



FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION POUR
LES DOMMAGES DUS
A LA POLLUTION PAR
LES HYDROCARBURES

COMITE EXECUTIF
34ème session
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.34/5
15 février 1993

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FIPOL

BRAER

Note de l'Administrateur

1 Le Sinistre

1.1 A l'aube du 5 janvier 1993, le navire-citerne libérien BRAER (44 989 tjb) chargé d'environ 84 000 tonnes de pétrole brut de la mer du Nord a subi une avarie totale de machines au sud du cap de Sumburgh, qui est à l'extrémité sud des îles Shetland (Royaume-Uni). Les conditions météorologiques étaient mauvaises, le vent soufflant à 40-50 noeuds sur une grosse mer. Vers 11 heures, le navire s'est échoué à Garths Ness et du pétrole a commencé de s'en échapper presque immédiatement. Tous les membres de l'équipage avaient été emmenés par hélicoptère avant l'échouement.

1.2 Des experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) ont été engagés par le propriétaire du navire et son assureur P & I (Assuranceforeningen Skuld, ci-après dénommé le Skuld Club) et le FIPOL; l'un de ses experts est arrivé dans les îles Shetland dans l'après-midi du jour du naufrage.

1.3 Le Gouvernement du Royaume-Uni, en coopération avec le Conseil des îles Shetland, a immédiatement déclenché son plan d'urgence par l'intermédiaire du Marine Pollution Control Unit (MPCU) (Service de lutte contre la pollution des mers du Ministère des transports). Un centre conjoint de lutte a été établi à l'aéroport du Sumburgh dans les îles Shetland. Un certain nombre d'aéronefs d'épandage des dispersants ont été mobilisés. Les mauvaises conditions météorologiques ont empêché un vaste épandage des dispersants et ont rendu impossible toute opération de récupération en mer. L'épandage limité s'est néanmoins avéré efficace dans l'ensemble et a contribué à la dispersion des hydrocarbures en surface. Les insulaires se sont tout d'abord inquiétés des risques qu'ils pourraient courir si le vent repoussait les dispersants vers la terre, mais les autorités sanitaires ont confirmé qu'il n'y avait pas de risque à cet égard.

1.4 Les conditions météorologiques ont continué d'être extrêmement mauvaises sans presque aucune interruption jusqu'au 24 janvier 1993, avec des vents de force tempête à ouragan et une grosse

mer, qui ont brisé le navire ce qui a fait fuir la cargaison et les soutes dans la mer. Une inspection de l'épave effectuée par des plongeurs le 24 janvier a révélé qu'il ne restait plus de cargaison à bord et que la plupart des 1 600 tonnes de fuel-oil lourd s'étaient déversées. On ne peut exclure, toutefois, que du fuel-oil demeure encore dans l'épave. Les plongeurs procéderont donc à une nouvelle visite de l'épave au printemps lorsque les conditions météorologiques permettront une inspection plus détaillée.

1.5 Sous l'action des énormes vagues, la plupart des hydrocarbures déversés se sont dispersés naturellement près du lieu d'échouement. Malgré les grandes quantités libérées, on a observé très peu d'hydrocarbures sur la surface de la mer, à part des irisations, et le rivage n'a guère été bouché. Des vents forts ont rabattu vers la terre des vapeurs d'hydrocarbures qui se sont déposées sur les prairies et les maisons du sud des Shetland.

1.6 La côte proche du lieu d'échouement est rocheuse et profondément découpée, comptant de nombreuses criques, baies et lochs marins. Des hydrocarbures se sont déplacés vers le nord-ouest et ont touché la côte occidentale des Shetland jusqu'à environ 30 kilomètres du lieu du naufrage. Deux lochs marins abrités, l'un sur la côte est et l'autre sur la côte ouest, qui sont d'importants habitats pour les oiseaux, ont été fermés par des barrages flottants et des sacs de sable. Du fait du mauvais temps il n'a pas été possible de poser davantage de barrages défensifs. On n'a donc rien pu faire pour protéger les installations salmonicoles le long de la côte occidentale, si ce n'est de déployer des barrages flottants absorbants autour des cages à saumons.

1.7 Les parages des îles Shetland revêtent une grande importance pour la pêche et l'aquaculture, notamment pour l'élevage du saumon. Il y a environ 55 installations salmonicoles autour de l'archipel.

1.8 Le 8 janvier 1993, le Gouvernement du Royaume-Uni a interdit la pêche dans une zone située le long de la côte occidentale des Shetland qui avait été touchée par les hydrocarbures. Cette zone a été élargie le 27 janvier. Quelque 16 sites salmonicoles s'y trouvent. Les autorités ont procédé à un vaste programme d'analyse de la qualité de l'eau et des effets des hydrocarbures sur le poisson. Les résultats de ces analyses ne leur ont pas encore permis de lever l'interdiction de pêcher dans cette zone.

1.9 Le propriétaire du navire a, des le début, engagé Smit Tak International pour sauver le navire et la cargaison, mais le mauvais temps a empêché toute opération de sauvetage. Le FIPOL a suivi les activités de Smit Tak International par l'intermédiaire d'experts de Murray Fenton & Associates.

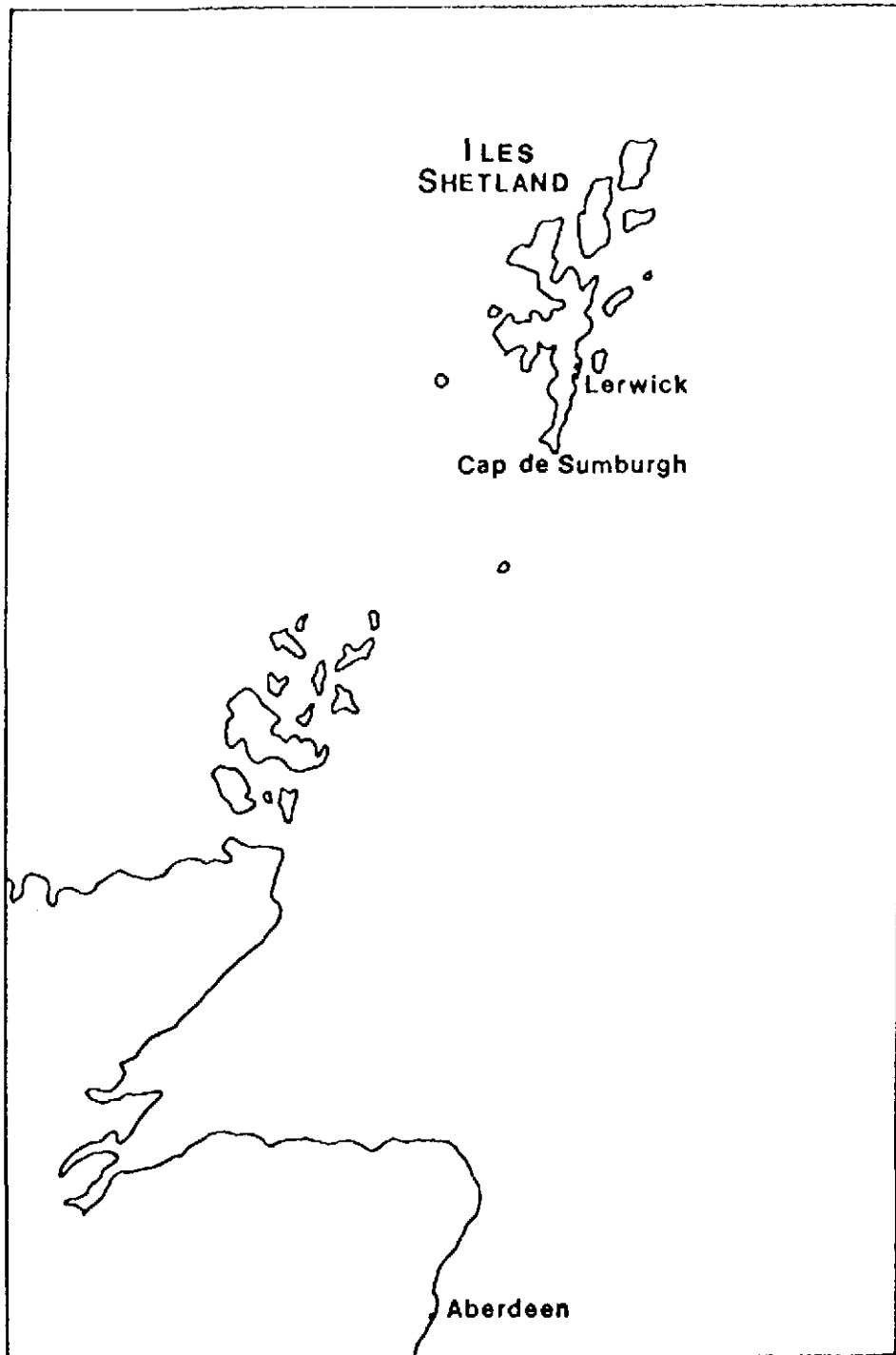
2 Ampleur de la pollution

2.1 Comme cela est mentionné ci-dessus, des vapeurs d'hydrocarbures ont touché la partie sud des Shetland qui est la plus proche du lieu d'échouement. Un certain nombre de maisons ont été contaminées. De vastes étendues de terres agricoles servant essentiellement de pâtures aux moutons ont été affectées. Quelque 2 000 ovins ont donc dû être déplacés des terres où ils paissent normalement et recevoir une alimentation spéciale. Des cultures ont également été contaminées.

2.2 Du fait de l'interdiction frappant la pêche, les installations salmonicoles situées dans la zone d'exclusion de la pêche n'ont pu récolter leurs saumons à temps, ce qui leur a causé un important préjudice économique. En outre, quelque 25 pêcheurs n'ont pu pêcher dans la zone et ont donc subi un manque à gagner.

2.3 Certaines sociétés qui traitent et emballent le poisson normalement capturé ou élevé dans la zone d'exclusion ont indiqué qu'elles avaient subi un préjudice économique du fait du sinistre. Des personnes travaillant dans le secteur du tourisme ont également allégué des pertes.

2.4 Comparativement à la quantité d'hydrocarbures déversés, les effets sur la faune et la flore sauvages ont été limités. Quelque 1 600 cadavres d'oiseaux marins ont été ramassés et environ 250 oiseaux mazoutés ont été nettoyés. Trois cadavres de phoques ont été trouvés et 27 phoques mazoutés ont été nettoyés et attendent en captivité de se rétablir.



3 Demandes d'Indemnisation

3.1 Le 8 janvier 1993, le Skuld Club et le FIPOL ont ouvert à Lerwick (Iles Shetland) un bureau conjoint qui a reçu le nom de BRAER Claims Office, pour aider les demandeurs à présenter leurs demandes d'indemnisation et pour traiter les demandes qui seraient ainsi soumises. Il a préparé des formulaires spéciaux pour divers types de demandes d'indemnisation, qu'il fournit sur demande.

3.2 A la date de la rédaction du présent document, 670 formulaires avaient été distribués. Quelques 35 demandes d'indemnisation avaient été reçues essentiellement au titre des frais de nettoyage des maisons et du manque à gagner subi par les pêcheurs. A ce jour, 22 demandes ont été réglées et acquittées, à raison d'un montant total de £85 000.

3.3 Le propriétaire du navire et le Skuld Club, avec l'approbation de l'Administrateur, ont accepté

de payer l'alimentation spéciale des moutons qui ne pouvaient pas paître. Ces frais s'élevaient à £200 000 par mois. A ce jour, £29 000 ont été payées.

3.4 Le 22 janvier 1993, un salmoniculteur dont les installations sont situées à l'intérieur de la zone d'exclusion de la pêche a demandé un versement anticipé pour alléger ses difficultés financières. Un paiement anticipé de £150 000 lui a été versé par le Skuld Club le 28 janvier.

3.5 Les versements effectués à ce jour l'ont été par le Skuld Club avec l'approbation de l'Administrateur. Pour ce qui est des règlements, l'Administrateur a donné son approbation conformément à la règle 8.4.1 du règlement intérieur qui l'autorise à procéder au règlement définitif des demandes d'indemnisation émanant de particuliers et de petites entreprises jusqu'à concurrence d'un montant global de 10 millions de francs-or ou de 667 000 DTS (soit environ £600 000).

3.6 On attend la soumission de demandes d'indemnisation par le Gouvernement du Royaume-Uni et le Conseil des Iles Shetland au titre des opérations qu'ils ont effectuées. Des salmoniculteurs soumettront aussi un certain nombre de demandes. Des demandes émaneront peut-être également d'autres secteurs liés à la pêche et au tourisme. Certaines pourront en outre provenir d'organismes qui ont sauvé et nettoyé des oiseaux, des phoques et des loutres de mer mazoutés.

3.7 Certaines des demandes nées de ce sinistre poseront d'importantes questions de principe quant à leur recevabilité. Ces questions seront examinées dans un additif au présent document.

3.8 Le montant de limitation applicable au BRAER est évalué à environ £5,5 millions.

4 Fonds-relais du Scottish Office

4.1 Le Gouvernement du Royaume-Uni a, par l'intermédiaire du Scottish Office, constitué un fonds-relais pour faciliter le versement rapide des paiements. Au cas où les liquidités dont disposent le Skuld Club et le FIPOL ne suffiraient pas pour assurer des paiements rapides, ce fonds-relais pourrait faire des versements anticipés aux demandeurs dont les demandes sont en principe jugées recevables par le Skuld Club et le FIPOL en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. A ce jour, aucun versement n'a été effectué par ce fonds-relais.

4.2 Les modalités de recours au fonds-relais ont été examinées par le Gouvernement du Royaume-Uni et le FIPOL dès ses tous débuts.

5 Enquêtes sur la cause du sinistre

5.1 Le Gouvernement du Royaume-Uni procède à une enquête sur la cause du sinistre. Une enquête similaire est actuellement effectuée par les autorités libériennes. Le FIPOL suivra ces enquêtes par l'intermédiaire de son avocat écossais et des experts techniques dont les services pourraient être jugés nécessaires.

5.2 Un ancien Vice-président de la Cour d'appel du Royaume-Uni (l'un des magistrats les plus importants du système judiciaire britannique), Lord Donaldson, a été chargé par le Gouvernement du Royaume-Uni d'effectuer une enquête afin de lui conseiller toutes autres mesures qu'il conviendrait et qu'il serait possible de prendre pour protéger le littoral britannique de la pollution par les navires de commerce. Lord Donaldson doit prendre dûment en considération les incidences internationales et économiques qu'auraient ces nouvelles mesures. Il a demandé des preuves écrites et demandera des dépositions orales.

6 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à prendre note des renseignements fournis dans le présent document et à donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées pour ce qui est de ce sinistre.
