



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

COMITÉ EXÉCUTIF
8ème session
Point 5 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.8/8
6 juillet 2000
Original: ANGLAIS

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

(tenue les 5 et 6 juillet 2000)

Président: M. L S Chai (République de Corée)

Vice-Président: M. J Wren (Royaume-Uni)

Ouverture de la session

1 Adoption de l'ordre du jour

Le Comité exécutif a adopté l'ordre du jour publié sous la côte 92FUND/EXC.8/1.

2 Examen des pouvoirs des représentants

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

Allemagne	Grèce	République de Corée
Canada	Îles Marshall	Royaume-Uni
Danemark	Lettonie	Tunisie
Espagne	Libéria	Venezuela
France	Mexique	

Le Comité exécutif a pris note de l'information communiquée par l'Administrateur, selon laquelle tous les membres susmentionnés du Comité avaient présenté des pouvoirs en bonne et due forme.

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

Algérie	Finlande	Panama
Belgique	Grenade	Pays-Bas
Chine (Région administrative spéciale de Hong-kong)	Irlande	Philippines
Chypre	Japon	Suède
	Norvège	

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

États qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à la Convention portant création du Fonds de 1992:

Antigua-et-Barbuda	Inde	Pologne
Fidji	Italie	Trinité-et-Tobago
Géorgie	Malte	

Autres États

Arabie saoudite	Équateur	République arabe syrienne
Chili	Nigéria	Turquie

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

Organisations intergouvernementales:

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

Organisation maritime internationale (OMI)

Commission européenne (CE)

Organisations non-gouvernementales internationales:

Comité maritime international (CMI)

Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC)

Federation of European Tank Storage Associations (FETSA)

International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO)

International Group of P & I Clubs

International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)

Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

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

3 Sinistre de l'Erika

3.1 Le Comité exécutif a pris note de l'évolution de la situation s'agissant du sinistre de l'Erika, telle que consignée dans les documents 92FUND/EXC.8/2 et 92FUND/EXC.8/2/Add.1.

3.2 La délégation française a déclaré qu'en ce qui concernait les opérations de nettoyage, la situation s'était considérablement améliorée depuis la session précédente du Comité. La majorité des plages avaient été examinées et étaient accessibles au public. La délégation française a également fait savoir que les préparatifs en vue du pompage des hydrocarbures se déroulaient de manière très satisfaisante. Elle a évoqué l'étude approfondie réalisée par le Ministère français de l'économie, des finances et de l'industrie sur l'impact possible de la pollution sur le secteur du tourisme et a estimé que cette étude pourrait être un élément utile à la prise de décision quant au niveau des paiements.

Opérations d'enlèvement des hydrocarbures

- 3.3 Le Comité a relevé que les opérations d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave de la partie avant de l'*Erika* avaient commencé le 3 juillet 2000, qu'au 4 juillet 2000, 1 268 tonnes d'hydrocarbures avaient été récupérées et que le pompage des hydrocarbures des deux parties de l'épave s'achèverait en octobre 2000.

Traitement des demandes d'indemnisation

- 3.4 Le Comité exécutif a noté qu'en prévision du grand nombre de demandes d'indemnisation, l'assureur de l'*Erika* - la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual) - et le Fonds de 1992 avaient établi à Lorient un Bureau des demandes d'indemnisation.
- 3.5 Le Comité exécutif a noté l'intrusion de plusieurs individus dans le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient le 13 mars 2000. Il a relevé en outre que quatre personnes avaient fait irruption dans les bureaux des experts du Fonds de 1992 à Brest le 9 mai 2000, que ces personnes avaient proféré des menaces contre le personnel et avaient fait parvenir aux médias des textes dans lesquels ils menaçaient les experts et leurs familles.
- 3.6 La délégation française a relevé les incidents fâcheux dont il est question au paragraphe 3.5 et fait savoir que les autorités françaises avaient pris les mesures voulues pour que ces agissements ne se reproduisent pas.
- 3.7 Tout en disant comprendre ce que ressentaient les habitants des zones touchées par le sinistre de l'*Erika*, le Comité exécutif a fait sienne la position de l'Administrateur, lequel avait qualifié d'inacceptables les attaques, menaces et autres mesures d'intimidation visant le personnel du Bureau des demandes d'indemnisation ou d'autres personnes engagées par le Fonds, ainsi que leurs familles, et avait fait savoir qu'il ne serait pas possible pour le Fonds de 1992 de maintenir ses opérations en France si de tels procédés continuaient.

Demandes d'indemnisation

- 3.8 Le Comité a noté qu'au 30 juin 2000 le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient avait reçu 1 158 demandes d'indemnisation et 492 demandes complémentaires et qu'à cette date la Steamship Mutual avait effectué des paiements provisoires à 415 demandeurs pour un montant total de FF10 473 923 (£1 million). Il a relevé également que la Steamship Mutual avait autorisé des paiements provisoires pour FF1 311 034 (£130 000) à plus de 262 demandeurs. Il a aussi noté que l'Administrateur avait approuvé toutes ces demandes pour le montant correspondant aux paiements.

Procédure en limitation

- 3.9 Le Comité a rappelé qu'à la demande du propriétaire du navire, le Tribunal de commerce de Nantes avait fixé le montant de limitation applicable à l'*Erika* à FF84 247 733 (£8,4 millions).

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

- 3.10 Le Comité exécutif a rappelé qu'à sa sixième session, il avait décidé que la conversion en francs français de 135 millions de DTS, montant maximum payable en vertu de la Convention portant création du Fonds de 1992, 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 ce taux, 135 millions de DTS représentent donc FF1 211 966 881 (document 92FUND/EXC.7/5, paragraphe 3.3.23).

Autres sources de financement

- 3.11 Le Comité exécutif a noté que le Gouvernement français avait mis en place une procédure pour permettre aux demandeurs dont la demande avait été évaluée par les experts techniques du Fonds de 1992 et de la Steamship Mutual et approuvée par le Fonds d'obtenir une avance auprès de la Banque du développement des petites et moyennes entreprises. Il a été noté que ces avances représenteraient un certain pourcentage des montants approuvés par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual, déduction faite de tout montant reçu de la part de la Steamship Mutual ou du Fonds de 1992.
- 3.12 Il a été noté que le Gouvernement français avait également mis en place un mécanisme permettant d'assurer des paiements d'urgence dans le secteur de la pêche, lequel était géré par OFIMER, (Office national interprofessionnel des produits de la mer et de l'aquaculture), organisme public rattaché au Ministère français de l'agriculture et des pêches. Il a été noté en outre qu'OFIMER pouvait faire des paiements aux demandeurs jusqu'à concurrence de FF200 000 (£20 000) sur la base de ses propres évaluations du préjudice subi.
- 3.13 Le Comité exécutif a remercié le Gouvernement français des mesures prises pour créer les mécanismes administrés l'un par la Banque du développement des petites et moyennes entreprises, l'autre par OFIMER.

Paiements assumés par l'assureur du propriétaire du navire

- 3.14 Le Comité a noté que jusqu'au 31 mai 2000, les paiements effectués par la Steamship Mutual étaient de nature provisoire et intervenaient dans des circonstances particulières. Il a été relevé en outre que fin mai, un grand nombre de demandes avaient été approuvées par la Steamship Mutual et le Fonds de 1992, mais qu'étant donné que ces demandeurs-là ne connaissaient pas de difficultés financières particulières, aucun paiement provisoire ne leur avait été versé. Il a été noté enfin que pour veiller à ce que tous les demandeurs soient indemnisés, la Steamship Mutual avait décidé de verser à tous les demandeurs dont la demande avait été approuvée l'équivalent de 50% des montants approuvés; en vertu de ce mécanisme, 93 demandeurs ont été indemnisés en juin 2000.
- 3.15 Le Comité exécutif a remercié la Steamship Mutual et a noté que celle-ci était avait confirmé être prête à continuer à payer 50% des montants approuvés de toute demande jusqu'à ce que le paiement total s'approche du montant de limitation, soit environ FF84 millions.
- 3.16 Une délégation, tout en se félicitant de la décision de la Steamship Mutual de continuer de faire des paiements représentant 50% des montants approuvés, a souligné que cette décision ne devait pas influencer la décision du Comité exécutif, car le risque encouru par l'assureur était bien moindre que celui encouru par le Fonds de 1992.

Engagements de la part de Total Fina et du Gouvernement français

- 3.17 Il a été rappelé que Total Fina s'était engagé à ne pas maintenir à l'encontre du Fonds de 1992 ou du fonds de limitation du propriétaire du navire ses demandes d'indemnisation pour une quelconque inspection ou opération visant l'épave (y compris l'enlèvement des hydrocarbures) si, du fait de ces demandes, le montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992 - à savoir 135 millions de DTS - devait être dépassé. Le Comité a également rappelé que Total Fina avait pris l'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 la côte atlantique en tant que destination touristique jusqu'à concurrence de FF30 millions.

- 3.18 Le Comité a rappelé que le Gouvernement français s'était engagé à ne pas faire valoir de demande d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992 ou du fonds de limitation si, du fait de cette demande, le montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992 devait être dépassé. Le Comité a rappelé également que cet engagement portait sur l'ensemble des frais engagés par l'État pour lutter contre la pollution, notamment au titre du Plan Polmar et sur 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. Il a en outre été rappelé que la délégation française avait souligné que les demandes du Gouvernement français auraient priorité sur toute demande présentée par Total Fina.
- 3.19 Le Comité s'est une fois de plus félicité de l'engagement de Total Fina et de celui du Gouvernement français, car la décision d'accepter d'être les derniers créanciers faciliterait beaucoup la décision quant au niveau total des demandes susceptibles d'être présentées.

Décisions prises par le Comité lors de sessions antérieures

- 3.20 Le Comité exécutif a rappelé qu'à ses 6^{ème} et 7^{ème} sessions il avait 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 (documents 92FUND/EXC.6/5 paragraphe 3.9 et 92FUND/EXC.7/5, paragraphe 3.3.11).
- 3.21 Il a été rappelé qu'étant donné l'incertitude quant au montant total des demandes établies, le Comité exécutif avait 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 (documents 92FUND/EXC.6/5, paragraphe 3.18 et 92FUND/EXC.7/5, paragraphe 3.3.12).
- 3.22 Une délégation a appelé l'attention sur le fait que le pouvoir qu'avait l'Administrateur de faire des paiements provisoires en vertu de la règle 7.9 du Règlement intérieur était assorti de plusieurs restrictions et qu'il y aurait peut-être donc lieu de réviser ladite règle.

Estimations du montant total des demandes établies et examen du niveau des paiements à verser par le Fonds de 1992

- 3.23 Le Comité a noté que des demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage avaient été reçues de la part d'un certain nombre de communes, portant essentiellement sur les coûts fixes non remboursables en vertu du Plan Polmar, et que l'on s'attendait à d'autres demandes de ce type. Il a été noté en outre qu'il était possible que plusieurs communes présentent des demandes d'indemnisation à l'encontre du propriétaire du navire/Steamship Mutual et du Fonds de 1992 portant également sur leurs coûts supplémentaires, plutôt que de présenter leurs demandes à ce titre dans le cadre du Plan Polmar. Le Comité a noté que, de l'avis de l'Administrateur il était difficile d'évaluer le nombre total de demandes au titre des opérations de nettoyage susceptibles d'être présentées directement au Fonds de 1992 et à la Steamship Mutual, mais que ces demandes pourraient atteindre à quelque FF200 à 300 millions (£20 - 30 millions).
- 3.24 Le Comité exécutif a noté que, concernant le secteur de la pêche et de la mariculture, les experts du Fonds de 1992 estimaient que le montant total des demandes au titre du préjudice économique pourrait être de l'ordre de FFr200 millions (£20 millions) et qu'à ce chiffre devaient s'ajouter les demandes au titre de campagnes promotionnelles visant à atténuer l'effet du sinistre.
- 3.25 Le Comité a pris note du résultat de la vaste étude qui a été menée au sein du Ministère français de l'économie, des finances et de l'industrie sur l'étendue des dommages causés par le sinistre de l'*Erika* à l'industrie du tourisme, comme cela est résumé par l'Administrateur à l'annexe I du document 92FUND/EXC.8/2/Add.1. Il a été noté que, selon cette étude, il a été estimé que le montant total des demandes recevables dans ce secteur serait de l'ordre de FF800 à 1 500 millions

(£80 – 150 millions). Le Comité a également pris note des observations relatives aux résultats de l'étude formulées par les experts du Fonds de 1992, L & R Consulting (L & R), comme cela est exposé à l'annexe II de ce même document.

- 3.26 Les experts du Ministère français de l'économie, des finances et de l'industrie qui ont mené cette étude ont expliqué la méthode appliquée et l'étendue des ressources et des informations utilisées pour son élaboration.
- 3.27 Le Comité a noté qu'il planait quelque incertitude quant aux effets des dommages par pollution à la suite du sinistre de l'*Erika* sur le secteur du tourisme. Il a relevé en outre que l'étude effectuée au sein du ministère français de l'économie, des finances et de l'industrie mettait l'accent sur l'extrême difficulté de prévoir de manière précise les résultats probables du secteur touristique au cours de la saison estivale 2000. Il a été noté qu'il était indiqué dans le rapport de mission que cette incertitude était renforcée par l'attention médiatique, par l'état des plages ainsi que par les risques posés par l'opération de pompes des hydrocarbures se trouvant dans l'épave de l'*Erika*.
- 3.28 Le Comité a noté que l'Administrateur, tout comme le cabinet L & R, était impressionné par la profondeur de l'analyse effectuée par le Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie. Il a été noté que des recherches exhaustives, menées aux niveaux tant macro-économique que micro-économique, se fondaient, entre autres, sur des statistiques détaillées sur le secteur touristique.
- 3.29 La délégation du Royaume-Uni a convenu que les enquêtes menées par le Gouvernement français étaient très impressionnantes mais que, concernant la politique à suivre, le Comité ne devrait pas se prononcer sur le niveau des paiements uniquement d'après les informations fournies par le gouvernement du pays touché. La délégation a donc proposé que les experts du Fonds de 1992 soient invités à donner au Comité leur avis sur l'étude effectuée au sein du Ministère français.
- 3.30 Les experts du Fonds de 1992 ont confirmé qu'ils avaient été impressionnés par le niveau des ressources mobilisées par le Gouvernement français et que les résultats obtenus étaient très proches de ceux des enquêtes qu'ils avaient eux-mêmes menées. Ils ont souligné que la situation en France changeait d'un jour à l'autre, et ont déclaré que les résultats des récentes inspections des plages dans la région avaient été encourageants et que le public en avait été informé par les médias. De l'avis des experts, les résultats de la saison touristique 2000 pourraient être plus proches de la limite inférieure que de la limite supérieure des chiffres estimés par les experts du Gouvernement français.
- 3.31 Le Comité a considéré que les conclusions de la mission ministérielle apportaient la meilleure estimation qu'il était possible, à ce stade, de faire du montant des demandes d'indemnisation recevables du secteur touristique. Il partageait toutefois le souci exprimé et dans le rapport de la mission et par L & R au sujet du caractère incertain des estimations. Il a noté en particulier que les estimations données dans le rapport s'appuyaient sur la politique des FIPOL en matière de critères de recevabilité des demandes au titre du préjudice économique pur. On a cependant fait savoir à l'Administrateur que les tribunaux français pourraient bien retenir une interprétation plus large de la notion de dommage par pollution.
- 3.32 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. Il a été estimé que le pourcentage du paiement des montants des demandes devaient être suffisant pour inciter les demandeurs à régler leurs demandes à l'amiable. Un certain nombre de délégations ont appuyé ce point de vue en particulier parce qu'il tendait à prouver qu'il ne serait pas souhaitable que le Fonds fixe un pourcentage trop faible pour les demandes établies.
- 3.33 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 portant création du Fonds de 1992, 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.

- 3.34 Le Comité exécutif a noté qu'aux fins de l'examen du niveau des paiements du Fonds de 1992, les demandes de Total Fina et du Gouvernement français dont il était question aux paragraphes 3.17 et 3.18 ci-dessus pouvaient être exclues, car les intéressés feraient valoir ces demandes uniquement si et dans la mesure où toutes les autres demandes auront été acquittées en totalité. Il a également noté que les montants plus élevés qui avaient été estimés pour les demandes formées au titre des opérations de nettoyage, les demandes du secteur de la pêche et de la mariculture et du secteur touristique se chiffraient au total à quelque FF2 000 millions (£200 millions), plus les dépenses engagées pour les campagnes promotionnelles dans les secteurs de la pêche et du tourisme afin d'atténuer l'effet du sinistre. Le Comité a pris note de l'avis de l'Administrateur selon lequel, si ce chiffre était exact, il serait possible d'établir le niveau des paiements du Fonds de 1992 à 50% du préjudice ou dommage effectivement subi par chaque demandeur. Le Comité a cependant noté en outre que ces estimations souffraient d'un certain nombre d'incertitudes, concernant notamment les demandes ayant trait au tourisme, le risque d'une nouvelle pollution en cas de déversement lors du pompage et l'attitude des tribunaux français face aux critères de recevabilité des demandes.
- 3.35 Toutes les délégations ont souligné la difficulté de prendre une décision dans ces conditions. La plupart ont déclaré qu'elles étaient favorables au niveau retenu pour les paiements du Fonds de 1992, soit 50%. Certaines délégations ont estimé qu'un pourcentage de 40% serait plus approprié en raison des incertitudes relatives au montant total des demandes éventuelles comme cela est souligné plus haut, mais elles ont déclaré qu'elles étaient disposées à accepter le niveau de 50%.
- 3.36 Il a été décidé que les gouvernements des États membres du Fonds de 1992 étaient tenus de défendre le régime d'indemnisation créé en vertu des Conventions de 1992. Il a été déclaré que le montant d'indemnisation maximal avait été fixé par les gouvernements de manière abstraite et non pas dans le cadre d'un sinistre particulier, et qu'il s'ensuivait inévitablement un calcul au prorata dans le cas où le montant total des demandes établies risquait de dépasser le montant maximal d'indemnisation disponible.
- 3.37 La délégation des observateurs du Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) a déclaré qu'elle avait pris note de la prudence du Comité exécutif et de l'accent mis sur l'importance de traiter tous les demandeurs de la même manière. Elle a estimé que, quelle que soit la décision du Comité, il importait que le Fonds de 1992 soit en mesure de régler rapidement les demandes et que les membres de l'OCIMF, dont beaucoup étaient des contributeurs au Fonds de 1992, souscriraient à la décision du Comité exécutif.
- 3.38 Vu l'incertitude quant au montant total des demandes d'indemnisation nées de ce sinistre, le Comité exécutif a décidé que les paiements du Fonds de 1992 seraient pour le moment limités à 50% du préjudice ou dommage effectivement subi par chaque demandeur, conformément aux évaluations des experts du Fonds de 1992. Le Comité a décidé en outre de réexaminer le niveau des paiements à sa 9^{ème} session, prévue pour octobre 2000, en fonction de tout complément d'information sur le niveau probables des demandes.
- 3.39 La délégation française a déclaré qu'elle comprenait que plusieurs délégations aient émis des réserves concernant l'incertitude qui continuait de planer quant au montant total des demandes possibles en dépit des études approfondies effectuées par les experts du Fonds de 1992 et au sein du Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie, qui avaient abouti à des conclusions

analogues. La délégation française a souligné que la décision du Comité selon laquelle le Fonds de 1992 devrait effectuer des paiements à hauteur de 50% des demandes établies constituait un acte de solidarité et de soutien à l'égard des victimes du sinistre de l'*Erika* et reflétait l'optique du Fonds de 1992.

- 3.40 La délégation du Royaume-Uni a déclaré qu'il serait très utile de poursuivre les études menées par le Gouvernement français afin que les résultats puissent aider le Comité exécutif à examiner à l'avenir les demandes du secteur touristique.
- 3.41 La délégation française a déclaré que le Gouvernement français avait demandé cette étude pour vérifier le niveau des dommages, pour son propre compte mais aussi aux fins du Fonds de 1992, et qu'il avait l'intention de poursuivre dans ce sens aussi longtemps que cela serait nécessaire. La délégation a confirmé quelles informations découlant de cette étude seraient mises à la disposition du Comité.

Enquête sur la cause du sinistre

- 3.42 Le Comité a pris note des éléments nouveaux apparus lors de l'enquête menée sur les causes du sinistre et a chargé l'Administrateur de poursuivre son enquête.

Procédures judiciaires

- 3.43 Le Comité a pris note de l'évolution de la situation concernant les différentes procédures judiciaires.
- 3.44 Le Comité a pris note que des actions en justice étaient intentées en France devant quatre tribunaux (Tribunaux de Commerce de Nantes, de Vannes, de La Roche sur Yon et de Lorient) à l'encontre notamment de RINA SpA et de Registro Italiano Navale (documents 92FUND/EXC.8/2, paragraphes 14.1.1 à 14.1.3 et 92FUND/EXC8.2/Add.1, paragraphes 8.2 à 8.3), pour demander que les tribunaux tiennent les défendeurs responsables des dommages nés du sinistre.
- 3.45 Le Comité a noté que RINA SpA et Registro Italiano Navale avaient engagé des poursuites contre, entre autres, le Fonds de 1992 auprès du tribunal de Syracuse (section d'Augusta) (Italie), demandant que le Tribunal déclare que RINA SpA et Registro Italiano Navale n'étaient responsables ni du sinistre de l'*Erika*, ni de la pollution de la côte française ni d'aucune autre conséquence du sinistre quelle qu'elle soit. Il a été noté que les plaignants avaient prétendu que les tribunaux italiens avaient compétence conformément à l'article 5.3 de la Convention de 1968 de Bruxelles.
- 3.46 Le Comité exécutif a pris note du point de vue de l'Administrateur selon lequel le Fonds de 1992, fidèle à la politique qui était la sienne, ne devrait envisager d'intenter une action récursoire dans un cas particulier uniquement lorsque l'enquête sur la cause du sinistre a été achevée, et qu'il avait donc décidé qu'il était prématuré d'envisager une action récursoire dans le cas de l'*Erika* à ce stade-ci.
- 3.47 Le Comité a noté que l'Administrateur estimait qu'il serait en tout état de cause plus normal que toute action ayant trait à l'éventuelle responsabilité de RINA SpA et de Registro Italiano Navale relève des tribunaux français. Il a été noté également que, pour protéger la position du Fonds de 1992, l'Administrateur avait donc intenté une action contre RINA SpA et Registro Italiano Navale devant le Tribunal de commerce de Vannes, le Tribunal de commerce de La Roche sur Yon et le Tribunal de commerce de Lorient, demandant au Tribunal de se joindre au Fonds de 1992 dans le cadre de la procédure engagée par le Conseil Général du Morbihan et d'autres. Il a été noté en outre que le Fonds de 1992 avait demandé que le Tribunal suspende la procédure jusqu'à l'achèvement des diverses enquêtes en cours sur la cause du sinistre. Il a été noté que l'Administrateur avait fait valoir que les actions engagées par le Fonds de 1992 étaient de nature

conservatoire et que le Fonds se réservait le droit de présenter à un stade ultérieur des demandes contre les deux défenseurs, en vue de se faire rembourser tout montant que le Fonds aurait versé aux victimes de dommages dus à une pollution par les hydrocarbures en vertu des Conventions de 1992. De plus, il a été noté que le Fonds s'est également réservé le droit d'intenter des actions analogues contre toute autre partie susceptible d'être responsable, en fonction de l'issue des enquêtes sur la cause du sinistre.

- 3.48 La délégation des observateurs italiens a estimé qu'il ne serait pas approprié de formuler des observations sur le contenu des documents 92FUND/EXC.8/2, paragraphes 14.1.3, 14.2 et 14.2.2 et 92FUND/EXC.8/2/Add.1, paragraphe 9, tant que la procédure judiciaire était en attente. La délégation italienne a cependant appelé l'attention du Comité sur le fait que Registro Italiano Navale (RINA) avait agi dans l'affaire de l'*Erika* en tant qu'organisme de certification conformément à un accord passé avec les autorités maltaises. La délégation italienne a demandé que le Fonds de 1992 prenne note de cette information compte tenu des actions en justice intentées par l'Administrateur à l'encontre de RINA devant les tribunaux français.
- 3.49 Le Comité exécutif a fait sienne la position de l'Administrateur ainsi que les mesures prises par celui-ci pour protéger les intérêts du Fonds de 1992, notamment les actions en justice intentées à l'encontre de RINA SpA et du Registro Italiano Navale.

Action à l'encontre de Total Fina en dehors du cadre des Conventions de 1992

- 3.50 L'Administrateur a appelé l'attention du Comité exécutif sur les procédures judiciaires engagées récemment contre le Groupe Total Fina devant le tribunal de commerce de Saint-Nazaire au motif que la cargaison de l'*Erika* devait être considérée comme des déchets et que Total Fina devait par conséquent être tenu responsable pour tout dommage causé par ce produit. L'Administrateur a déclaré que vu que cette action était hors cadre des Conventions de 1992, il estimait que le Fonds de 1992 ne devait pas intervenir dans cette procédure. Il a mentionné qu'il avait cependant l'intention de suivre cette procédure.

Reproches adressés au Fonds de 1992

- 3.51 Le Comité a noté que dans le cadre du sinistre de l'*Erika*, le Fonds de 1992 et le régime international d'indemnisation avaient fait l'objet de vives critiques en France, dans les médias comme ailleurs. D'aucuns avaient prétendu que le montant total d'indemnisation de 135 millions de DTS (FF1 200 millions) fixé dans les Conventions de 1992 était bas à un point inadmissible et que le Fonds devrait prendre des mesures pour dégager d'autres crédits. Le Comité exécutif a noté en outre que certains avaient prétendu qu'il était inacceptable que les demandes des premiers demandeurs soient payées au prorata et que le problème de l'égalité du traitement entre les premiers et les derniers demandeurs était un problème que le Fonds de 1992 devait résoudre lui-même. Il a enfin été noté que la politique du Fonds consistant à exiger des demandeurs qu'ils justifient leurs pertes en présentant des documents ou autres preuves à l'appui de leur demande avait également été critiquée.
- 3.52 L'Administrateur a informé le Comité que dans ses contacts avec les médias et les représentants des secteurs public et privé, il avait expliqué les principaux éléments du régime international s'appuyaient sur les Conventions de 1992. Il avait fait valoir que celles-ci avaient été convenues entre un certain nombre de pays, dont la France, que les Conventions avaient été approuvées par l'Assemblée nationale et le Sénat et qu'elles faisaient partie intégrante du droit interne de la France. Il avait insisté sur le fait que le montant maximal disponible en vertu des conventions avait été fixé par les États au moment où les conventions avaient été adoptées et que le Fonds de 1992 ne pouvait, juridiquement parlant, décider d'augmenter les crédits mis à disposition pour le sinistre de l'*Erika*. Il avait fait valoir en outre que le Fonds de 1992 était juridiquement tenu de faire en sorte que, dans toute la mesure possible, les demandeurs soient tous traités de la même manière, et que, si le montant total des demandes établies dépassait le montant total disponible à titre d'indemnisation, les demandeurs devaient tous recevoir le même pourcentage du montant

approuvé de chaque demande. L'Administrateur a dit avoir fait savoir que cette façon de procéder avait été utilisée dans de nombreux sinistres antérieurs par le Fonds de 1971 et tout récemment par le Fonds de 1992 dans le cas du *Nakhodka*. Il a dit avoir insisté sur le fait que la politique du Fonds de 1992 avait été déterminée par les représentants des gouvernements des États Membres et que les critères régissant la recevabilité des demandes d'indemnisation avaient aussi été fixés par les représentants des gouvernements des États Membres, y compris l'obligation faite aux demandeurs de justifier le préjudice subi par la présentation de documents et d'autres preuves à l'appui de leur demande.

- 3.53 Le Comité exécutif a noté qu'une Mission d'information mise en place par le Sénat français avait récemment publié un rapport très positif en ce qui concerne le régime international d'indemnisation fondé sur les Conventions de 1992, mais que certaines propositions visant à améliorer le régime y étaient formulées.
- 3.54 L'Administrateur a informé le Comité que, dans la perspective d'améliorer les contacts avec les médias français, le Fonds de 1992 avait engagé un consultant en relations publiques.
- 3.55 Le Comité exécutif a fait sienne la position de l'Administrateur dans ses contacts avec les médias et avec les représentants des secteurs tant public que privé. Le Comité a souligné qu'il importait que le Fonds de 1992 établisse des contacts satisfaisants avec les médias.

4 Divers

4.1 Sinistre du *Nakhodka*

- 4.1.1 Le Comité exécutif a pris note des éléments nouveaux intervenus concernant le sinistre du *Nakhodka*, contenus dans le document 92FUND/EXC.8/3.

Bilan des demandes d'indemnisation

- 4.1.2 Il a été noté qu'au 30 juin 2000, des montants se chiffrant au total à ¥13 645 millions (£78 millions) avaient été versés par les Fonds de 1971 et de 1992, le propriétaire du navire et son assureur - la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club). Il a été noté en outre que, sur ce montant, ¥3 383 millions (£20 millions) avaient été acquittés par le Fonds de 1992 après la 7^{ème} session du Comité exécutif, tenue en avril 2000.
- 4.1.3 Le Comité exécutif a rappelé qu'à sa 7^{ème} session, il avait relevé le niveau des paiements des Fonds de 1992, qui sont ainsi passés de 60% à 70% du montant des dommages effectivement subis par chaque demandeur (document 92FUND/EXC.7/5, paragraphe 3.1.12). Le Comité a rappelé en outre que, à sa première session, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 avait pris la décision correspondante quant au niveau des paiements du Fonds de 1971 (document 71FUND/AC.1/EXC.63/11, paragraphe 3.6.12).
- 4.1.4 L'Administrateur a informé le Comité que, du fait de la décision de relever le niveau des paiements, le Fonds de 1992 avait versé un montant de ¥1 354 millions (£8,4 millions) au Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes, aux pêcheurs de neuf associations de pêche, à sept préfectures, à six compagnies d'électricité, à cent quatre-vingt dix-sept demandeurs du secteur touristique ainsi qu'à d'autres demandeurs.

Actions en justice

- 4.1.5 Le Comité exécutif a rappelé que les FIPOL avaient intenté des actions en justice devant le tribunal de district de Fukui à l'encontre du propriétaire du navire (Prisco Traffic Ltd), de la société mère Primorsk Shipping Corporation (Primorsk), de l'assureur P & I (UK Club) du propriétaire du navire et du Registre maritime russe de la navigation.

- 4.1.6 Le Comité exécutif a noté que le propriétaire du navire et le UK Club avaient dès le début été représentés par l'avocat japonais qui avait signé tous les accords de règlement avec les demandeurs au nom du propriétaire du navire ainsi que du UK Club. Il a relevé également que l'avocat avait aussi représenté à la fois le propriétaire du navire et le UK Club dans les actions qu'ils avaient intentées contre les Fonds de 1971 et de 1992. Le Comité a noté en outre que l'avocat avait informé le tribunal de district de Fukui qu'il n'était pas autorisé à recevoir d'assignation au nom du propriétaire du navire. L'Administrateur a informé le Comité que le processus d'assignation du propriétaire du navire à Nakhodka (Fédération de Russie) pouvait prendre quelque 18 mois. Le Comité a noté qu'un problème similaire concernant le processus d'assignation pouvait se poser pour Primorsk à Nakhodka et pour le Registre maritime russe de la navigation à Saint-Pétersbourg. Il a été noté que le tribunal avait fixé la première audience au 19 septembre 2001.

Enquêtes sur les causes du sinistre

- 4.1.7 Le Comité exécutif a noté que l'Administrateur poursuivait son enquête sur la cause du sinistre, en coopération avec les autorités japonaises.

4.2 Sinistre de l'*Al Jaziah 1*

- 4.2.1 Le Comité exécutif a pris note des éléments nouveaux intervenus en ce qui concerne le sinistre de l'*Al Jaziah 1*, tels qu'exposés dans le document 92FUND/EXC.8/4.
- 4.2.2 Le Comité exécutif a noté que l'on s'attendait à ce que des demandes d'indemnisation soient présentées au titre des opérations de nettoyage en mer et à terre et des opérations d'enlèvement des hydrocarbures. Il a été noté en outre qu'il n'était pas possible à ce stade d'évaluer le montant total des demandes.

Définition du terme 'navire'

- 4.2.3 Le Comité exécutif a noté que l'*Al Jaziah 1* avait une quarantaine d'années, et que l'on pensait qu'il avait été construit aux Pays-Bas. Le Comité a noté en outre que le navire était muni d'un gouvernail et d'une hélice, mais qu'il était dépourvu du moindre équipement de navigation de base. Le Comité a noté également que la conception du navire relevait de la catégorie approuvée par l'inspection néerlandaise des navires de petite taille, en tant que navire-citerne pour les eaux intérieures, et que, à la date du sinistre, il naviguait au large et exactement tel qu'il avait été conçu à l'origine, avec notamment un gaillard d'avant très bas. Il a été noté, de plus, que l'on ignorait si le navire avait été transformé pour le transport d'hydrocarbures.
- 4.2.4 Le Comité exécutif a noté qu'une assurance avait été contractée pour la coque de l'*Al Jaziah 1* auprès de la compagnie d'assurance "Saudi Arabian Insurance Company LTD.EC, qu'elle était arrivée à expiration, qu'elle avait couvert les échanges commerciaux dans le Golfe persique, le Golfe d'Oman, l'Océan indien, la côte de l'Afrique orientale et la Mer rouge, et que l'*Al Jaziah 1* aurait été fréquemment utilisé par la compagnie pétrolière Abu Dhabi National Oil Company pour le transport des hydrocarbures dans la région.
- 4.2.5 Il a été considéré en général qu'un engin relevait de la notion de "bâtiment de mer ou engin marin" s'il opérait effectivement en mer. Le Comité a par conséquent estimé que l'*Al Jaziah 1* relevait des définitions du terme 'navire' figurant dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Applicabilité des Conventions portant création des Fonds de 1971 et de 1992

- 4.2.6 Le Comité a rappelé que les Émirats arabes unis étaient partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, à la Convention portant création du Fonds de 1971 ainsi qu'à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds de 1992, car ils

n'avaient pas dénoncé ces deux dernières. Il a été noté également que la Convention portant création du Fonds de 1971 avait été incorporée dans le droit des Émirats en vertu d'un décret de 1983, que la Convention portant création du Fonds de 1992 avait été mise en œuvre en droit national en application d'un décret fédéral de 1997, et que le décret antérieur n'avait pas été abrogé et était encore en vigueur. Il a été rappelé en outre que la Convention portant création du Fonds de 1992 ne contenait pas de disposition régissant l'application simultanée de ces quatre instruments après expiration, au 15 mai 1998, de la période transitoire.

- 4.2.7 Un certain nombre de délégations ont déclaré que le Comité avait déjà décidé que l'*Al Jaziah 1* relevait de la définition du terme 'navire' aux fins des deux séries de Conventions et que, puisque les Émirats arabes unis étaient partie aux quatre conventions, les deux séries de conventions étaient applicables aux dommages par pollution nés de ce sinistre dans les Émirats.
- 4.2.8 Il a été noté que l'*Al Jaziah 1* avait eu un certificat d'immatriculation provisoire, délivré par le registre du Honduras, et que le Honduras était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile mais non pas à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Comité a estimé que les Émirats arabes unis étaient tenus en vertu d'une obligation contractuelle d'appliquer la Convention de 1969 sur la responsabilité civile en ce qui concerne la responsabilité du propriétaire du navire (voir Article 30.4b) de la Convention de Vienne sur le droit des traités).
- 4.2.9 Deux délégations ont soulevé la question de la responsabilité du Fonds, s'agissant notamment de déterminer si le navire opérait illégalement ou si l'État du pavillon et l'État où le navire avait été chargé ne garantissaient pas que celui-ci était couvert par une assurance en vertu des Conventions de 1969 et de 1992 sur la responsabilité civile. L'Administrateur a souligné que, puisque l'*Al Jaziah 1* n'était probablement pas capable de transporter une charge de plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures, il n'était pas tenu de contracter une assurance en vertu de l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et que le fait que le navire opérait illégalement ou non ne jouait pas dans la problématique de l'applicabilité des Conventions.
- 4.2.10 Un certain nombre de délégations ont estimé que toute décision sur la répartition des responsabilités entre les Fonds de 1971 et de 1992 devrait être repoussée aux sessions d'octobre 2000 du Comité exécutif du Fonds de 1992 et du Comité exécutif /Conseil d'administration du Fonds de 1971. L'Administrateur a été chargé d'examiner cette question plus avant en vue de formuler une proposition lors de ces sessions.
- 4.2.11 Le Comité a décidé que l'Administrateur pouvait informer les autorités des Émirats arabes unis que, du point de vue du Fonds de 1992, les Conventions portant création du Fonds de 1971 et de 1992 s'appliquaient au sinistre de l'*Al Jaziah 1*.

4.3 Sinistre du *Slops*

- 4.3.1 Le Comité exécutif a pris note de l'information relative au sinistre du *Slops*, telle que consignée dans le document 92FUND/EXC.8/5.
- 4.3.2 Le Comité a noté que le *Slops*, immatriculé auprès du Registre des Navires du Pirée en 1994, avait initialement été conçu et construit pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, mais qu'en 1995 il avait subi de gros travaux de transformation durant lesquels l'hélice avait été enlevée et le moteur mis hors service et officiellement plombé. Il a en outre noté qu'il avait été indiqué qu'il s'agissait de transformer le navire en installation flottante de réception et de traitement des déchets mazoutés, que depuis la conversion le *Slops* semblait être resté en permanence au mouillage au même endroit et avoir servi exclusivement au stockage et au traitement des déchets mazoutés et que les résidus d'hydrocarbures récupérés étaient vendus, après traitement, comme du fuel-oil de basse qualité.

- 4.3.3 Le Comité a examiné la question de savoir si le navire relevait ou non de la définition du terme 'navire' en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1992.
- 4.3.4 Le Comité exécutif a rappelé que, à sa quatrième session, l'Assemblée du Fonds de 1992 avait décidé que les engins exploités au large, c'est-à-dire les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO) devaient être considérés comme étant des navires uniquement lorsqu'ils transportaient des hydrocarbures en tant que cargaison à l'occasion d'un voyage à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal situé en dehors du gisement pétrolier dans lequel ils étaient normalement exploités (document 92FUND/A.4/32, paragraphe 24.3). Le Comité exécutif a noté que cette décision se fondait sur les conclusions du deuxième Groupe de travail intersessions créé par l'Assemblée pour examiner cette question.
- 4.3.5 Le Comité exécutif a également noté que bien que le Groupe de travail se soit surtout penché sur l'applicabilité des Conventions de 1992 aux engins utilisés par le secteur off-shore, l'Administrateur estimait qu'il n'y avait pas de différence notable entre le stockage et le traitement de pétrole brut dans le secteur *offshore* et le stockage et le traitement de déchets mazoutés issus de la navigation maritime. Le Comité a en outre noté que le Groupe de travail avait estimé que, pour relever du champ d'application des Conventions de 1992, un engin exploité au large devait avoir à bord des hydrocarbures persistants en tant que cargaison ou dans les soutes (document 92FUND/A.4/21, paragraphe 8.4.2).
- 4.3.6 Certaines délégations ont estimé que puisque le *Slops* ne transportait pas d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, il ne saurait être considéré comme étant un navire aux fins des Conventions de 1992. Une délégation a fait observer que cette position était étayée par le fait que les autorités grecques avaient déchargé le navire de l'obligation d'avoir à bord un certificat d'assurance en application de l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 4.3.7 La délégation grecque a estimé que le Comité, en se prononçant sur le cas du *Slops*, devait tenir compte de la décision qu'il aurait prise au sujet de l'*Al Jaziah 1* et, qu'à son avis, on pouvait plus aisément soutenir que le *Slops* était un 'navire' au sens où l'entendaient les Conventions de 1992 que l'*Al Jaziah 1*.
- 4.3.8 Le Comité exécutif a décidé que, pour les raisons exposées aux paragraphes 4.3.5 et 4.3.6, le *Slops* ne devrait pas être considéré comme étant un navire aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1992 et que ces conventions ne s'appliquaient donc pas à ce sinistre.

4.4 Réinstallation des bureaux des FIPOL

Le Comité exécutif a noté que les FIPOL avaient intégré leurs nouveaux locaux à Portland House, Stag Place, Londres SW1E 5PN le weekend des 17 et 18 juin 2000.

4.5 État des Conventions

Le Comité exécutif a pris note de l'information figurant dans le document 92FUND/EXC.8/7 relatif à l'état des Conventions portant création des Fonds de 1971 et de 1992. Il a été noté que la Convention portant création du Fonds de 1992 était en vigueur à l'égard de 44 États, que 15 autres États avaient déposé un instrument d'adhésion et que par conséquent le Fonds de 1992 compterait 59 membres d'ici juin 2001. Il a été noté en outre que 41 États étaient encore parties à la Convention portant création du Fonds de 1971, que 11 de ces États avaient déposé un instrument de dénonciation et qu'en juin 2001, le Fonds de 1971 compterait 30 membres.

4.6 Manuel sur les demandes d'indemnisation

L'Administrateur a fait savoir au Comité que les stocks du Manuel sur les demandes d'indemnisation en langue anglaise (édition de juin 1998) s'épuisaient, qu'il avait l'intention de procéder à une réédition qui comporterait quelques modifications d'ordre rédactionnel et qu'il se proposait d'y faire figurer une réserve au sujet de l'application des Conventions de 1992 aux navires-citernes à l'état lège pour tenir compte des conclusions du 2ème Groupe de travail intersessions sur ce thème.

5 Adoption du compte rendu des décisions

Le projet de compte rendu des décisions du Comité exécutif, tel qu'il figure dans le document 92FUND/EXC.8/WP.1, a été adopté, sous réserve de certaines légères modifications.
