



FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE
1971 POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION PAR
LES HYDROCARBURES

COMITÉ EXÉCUTIF
63ème session
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.63/8
10 mars 2000
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1971 A EU À CONNAÎTRE

PONTOON 300

Note de l'Administrateur

Résumé:

De nouveaux versements ont été effectués en ce qui concerne les demandes se rapportant aux opérations de nettoyage. Le Fonds de 1971 a engagé une action récursoire contre le propriétaire du remorqueur *Falcon 1* qui remorquait le *Pontoon 300* lorsque le sinistre est survenu.

Mesures à prendre:

Examiner le niveau des paiements du Fonds de 1971.

1 Introduction

- 1.1 Du fuel-oil intermédiaire s'est échappé de la barge de mer *Pontoon 300* (4 233 tjb) alors qu'elle était remorquée par le remorqueur *Falcon 1* au large de Hamriyah dans l'Émirat de Sharjah (Émirats arabes unis). La barge aurait été submergée par mer très houleuse et vents forts de nord-ouest le 7 janvier 1998 et, alors qu'elle embarquait de l'eau, des hydrocarbures se seraient échappés. Au cours de la nuit du 8 janvier, la barge a coulé et s'est retrouvée sur le fond de la mer à une profondeur de 21 mètres, à une distance de six milles marins de Hamriyah. On estime qu'environ 8 000 tonnes d'hydrocarbures ont été déversés.
- 1.2 Le *Pontoon 300* était immatriculé à Saint-Vincent-et-les-Grenadines; il appartenait à une compagnie libérienne. La barge n'était couverte par aucune assurance-responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures. Le remorqueur *Falcon 1* est immatriculé à Abu Dhabi et appartient à un ressortissant de cet Émirat.
- 1.3 Le *Pontoon 300* était une barge à dessus plat de 8037 tonnes de port en lourd. La barge se composait de 24 caisses de flottabilité disposées en six rangées de quatre caisses et comportait une double cloison axiale. Des plongeurs ont signalé que certains indices portaient à croire que de l'huile diesel avait été chargée dans les citernes de ballast avant et arrière de la barge. La plupart des citernes de la barge communiquaient entre elles.

- 1.4 Plusieurs tentatives effectuées en janvier 1998 pour redresser la barge ont échoué. Celle-ci a finalement été soulevée le 3 février 1998 et remorquée dans le port de Hamriyah. Après que tous les résidus mazoutés eurent été enlevés, la barge a été remorquée vers la mer et sabordée.

2 Opérations de nettoyage

- 2.1 La nappe d'hydrocarbures s'est étalée sur 40 kilomètres de littoral, touchant quatre Émirats. L'Émirat le plus touché a été Umm Al Quwain.
- 2.2 L'Agence fédérale de l'environnement (FEA) a coordonné les opérations de lutte contre le déversement, avec le concours du Service des garde-côtes et des frontières (FCGS), et des autorités municipales. Les opérations de nettoyage à terre ont été effectuées par une compagnie pétrolière et un certain nombre d'entreprises locales. Les déchets mazoutés ont été transférés dans une décharge située à terre. Les travaux se sont achevés en juin 1998.

3 Applicabilité des Conventions de 1969 et 1971

En février 1998, le Comité exécutif a décidé que le *Pontoon* 300 relevait de la définition du terme 'navire' de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, puisqu'il avait été établi que cette barge transportait effectivement d'un endroit à un autre des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

4 Niveau des paiements du Fonds de 1971

- 4.1 Étant donné que l'on ne sait toujours pas si le montant total des demandes dépassera le montant total disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds (qui était de 60 millions de DTS, soit environ £51 millions), le Comité exécutif a décidé en février 1998 que les paiements du Fonds de 1971 devraient se limiter à 50% du montant des pertes ou préjudices effectivement subis par chaque demandeur, tels qu'évalués par les experts du Fonds de 1971 au moment de versement du paiement (document 71FUND/EXC.57/15, paragraphes 3.11.8 et 3.11.9). En avril 1998, le Comité a porté à 75% la limite du niveau des paiements (document 71FUND/EXC.58/15, paragraphe 3.9.5). Le Comité a décidé à ses 59^{ème} et 62^{ème} sessions de maintenir cette limite de paiement (document 71FUND/EXC.59/17, paragraphe 3.12.2 et document 71FUND/EXC.62/14, paragraphe 3.10.2).
- 4.2 L'Administrateur considère que l'incertitude subsiste quant au montant total des demandes. C'est pourquoi il estime qu'il serait approprié de maintenir le niveau des paiements du Fonds de 1971 à 75% du montant des pertes ou préjudices subis par chaque demandeur.

5 Demandes d'indemnisation

- 5.1 En mars 2000, onze demandes d'indemnisation ayant trait aux opérations de nettoyage avaient été reçues, pour un total de Dhs 7,4 millions (£1,3 millions). Huit de ces demandes, s'élevant à Dhs 5,3 millions (£895 000), ont été présentées par l'Agence fédérale de l'environnement. Sept des demandes de l'Agence ont été établies à Dhs 2,8 millions (£480 000), et le Fonds de 1971 a versé 75% du montant convenu.
- 5.2 Un entreprise locale a présenté des demandes, d'un montant total de Dhs 2,2 millions (£365 000) au titre des travaux de nettoyage. Ces demandes ont été acceptées dans leur intégralité, et le Fonds de 1971 a versé 75% du montant convenu.
- 5.3 L'on s'attend à ce que la municipalité d'Umm Al Quwain présente une demande d'indemnisation dans un avenir proche. Cette demande porterait sur les préjudices subis par 200 pêcheurs par suite du déversement d'hydrocarbures, les frais de nettoyage de la plage, les dommages causés aux installations du Marine Resources Research Centre (Centre de recherche sur les ressources maritimes), les coûts des études menées par l'Université d'Al Ain et l'Agence fédérale de l'environnement et les dommages causés aux mangroves.

6 Enquête sur la cause du sinistre

Les avocats du Fonds de 1971 dans les Émirats arabes unis mènent une enquête sur la cause du sinistre avec l'aide d'experts techniques. Le Fonds de 1971 a obtenu des déclarations des membres de l'équipage, rassemblées par la police au cours de son enquête.

7 Action en justice contre les propriétaires de la barge de mer *Falcon 1*

7.1 À sa 62^{ème} session, le Comité exécutif a envisagé d'engager une action en recours contre le propriétaire du remorqueur *Falcon 1*. Selon la législation des Émirats arabes unis, une telle action en responsabilité délictuelle est frappée de prescription lorsque trois années se sont écoulées à partir de la date où la personne qui a subi le dommage a pris connaissance de l'acte qui a causé ce dommage. Il pourrait toutefois être soutenu que le dommage dû à la pollution dans ce cas a découlé d'une action de remorquage et que de ce fait le délai de prescription devrait être de deux ans à partir de la date où l'opération a pris fin.

7.2 Le Comité a donc décidé que le Fonds de 1971 devrait, par mesure de précaution, intenter une action en justice contre le propriétaire du *Falcon 1* dans le délai de prescription de deux ans (6 janvier 2000) (document 71FUND/EXC.62/14, paragraphe 3.10.11.)

7.3 Des poursuites judiciaires ont été engagées le 4 janvier 2000 contre le propriétaire du remorqueur *Falcon 1*. Depuis lors, ce dernier s'est déclaré disposé à entamer des discussions avec le Fonds de 1971. Ce qui a amené les parties à demander que le Tribunal de Dubai ajourne la procédure. Cette demande a été formée officiellement par les avocats du Fonds de 1971, mais officieusement par ceux du propriétaire du remorqueur qui n'ont pas encore déposé de procuration. La procédure est actuellement renvoyée au 16 avril 2000 et l'audience prévue pour ce jour-là devrait être à nouveau ajournée par consentement mutuel. Il est prévu que les discussions entre le Fonds de 1971 et le propriétaire du remorqueur commenceront sous peu.

8 Poursuites pénales

8.1 En novembre 1999, le Tribunal correctionnel de première instance de Ajman a déclaré le capitaine du remorqueur *Falcon 1*, le propriétaire du remorqueur et le propriétaire présumé de la cargaison ainsi que leurs directeurs généraux respectifs coupables d'avoir fait un mauvais usage de la barge *Pontoon 300* qui n'était pas en état de naviguer et d'avoir donc enfreint la législation des Émirats arabes unis et causé des préjudices aux personnes et à l'environnement du fait de l'utilisation d'une barge inapte à prendre la mer. Le capitaine du *Falcon 1*, le propriétaire du remorqueur et son directeur général ont fait appel, mais ni le propriétaire présumé de la cargaison ni son directeur général ne l'ont fait.

8.2 Le 23 février 2000, la Cour d'appel correctionnelle d'Ajman a déclaré non coupable le propriétaire du remorqueur et son directeur général, mais a confirmé (par contumace) le verdict de culpabilité prononcé à l'encontre du capitaine du *Falcon 1*, du propriétaire présumé de la cargaison et de son directeur général à titre personnel. Le jugement est en cours de traduction d'arabe en anglais.

9 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- (a) prendre note des renseignements donnés dans le présent document;
 - (b) examiner le niveau des paiements du Fonds de 1971;
 - (c) donner à l'Administrateur les autres instructions qu'il jugera appropriées en ce qui concerne ce sinistre.
-