S'il est encore difficile à ce stade d'en mesurer l'ampleur, on sait d'ores et déjà que des hôteliers, des propriétaires de logements de vacances indépendants, des agences de location immobilière, des restaurateurs, des centres d'activités aquatiques et des commerçants ont déjà présenté des demandes d'indemnisation. Les demandes et les confirmations de réservations d'hôtels, de logements de vacances, de pensions de famille et de terrains de camping pour l'été 2000 sont en nette régression par rapport aux années précédentes. Le Bureau des demandes d'indemnisation a déjà reçu plus de 1 300 lettres annonçant l'intention de présenter une demande dans le secteur du tourisme et plus de 900 lettres de ce type pour le secteur du commerce de détail lié au tourisme dans la région sinistrée. Les demandes d'indemnisation au titre de pertes économiques dans le secteur du tourisme représenteront donc des montants fort importants. Des demandes conséquentes au titre des campagnes promotionnelles visant à atténuer le préjudice sont elles aussi probables.
- 6.5 Au 30 mai 2000, le Bureau des demandes d'indemnisation avait reçu 1 062 demandes initiales et 355 demandes complémentaires, relevant des catégories suivantes:

	Demandes initiales	Demandes complémentaires
Opérations de nettoyage	35	9
Dommages aux biens	206	0
Pêche	175	62
Aquaculture et conchyliculture	376	106
Gisements coquillages	175	152
Transformation et distribution du poisson	11	0
Tourisme	48	21
Autres pertes de revenus	36	5
Total	1062	355

- 6.6 À la même date, la Steamship Mutual avait effectué des paiements provisoires à 138 demandeurs, pour un montant total de FF5 564 933 (£500 000), comme suit:

	FF
Opérations de nettoyage	0
Dommages aux biens	649 037
Pêche	1 677 299
Aquaculture et conchyliculture	2 136 158
Gisements coquillages	1 360 091
Transformation et distribution du poisson	0
Tourisme	935 633
Autres pertes de revenus	30 715
Total	5 564 933

- 6.7 Au 30 mai 2000, la Steamship Mutual avait en outre autorisé des paiements provisoires à 45 demandeurs, pour un montant de FF538 646 (£490 000), lesquels paiements interviendront prochainement.

- 6.8 Le Fonds de 1992 a approuvé les demandes dont il est question au paragraphes 6.6 et 6.7 pour les montants convenus.
- 6.9 À sa sixième session, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder au règlement définitif, pour le compte du Fonds de 1992, de toutes les demandes nées de cet événement, dans la mesure où ces demandes ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était jamais prononcé (document 92FUND/EXC.6/5 paragraphe 3.9). Le Comité a confirmé cette décision à sa 7ème session, précisant que l'Administrateur était habilité à procéder au règlement définitif de toutes les demandes nées du sinistre de l'*Erika*, dans la mesure où ces demandes ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles les organes directeurs du Fonds de 1971 ou du Fonds de 1992 – à savoir leurs Assemblées ou Comités exécutifs - ne s'étaient pas prononcés (document 92FUND/EXC.7/5, paragraphe 3.3.11).

## **7 Campagnes de promotion**

- 7.1 Le Gouvernement français, par l'intermédiaire du Ministère du tourisme, a mené une campagne coordonnée pour neutraliser l'effet négatif du sinistre de l'*Erika* dans la région touchée. Cette campagne s'est faite essentiellement par voie de presse et à la télévision et par l'envoi de matériel promotionnel aux voyageurs, avec ciblage de marchés étrangers spécifiques. Une campagne télévisée s'adressant au public français a également été lancée. Afin d'éviter toute concurrence interne, on a opté pour des campagnes visant à rétablir l'image de marque de l'ensemble de la côte atlantique. Ces campagnes ont également eu pour objet d'aider les régions et départements soucieux de mener leurs propres activités promotionnelles auprès du public français.
- 7.2 Les experts engagés par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual assurent la liaison avec les autorités nationales et régionales concernées.

## **8 Niveau des paiements**

### **8.1 6ème session du Comité exécutif**

- 8.1.1 À sa 6ème session, qui s'est tenue en février 2000, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si et, dans l'affirmative, dans quelle mesure l'Administrateur devrait être habilité à faire des paiements.
- 8.1.2 Il a été noté que, dans une lettre adressée à l'Administrateur, Total Fina s'était engagé à ne pas faire valoir de demande d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992 ou du fonds de limitation constitué par le propriétaire du navire ou son assureur au titre de toute inspection ou opération visant l'épave, comme il en est question au paragraphe 4.5, si et dans la mesure où, du fait de cette demande, le montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992 - à savoir 135 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) - était dépassé. Le Comité a également noté que Total Fina avait pris un engagement correspondant pour ce qui était du coût du ramassage et de l'évacuation des déchets mazoutés provenant du nettoyage des plages, du coût de sa participation au nettoyage des plages jusqu'à concurrence de FF40 millions et du coût d'une campagne de promotion visant à rétablir l'image de marque de la côte atlantique jusqu'à concurrence de FF30 millions.
- 8.1.3 La délégation française a informé le Comité que le Gouvernement français s'était lui aussi engagé à ne pas faire valoir de demande d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992 ou du fonds de limitation établi par le propriétaire du navire ou son assureur si et dans la mesure où, du fait de cette demande, le montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992 était dépassé. La délégation française a précisé que cet engagement portait sur l'ensemble des frais engagés par l'État pour lutter contre la pollution, notamment au titre du Plan Polmar, y compris les dépenses des collectivités locales payées ou remboursées dans le cadre du Plan Polmar. La délégation a précisé que l'engagement couvrait en outre toutes les mesures que l'État pourrait prendre dans divers secteurs pour atténuer les conséquences du sinistre, y compris toute campagne de promotion réalisée à cet effet. La délégation a fait valoir que, s'il restait des fonds une fois intégralement acquittées toutes les autres demandes d'indemnisation, les demandes présentées par



l'État français viendraient avant celles de Total Fina. La délégation française a fait savoir que le Gouvernement français avait pris des mesures visant à mettre en place une procédure qui permettrait aux demandeurs dont la demande avait été évaluée par les experts techniques du Fonds de 1992 et approuvée par celui-ci d'obtenir une avance auprès de la Banque du développement des petites et moyennes entreprises.

- 8.1.4 Le Comité a rappelé que l'Assemblée avait estimé que, 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, car aux termes de l'article 4.5 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, tous les demandeurs devaient être traités de la même manière. Il a en outre été rappelé que l'Assemblée avait 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.
- 8.1.5 Le représentant de la Steamship Mutual a reconnu qu'il était impossible, au stade actuel des choses, de faire de pronostic quant au montant total des demandes au titre des opérations de nettoyage, des mesures de sauvegarde et des préjudices économiques découlant du sinistre. Il a toutefois fait savoir que la Steamship Mutual accepterait de débloquer des fonds pour effectuer des paiements provisoires, lorsque les circonstances le justifiaient. Il a indiqué que la Steamship Mutual était en train de constituer un fonds de limitation correspondant à la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire et de l'assureur aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (soit environ 9,15 millions de DTS ou FF82 millions), et qu'elle pensait que ce fonds de limitation serait suffisant pour les paiements provisoires à effectuer lorsque les circonstances le justifiaient, avant la session suivante du Comité exécutif en avril 2000. Enfin, il a fait savoir que ces paiements interviendraient en fonction de l'avis émis par les experts techniques engagés conjointement par la Steamship Mutual et le Fonds de 1992, à condition que ces demandes soient accompagnées des justificatifs requis et jugées recevables dans leur principe selon les critères du Fonds de 1992.
- 8.1.6 Le Comité a noté que, conformément à la règle 7.9 du Règlement intérieur, l'Administrateur était habilité à verser aux victimes des paiements provisoires afin d'atténuer d'éventuelles difficultés financières excessives, à condition que le montant n'en dépasse pas 6 millions de DTS (soit FF54 millions) pour un sinistre donné.
- 8.1.7 Le Comité exécutif a fait sien le point de vue de l'Administrateur, selon lequel il était impossible au stade actuel de faire la moindre estimation valable du montant total des demandes établies, s'agissant notamment des demandes dans les secteurs de la pêche et du tourisme. Vu cette incertitude, le Comité a donc décidé que le pouvoir qu'avait l'Administrateur de verser des indemnités devait se limiter aux paiements provisoires aux termes de la règle 7.9 du Règlement intérieur (document 92FUND/EXC.6/5, paragraphe 3.16).

## 8.2 7ème session du Comité exécutif

- 8.2.1 Le niveau des paiements du Fonds de 1992 a été réexaminé par le Comité exécutif à sa 7ème session, qui s'est tenue en avril 2000. Il a été noté que le total des dépenses encourues par les autorités françaises et Total Fina avait été évalué à FF1 500 millions (£137 millions) environ mais que ces dépenses pourraient être bien supérieures.
- 8.2.2 Le Comité exécutif a noté qu'il n'était pas encore possible de faire une estimation des pertes subies dans le secteur de la pêche, puisque certaines des interdictions de pêche n'avaient pas été levées, et qu'il était tout aussi impossible d'évaluer l'ampleur du préjudice subi dans le secteur du tourisme, étant donné que la saison n'avait pas encore commencé. Le Comité a pris note également de l'avis du Gouvernement français et de l'Administrateur, avis selon lequel, vu cette situation, il n'était pas possible de faire la moindre évaluation utile du montant total des demandes établies.

- 8.2.3 Lors des débats, il a été souligné que le Fonds de 1992 devrait tout faire désormais pour indemniser les victimes dans les délais les plus brefs, et ce afin de montrer que le régime d'indemnisation mis en place par les Conventions de 1992 fonctionnait bien et qu'il n'y avait donc pas lieu d'envisager de créer un régime de responsabilité de rechange.
- 8.2.4 Le Comité exécutif a noté que la Steamship Mutual était prête à continuer à mettre des fonds à disposition pour assurer des paiements provisoires lorsque les circonstances le justifiaient.
- 8.2.5 Étant donné l'incertitude quant au montant total des demandes établies, le Comité exécutif a décidé que le pouvoir qu'avait l'Administrateur de verser des indemnités devait dans l'immédiat se limiter aux paiements provisoires visés par la règle 7.9 du Règlement intérieur (document 92FUND/EXC.7/5, paragraphe 3.3.12).
- 8.2.6 Le Comité exécutif a noté que la situation des demandes d'indemnisation devrait s'éclaircir d'ici à la mi-juin 2000 dans la mesure où il serait sans doute possible à ce moment-là d'évaluer l'incidence du sinistre sur le secteur des pêches et où l'on devrait pouvoir évaluer l'impact potentiel sur le secteur du tourisme.

### 8.3 Paiements d'urgence

Outre les procédures pour avances dont il est question au paragraphe 8.1.3, le Gouvernement français a lancé un programme pour libérer des fonds d'urgence jusqu'à un plafond de FF200 000 aux demandeurs dans le secteur de la pêche.

### 8.4 Niveau probable des demandes

L'Administrateur poursuit ses efforts pour réunir des informations sur le niveau probable des demandes. Des informations supplémentaires à ce sujet seront fournies dans un additif à ce document.

## 9 Actions intentées contre le propriétaire du navire/Steamship Mutual et Total Fina

- 9.1 Le propriétaire d'un bateau-taxi à Concarneau a intenté une action en référé contre le propriétaire du navire, la compagnie gestionnaire de l'*Erika*, la Steamship Mutual et Total Fina devant le Tribunal de commerce de Dunkerque, pour un montant de FF1 million (£100 000) au titre du manque à gagner qu'il subirait pendant trois ans du fait du sinistre. Dans sa plaidoirie, il a indiqué qu'il jugeait insuffisantes, si ce n'est dérisoires les indemnités que lui propose le Bureau des demandes d'indemnisation.
- 9.2 Il convient de noter que l'intéressé n'a pas présenté de demande au Bureau des demandes d'indemnisation.
- 9.3 En application de l'article 7.4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, le Fonds de 1992 est intervenu dans la procédure le 31 mars 2000, afin de sauvegarder les intérêts du Fonds (voir l'article 7.6).
- 9.4 Dans sa plaidoirie, le Fonds de 1992 a mis l'accent sur le fait que, d'après les documents présentés au tribunal par le propriétaire du bateau-taxi (en particulier les rapports des vérificateurs aux comptes sur la comptabilité des années précédentes), la thèse de celui-ci n'était pas défendable, condition fixée par le Code de procédure civile français pour recourir à une procédure en référé. Il a donc été demandé au tribunal de décliner sa compétence.
- 9.5 Dans un jugement rendu le 28 avril 2000, le tribunal a décliné sa compétence au motif que le plaignant n'avait pas présenté une thèse défendable. Le tribunal a également fait valoir que le plaignant n'avait auparavant adressé aucune demande au Bureau des demandes d'indemnisation.

- 9.6 Le propriétaire du bateau a ensuite intenté une action devant le Tribunal de grande instance des Sables d'Olonne contre les quatre défenseurs dont il est question au paragraphe 9.1 ci-dessus, demandant une indemnisation d'un montant de FF1 million (£100 000).
- 9.7 Le Fonds de 1992 contestera également cette action lors d'une audience qui se tiendra le 20 juin 2000.

## **10 Procédure en limitation**

- 10.1 À la demande du propriétaire du bateau, le Tribunal de commerce de Nantes a ordonné le 14 mars 2000 l'ouverture de la procédure en limitation. Il a fixé le montant de limitation applicable à l'*Erika* à FF84 247 733 (£8,4 millions) et a fait savoir que le propriétaire du navire avait constitué le fonds de limitation au moyen d'une lettre de garantie signée de la Steamship Mutual.
- 10.2 Le liquidateur nommé par le Tribunal a invité les demandeurs, par voie d'annonce publique, à présenter leurs demandes d'indemnisation dans les 30 jours suivant la date de l'annonce (24 mars 2000).
- 10.3 Ce délai de trente jours est en conformité avec l'article 72 d'un décret publié le 27 octobre 1967, qui spécifie les procédures à suivre par un propriétaire de navire lors de la constitution d'un fonds de limitation. Cette disposition ne modifie en rien le délai de trois ans à compter de la date des dommages prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pour tenter une action en justice.

## **11 Montant maximal payable en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds**

À sa sixième session, le Comité exécutif a décidé que la conversion en francs français de 135 millions de DTS devrait s'effectuer sur la base de la valeur de cette monnaie vis à vis du DTS à la date de l'adoption du compte rendu des décisions prises par le Comité exécutif à ladite session, à savoir le 15 février 2000. À sa septième session, le Comité a approuvé le calcul de la conversion effectué par l'Administrateur sur la base des taux applicables le 15 février 2000 selon lequel 135 millions de DTS équivalaient à FF1 211 966 881 (document 92FUND/EXC.7/5, paragraphe 3.3.23).

## **12 Cause du sinistre**

- 12.1 La Commission permanente d'enquête sur les événements de Mer mène une enquête sur la cause du sinistre de l'*Erika*. Le rapport provisoire de la Commission a été publié le 13 janvier 2000.
- 12.2 Les paragraphes 9.3 à 9.10 du document 92FUND/EXC.6/2/Add.1 font le point de certains faits ayant trait au sinistre de l'*Erika* mais aussi du déroulement des événements ayant mené au naufrage, sur la base du rapport provisoire de la Commission ainsi que d'autres sources d'information.
- 12.3 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 sociétés 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.

- 12.4 Le propriétaire du navire et la Steamship Mutual ont émis des réserves sur plusieurs points des ces conclusions provisoires.
- 12.5 Les autorités maltaises effectuent elles aussi une enquête sur les causes du sinistre.
- 12.6 Le Tribunal de grande instance de Paris mène une enquête au pénal sur les causes du sinistre. Le capitaine de l'*Erika*, le représentant du propriétaire inscrit (Tevere Shipping) et le Président de la société gestionnaire (Panship Management and Services Srl), ainsi que trois officiers de la Marine française responsables du contrôle du trafic au large des côtes bretonnes, ont été mis en examen.
- 12.7 À la demande d'un certain nombre de parties, le Tribunal de commerce de Dunkerque a fait procéder à une expertise judiciaire. Le tribunal a décidé que l'expertise serait confiée à un comité de quatre experts. La plupart des parties intéressées ont participé à la procédure.
- 12.8 Le Tribunal de commerce de Dunkerque a décidé que, la demande d'expertise judiciaire émanant de Total Fina, il incombait à Total Fina de verser une provision pour couvrir les frais qui en résulteraient. Total Fina a demandé que le Fonds de 1992 participe au versement de cette provision. L'Administrateur a fait savoir à Total Fina que le Fonds n'était pas prêt à accéder à cette requête.
- 12.9 Par ailleurs, le Tribunal de grande instance des Sables d'Olonne a chargé des experts de procéder à une enquête sur les causes du sinistre et d'évaluer les dommages subis. On s'est efforcé d'obtenir de toutes les parties qu'elles acceptent qu'une seule enquête soit menée sur la cause du sinistre – à savoir celle du Tribunal de commerce de Dunkerque – et cette solution a finalement été adoptée. Dans un jugement rendu le 16 mai 2000, le Tribunal des Sables d'Olonne a décidé que l'enquête se limiterait à l'évaluation des dommages subis dans la zone touchée.
- 12.10 Le Fonds de 1992 suit le déroulement des enquêtes par l'intermédiaire de ses avocats et experts techniques français.
- 12.11 La délégation d'observateurs italienne a informé le Comité à sa 7ème session que le Registro Italiano Navale (RINA) avait fait office de registre certificateur pour l'*Erika*, et ce conformément à un accord passé avec les autorités maltaises. La délégation a fait savoir que le Gouvernement italien avait toutefois décidé de procéder à une enquête sur la cause du sinistre et les responsabilités en la matière. Elle a en outre indiqué que le Gouvernement italien partageait la volonté du Gouvernement français que soit approfondie l'analyse de la sécurité de la navigation s'agissant du transport par mer de substances dangereuses ou polluantes.

### **13 Demande d'évaluation des dommages par le Tribunal**

- 13.1 En avril 2000, le Conseil Général de Vendée et 47 autres demandeurs ont demandé que les experts nommés par le Tribunal de Grande Instance des Sables d'Olonne soient chargés d'évaluer les dommages causés par la contamination dans les secteurs touchés, en particulier pour les pêcheurs, les agents du secteur touristique, les municipalités, les départements et les régions. Ils ont également demandé que le Tribunal ordonne au Fonds de 1992 d'intervenir dans la procédure.
- 13.2 En droit français, une personne ayant subi des dommages est en droit de réclamer une expertise judiciaire aux fins d'évaluer la perte subie. La demande adressée au Tribunal des Sables d'Olonne n'émanait pas de demandeurs individuels dans les secteurs de la pêche et du tourisme mais d'organismes publics régionaux.
- 13.3 Lors d'une audience qui s'est tenue le 2 mai 2000, le Fonds de 1992 a indiqué qu'il n'émettait pas d'objection de principe au fait de devoir intervenir dans la procédure mais qu'il s'opposait à l'élargissement envisagé du mandat des experts judiciaires. Le Fonds a fait valoir que, si un tel mandat était conféré par le tribunal aux experts, leur charge de travail deviendrait considérable. Il a informé le Tribunal que la tâche proposée, à savoir l'évaluation des pertes subies par toutes les victimes, était précisément celle qu'effectuait les experts engagés par la Steamship Mutual et le Fonds de 1992. L'accent a été mis sur la politique établie par le Fonds, consistant à rechercher des

règlements à l'amiable. Le Fonds a demandé que le mandat envisagé pour les experts soit modifié de telle sorte que ceux-ci ne procéderaient à une évaluation des dommages qu'en cas de demande spécifique formulée individuellement par les victimes afin d'éviter toute interférence avec le traitement des demandes effectué par l'intermédiaire du Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient.

- 13.4 Dans un jugement rendu le 16 mai 2000, le tribunal a décidé que les experts ne devraient procéder à une évaluation des dommages subis par les catégories citées au paragraphe 13.1 qu'en cas de demande spécifique formulée individuellement par les victimes afin d'éviter toute interférence avec le traitement des demandes effectué par l'intermédiaire du Bureau des demandes d'indemnisation à Lorient.

#### **14 Position de la société de classification**

##### 14.1 Action en justice en France

- 14.1.1 Le 12 avril 2000, le Conseil Général de la Vendée a intenté une action en justice devant le Tribunal de commerce de Nantes contre les parties suivantes.

Total Fina SA  
Total Raffinage Distribution SA  
Total International Ltd  
Total Transport Corporation  
Tevere Shipping Co Ltd  
Steamship Mutual  
Panship Management and Services Srl  
RINA (Registro Italiano Navale)

- 14.1.2 Le Conseil Général a demandé que le Tribunal tienne les défenseurs pour conjointement et solidairement responsables pour tout dommage non couvert par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

- 14.1.3 Le Conseil Général a affirmé que la responsabilité de Tevere Shipping Company Ltd et de Panship était illimitée, étant donné que l'*Erika* n'était pas en état de naviguer. Le Conseil Général a fait valoir que RINA n'avait pas rempli ses obligations d'inspection et de contrôle de l'*Erika* et que, en autorisant le navire à prendre la mer le 24 novembre 1999 malgré la nécessité urgente de réparations, il avait délibérément pris un risque que des dommages soient causés. En ce qui concerne Total, les plaignants ont indiqué que Total avait affrété un navire vieux de 25 ans et pour lequel le certificat de classification avait expiré. Ils ont également estimé que Total n'avait pas procédé à une inspection en règle du navire et, enfin, que Total n'avait pas pris les mesures nécessaires durant les 24 heures qui avaient immédiatement précédé le sinistre pour garantir le sauvetage de l'*Erika*.

- 14.1.4 Une première audience se tiendra le 3 juillet 2000.

##### 14.2 Action en justice en Italie

- 14.2.1 À la fin du mois d'avril 2000, RINA SpA et Registro Italiano Navale<sup><2></sup> ont intenté une action en justice devant le Tribunal de Syracuse (section d'Augusta) contre les défenseurs suivants:

Tevere Shipping Co Ltd  
Panship Navigational and Services Srl  
Steamship Mutual  
Conseil Général de la Vendée  
Total Fina SA

---

<2> Selon les plaignants, RINA SpA a remplacé Registro Italiano Navale en tant que société de classification italienne le 1er août 1999.

Total Fina Raffinage Distribution SA  
Total International Ltd  
Total Transport Corporation  
Selmont International Inc  
Le Fonds de 1992  
L'Etat français

- 14.2.2 RINA SpA et Registro Italiano Navale ont demandé que le Tribunal déclare qu'ils n'étaient ni conjointement ni solidairement responsables du naufrage de l'*Erika*, de la pollution de la côte française ou d'aucune autre conséquence du sinistre.
- 14.2.3 Les plaignants ont également demandé au Tribunal, dans l'éventualité où ils seraient tenus responsables et qu'un lien de causalité était établi entre cette responsabilité hypothétique et les conséquences du sinistre, de:
- (a) déclarer qu'ils n'auraient aucune obligation d'indemnisation envers les défenseurs pour aucun motif que ce soit, ni directement, ni indirectement, ni par voie de recours;
  - (b) déclarer que cette responsabilité hypothétique serait limitée comme le prévoit le règlement applicable aux plaignants;<sup><3></sup> et
  - (c) déclarer que les trois premiers défenseurs mentionnés au paragraphe 14.2.1 mettraient hors de cause et indemniserait les plaignants pour toute somme qu'ils pourraient avoir à payer.
- 14.2.4 Dans leur plaidoirie, les plaignants ont indiqué que Registro Italiano Navale avait classé l'*Erika* en août 1998 et que RINA avait effectué l'inspection annuelle de l'*Erika*, commencée le 16 août 1999 à Gênes (Italie) et achevée le 24 novembre 1999 à Augusta (Italie).
- 14.2.5 Les plaignants ont déclaré que, diverses parties ayant rendue publique leur intention d'impliquer RINA, ils avaient intérêt à obtenir dès que possible un jugement excluant leur responsabilité dans le sinistre et ses conséquences.
- 14.2.6 Les plaignants ont prétendu que les tribunaux italiens avaient compétence conformément à l'article 5.3 de la Convention de Bruxelles de 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, qui prévoit:
- qu'une personne domiciliée dans un État partie peut être poursuivie en justice dans un autre État partie.
- 3) pour des faits de nature délictuelle ou quasi-délictuelle devant les tribunaux du lieu où les faits dommageables se sont produits.
- 14.2.7 Les plaignants ont argué du fait que les dispositions de canalisation contenues à l'article III.1 et III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile excluent toute responsabilité des sociétés de classification. Ils ont également fait valoir qu'il avait été établi lors de grands arrêts de jurisprudence britanniques et américains que le propriétaire est le seul responsable de l'exploitation, de l'entretien et de la navigabilité de son navire et que la responsabilité ne peut pas incomber à la société de classification qui n'est ni le garant ni le souscripteur du navire classé.
- 14.2.8 La première audience aura lieu le 4 décembre 2000.

---

<3> Ces Règles prévoient que la responsabilité de RINA, quel que soit le montant des dommages subis, ne saurait en aucun cas excéder une valeur égale à cinq fois le total des montants perçus par RINA en contrepartie des services rendus dont dérivent lesdits dommages.

14.3 Autres procédures judiciaires en France

14.3.1 Le 22 mai 2000, 18 communes, quatre associations de pêche, trois associations de mytiliculteurs, un Comité du tourisme et une Chambre de Commerce, tous situés dans le Département de la Vendée, ont intenté une action devant le tribunal de Commerce de La Roche sur Yon contre les parties mentionnées au paragraphe 14.1.1 ci-dessus. Les plaignants ont demandé que le Tribunal tiennent les défenseurs conjointement et solidairement responsables de l'indemnisation des plaignants pour les dommages subis à la suite du sinistre de l'*Erika*. Les plaignants ont basé leur action sur les mêmes motifs que ceux exposés au paragraphe 14.1.3.

14.3.2 Les plaignants ont demandé au Tribunal d'ordonner au Fonds de 1992 d'intervenir dans la procédure.

14.3.3 Une première audience se tiendra le 5 septembre 2000.

14.4 Mesures prises par l'Administrateur

L'Administrateur étudie les questions soulevées dans les diverses procédures judiciaires en collaboration avec les avocats français et italiens<sup><4></sup> du Fonds de 1992.

**15 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre**

Le Comité exécutif est invité à:

- (a) prendre note des informations fournies 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 effectuer des paiements et, dans l'affirmative, à quel niveau; et
- (d) donner à l'Administrateur toute instruction qu'il jugera utile concernant les procédures judiciaires exposées à la section 14.

\* \* \*

## ANNEXE

### Opération d'évacuation des hydrocarbures de l'*Erika*

#### **1 Plan général des opérations**

- 1.1 Il a été décidé que les hydrocarbures qui se trouvent dans les deux parties de l'épave de l'*Erika* seraient évacués au moyen d'un pompage faisant intervenir un transfert hydrostatique.
- 1.2 Pour mener à bien cette opération dans les délais prévus, il faudra mobiliser un grand nombre d'embarcations et beaucoup de matériel.
- 1.3 Voici les principaux équipements qui seront utilisés sur le fond marin:
  - a) module de raccordement et de mélange
  - b) module de transfert et de pompage
  - c) flexibles de connexions et vannes
  - d) générateurs et systèmes de contrôle
- 1.4 À la surface, se trouveront les équipements suivants:
  - a) navire de support de plongée au dessus de chaque partie de l'épave
  - b) navires de pompage et de récupération des hydrocarbures
  - c) pétrolier-navette
  - d) deux navires antipollution sur pied d'intervention
- 1.5 Dans les premiers temps du chantier, les cuves des deux parties du navire seront percées pour que l'on puisse y poser des vannes. Ce sont des robots (ROV) qui effectueront le gros de ce travail, mais il faudra aussi faire appel à des plongeurs, entre autres pour nettoyer les débris et dégager les obstructions, notamment sur les ponts de la partie avant de l'épave.
- 1.6 Deux bateaux antipollution équipés de barrages isolateurs 'haute mer', d'écumeurs, de matériaux absorbants et de dispersants seront sur pied d'intervention tant que durera l'opération, au cas où il y aurait déversement d'hydrocarbures. Des navires de la marine française se trouveront également sur site.
- 1.7 Le module de raccordement et de mélange et le module de transfert et de pompage seront installés sur le fond marin, puis raccordés à l'épave et au navire de récupération par des flexibles. L'on procédera ensuite à l'opération de pompage proprement dite.
- 1.8 Étant donné la grande viscosité des hydrocarbures de cargaison, il restera un volume résiduel d'hydrocarbures piégé dans les espaces entre lisses. Pour permettre l'aspiration de ce résidu, une huile diesel de faible viscosité sera injectée dans les cuves. Cette injection permettra dans un premier temps de déplacer les hydrocarbures de cargaison très visqueux puis de les pomper à l'aide de tuyaux d'aspiration. Enfin, l'huile diesel, chargée d'un certain volume d'hydrocarbures dilués, sera elle aussi aspirée. Ces hydrocarbures dilués seront si peu visqueux qu'ils pourront être pompés sans difficultés jusqu'au point où les tuyaux sont raccordés à la cuve, puis emprunter les tuyaux de raccordement pour passer de la cuve au module de raccordement et de mélange, et ensuite être pompés jusqu'au navire de récupération des hydrocarbures.
- 1.9 Les hydrocarbures ainsi récupérés seront stockés et chauffés dans les cuves du navire de récupération. Puis, ils seront transportés par un pétrolier navette, dans un premier temps jusqu'à des citernes situées à terre, puis jusqu'aux raffineries de Total Fina.
- 1.10 Une fois terminée l'évacuation des hydrocarbures, les raccordements seront enlevés, les vannes fermées et l'ensemble des navires et des équipements sera alors mis hors service.



1.11 Les diagrammes ci-joints indiquent l'emplacement des navires et des équipements qui serviront à l'évacuation des hydrocarbures de l'*Erika*.

## **2 Méthode du transfert hydrostatique**

2.1 Étant donné la forte viscosité des hydrocarbures de cargaison qui se trouvent dans l'une et l'autre parties de l'épave de l'*Erika*, il sera difficile de procéder au pompage des hydrocarbures alors que la température ambiante de l'eau de mer sera de 9 à 12°C.

2.2 Les plongeurs vont percer des trous dans les citernes à cargaison de l'*Erika*, puis poser des vannes. Chaque citerne sera munie d'un double dispositif d'aspiration des hydrocarbures et d'entrée d'eau de mer, ce qui permettra de déplacer les hydrocarbures.

2.3 Un module de raccordement et de mélange sera installé à proximité des citernes. Le moment voulu, une huile diesel verte, de faible viscosité, sera mélangée avec les hydrocarbures pour en réduire la viscosité et en faciliter le pompage jusqu'à la surface.

2.4 À partir du module de mélange, le mélange hydrocarbures-fluidifiant sera aspiré dans un ballon de transfert sous pression grâce à la différence de pression entre les citernes du navire et le module de transfert. Pour que les hydrocarbures puissent être aspirés des citernes alors que la pression sous-marine est d'environ 10 à 12 kg/cm<sup>2</sup>, on peut réduire la pression dans le module de transfert jusqu'à ce qu'elle soit égale à la pression atmosphérique en injectant de l'azote dans le ballon puis en évacuant l'azote par l'évent jusqu'au navire de surface, de manière à exclure la moindre pression de l'eau de mer dans le ballon. Ainsi, la pression du ballon est inférieure à la pression sur le fond marin. Il y aura une différence de pression de 10 à 12 kg/cm<sup>2</sup>, ce qui permettra aux hydrocarbures des cuves de s'écouler dans le ballon de transfert, après avoir emprunté le module de mélange.

2.5 Lorsque le mélange aura atteint un certain niveau dans le ballon de transfert, la pompe de transfert commencera à le pomper jusqu'à la surface. Les hydrocarbures seront stockés dans un bac de récupération dans lequel ils seront chauffés, puis transférés dans un pétrolier navette.



