



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

COMITÉ EXÉCUTIF
57ème session
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.57/10
29 janvier 1998

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

PONTOON N°300

Note de l'Administrateur

1 Le sinistre

1.1 Le 7 janvier 1998, du fuel-oil intermédiaire s'est échappé de la barge de mer *Pontoon N° 300*, alors qu'elle était remorquée par le remorqueur *Falcon 1* au large de Hamriyah à Sharjah (Émirats arabes unis). La barge aurait été submergée par mer très houleuse et vents forts du nord-ouest 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 6 milles marins du port franc de Hamriyah.

1.2 Un expert de l'International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) est arrivé sur les lieux du sinistre le 9 janvier 1998 afin d'évaluer la situation pour le compte du Fonds de 1971. L'expert de l'ITOPF a reçu l'aide d'un expert local.

2 Le Pontoon N°300

2.1 Le *Pontoon N°300* est une barge à dessus plat d'une jauge brute de 4 233 tonneaux et d'un déplacement en charge de 9 885 tonnes. Bien que conçue pour transporter des cargaisons en pontée, la barge transportait au cours de ce voyage du fuel-oil intermédiaire dans ses caisses de flottabilité. Le port en lourd du *Pontoon N°300* est 8 037 tonnes. La barge se compose de 24 caisses de flottabilité disposées en six rangées de quatre caisses et comporte une double cloison axiale. Des plongeurs ont en outre 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.

2.2 Le *Pontoon N°300* avait été immatriculé à Saint-Vincent-et-les-Grenadines en 1996 et son propriétaire était une compagnie libérienne. Il n'a pas encore été possible de déterminer si l'État

d'immatriculation et le propriétaire de la barge avaient changé depuis 1996. Le remorqueur *Falcon 1* est immatriculé à Abu Dhabi et appartient à un ressortissant de cet Émirat.

2.3 L'Administrateur a étudié la question de savoir si le *Pontoon N°300* était un "navire" tel que défini à l'article I.1 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, c'est-à-dire "tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison". Dans une lettre qu'il a adressée à l'Ambassadeur des Emirats arabes unis à Londres en date du 9 janvier 1998, l'Administrateur a fait observer que le régime d'indemnisation établi par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds était applicable uniquement si la barge relevait de la définition du terme "navire" énoncée dans ces conventions.

2.4 L'expert technique du Fonds de 1971 a informé l'Administrateur que le *Pontoon N°300* avait été construit pour être utilisé comme navire de servitude pour structures au large et qu'il était conçu pour prendre la mer. A son avis, le *Pontoon N°300* devrait être considéré comme une barge de mer, voire un navire de mer. Compte tenu de ces renseignements, l'Administrateur estime que le *Pontoon N°300* relève de la définition du terme "navire" donnée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

3 Efforts déployés en vue de renflouer la barge coulée

3.1 Le 8 janvier 1998, des plongeurs employés par une entreprise d'assistance locale, Whitesea Shipping & Supply Co (WSS), ont inspecté le *Pontoon N°300* englouti et ont signalé que la barge avait perdu les couvercles de huit de ses citernes à bâbord, ce qui permettait d'établir qu'entre 3 000 et 4 000 tonnes au moins de fuel-oil intermédiaire s'étaient échappées. Ils ont signalé que les couvercles des autres citernes étaient bien fermés et en bon état mais que des hydrocarbures continuaient à s'échapper par des tuyaux de dégagement et par des fissures et des trous dans le bordé de pont. Au cours de la semaine suivante, les plongeurs ont procédé à des opérations d'obturation et de colmatage des divers endroits où il y avait des fuites. Dans l'après-midi du 9 janvier, près de 300 tonnes de fuel-oil intermédiaire se sont échappées tout d'un coup quand le couvercle d'une citerne a lâché alors que les plongeurs venaient de colmater les dernières fissures et derniers trous. Les plongeurs se sont rendus compte par la suite que la plupart des citernes de la barge communiquaient entre elles et de ce fait, il a été plus difficile d'évaluer la quantité totale d'hydrocarbures déversés.

3.2 L'entreprise WSS avait été engagée par l'Autorité portuaire de Sharjah le 8 janvier pour inspecter la barge coulée et pour colmater les fuites les plus importantes pour un montant fixe de US\$20 000 (£12 000). Cette phase achevée, le Gouvernement fédéral des Emirats arabes unis a engagé WSS comme assistant pour enlever les hydrocarbures restant dans les citernes et renflouer la barge coulée pour un montant forfaitaire de Dhs 2 millions (£330 000).

3.3 L'Agence fédérale de l'environnement, le Service des gardes-côtes et des frontières et WSS ont décidé d'un commun accord de prendre des mesures d'urgence au cas où de nouveaux déversements d'hydrocarbures se produiraient au cours des opérations d'assistance. Pour l'opération de remise à flot, l'Agence fédérale de l'environnement a engagé une entreprise locale (Fairdeal), qui a fourni un écremeur autopropulsé de construction russe équipé d'un système permettant de pulvériser des dispersants. La compagnie pétrolière nationale d'Abu Dhabi (ADNOC) avait mis à disposition du personnel pour pulvériser les dispersants depuis un hélicoptère mais elle a rappelé ces ressources le 27 janvier en l'absence d'un financement par le Gouvernement.

3.4 Une tentative de remise à flot de la barge dans la soirée du 20 janvier a été un échec et la barge a coulé une deuxième fois, laissant s'échapper une petite quantité d'hydrocarbures. Une deuxième tentative a été faite le 21 janvier, là encore sans succès et la barge a coulé une troisième fois. Au cours de la nuit, il s'est échappé une quantité importante d'hydrocarbures, peut-être bien de l'ordre de 100 tonnes. De nouvelles tentatives ont été faites pour renflouer la barge au cours de la semaine suivante mais ces efforts ont été vains.

4 Opérations de nettoyage

4.1 La nappe d'hydrocarbures s'est étalée sur 40 kilomètres de littoral, touchant quatre Émirats, à savoir Sharjah, Ajman, Umm Al Quwain et Ras Al Kaymah. L'Émirat le plus touché est Umm Al Quwain, où il y a un hôtel au bord de la plage et un port de pêche à Al Naqaa.

4.2 Au cours des six jours qui ont suivi le déversement initial, les hydrocarbures ont dérivé vers le large. Le 13 janvier, sous l'effet de vents forts du large, les hydrocarbures à la dérive ont été ramenés vers la côte où ils se sont déposés sur des plages de sable et la végétation les joutant. Il ne restait plus au large que les hydrocarbures qui s'échappaient de l'épave engloutie en un petit flot continu.

4.3 Le fuel-oil intermédiaire se disperse naturellement et, par suite de sa dispersion naturelle dans la zone de déferlement, la quantité d'hydrocarbures qui s'est déposée sur les rivages a été bien moindre.

4.4 Il n'a guère été fait grand chose au début pour faire face au déversement d'hydrocarbures et on ne savait pas qui était chargé des opérations. Le 9 janvier 1998 a eu lieu une réunion présidée par le Ministre de la santé, lequel, en sa qualité de Président de l'Agence fédérale de l'environnement, a précisé que l'Agence coordonnerait les opérations de lutte contre le déversement avec l'appui du Service des garde-côtes et des frontières et les autorités municipales. Or l'Agence fédérale de l'environnement n'a pas pu coordonner et contrôler les opérations de nettoyage faute de ressources et de fonds. Le 22 janvier, le Sous-secrétaire adjoint du Ministère de l'intérieur a déclaré que le Gouvernement fédéral n'avait plus d'autres fonds à sa disposition et que les opérations de nettoyage du littoral seraient suspendues. Les autorités municipales n'ont pas accepté de se charger des opérations.

4.5 Le 8 janvier, ADNOC a mobilisé quelques barrages flottants et du matériel de récupération des hydrocarbures qu'elle avait en stock à sa base de Ruwais, au sud d'Abu Dhabi, tandis qu'une entreprise locale (Lamnalco) a dépêché trois camions chargés de barrages flottants et d'écumeurs conteneurisés du stock géré par la Petroleum Association of Japan (PAJ) à Abu Dhabi. Ce matériel a ensuite été acheminé jusqu'à la zone du port franc de Umm Al Quwain.

4.6 Le port de pêche de Al Naqaa, près de Umm Al Quwain, est formé par deux brise-lames rocheux, qui ont eu tendance à faire office d'entonnoir naturel pour l'accumulation des hydrocarbures qui déviaient le long de la côte. Une équipe de nettoyage de ADNOC a récupéré quelque 60 tonnes d'hydrocarbures dans le port. Les hydrocarbures ramassés ont été acheminés jusqu'à une fosse par camions aspirateurs.

4.7 Des opérations de nettoyage du littoral ont été effectuées sur un certain nombre de plages par la Dubai Petroleum Company, Lamnalco et Fairdeal, la coordination des opérations étant assurée par l'Agence fédérale de l'environnement. Toutes les opérations de nettoyage du littoral ont été suspendues le 24 janvier, les fonds que le Gouvernement avait alloués ayant alors été utilisés. Les opérations ont été entravées par le manque de fonds.

5 Ressources affectées

5.1 Un centre de recherche sur les ressources de la mer

5.1.1 Un centre de recherche sur les ressources de la mer implanté à Umm Al Quwain est dirigé par le Ministère de l'agriculture et des pêches. Ce centre élève d'importantes espèces de poissons et de crevettes qu'il commercialise lorsqu'elles ont atteint la taille voulue ou qu'elle relâche dans la nature ("élevage océanique"), il effectue des études et des recherches scientifiques et offre des services de formation et de promotion dans le domaine de l'aquaculture. Le centre comprend quatre grands bassins extérieurs, de nombreux bassins plus petits et un aquarium pour activités éducatives qui contient des exemplaires de la faune et de la flore marines locales. La présence d'hydrocarbures dans le chenal d'accès à Khawr Umm al Quwain, le 8 janvier, a obligé à fermer complètement l'arrivée d'eau de mer vers le centre. L'installation ne pouvait alors plus compter que sur ses pompes de recirculation et son aération complémentaire pour maintenir la qualité de l'eau dans les bassins d'élevage. Le 10 janvier, les pompes du puits d'eau de mer ont été remises en marche aux heures de marée haute pendant la journée lorsqu'il était possible de confirmer que la prise d'eau de mer ne contenait aucun hydrocarbure dérivant. Il est toutefois très probable que des gouttelettes d'hydrocarbures en suspension soient entrées dans l'installation avec l'eau de mer. Il se peut que le centre ait subi des pertes par suite d'une contamination physique des

installations d'élevage et ait encouru un surcroît de dépenses en faisant venir des provisions d'eau de mer supplémentaires par camions-citernes et que ses programmes d'élevage aient été affectés dans le cas de plusieurs espèces.

5.1.2 L'interruption du pompage continu d'eau de mer a causé l'assèchement partiel d'une lagune de mangroves et d'une passe. Deux barrières temporaires ont été construites le 10 janvier pour éviter que d'autres hydrocarbures ne pénètrent dans la lagune et pour maintenir le niveau d'eau dans la lagune. Toutefois, pendant les marées hautes de printemps du 13-14 janvier, toute la zone de mangroves a été inondée et les racines des mangroves ont été fortement contaminées. Les poissons non parvenus au stade de la maturation, les crabes et quelques oiseaux habitant la lagune ont péri du fait de la présence d'hydrocarbures et d'eau de mer stagnante.

5.2 Pêche traditionnelle

Il y a un certain nombre de villages de pêcheurs dans la zone touchée par la pollution par les hydrocarbures. Les pêcheurs utilisent de petites embarcations. Il y a aussi entre 5 et 15 parcs flottants où sont conservés ou élevés des poissons qui ont été capturés vivants dans des pièges. Il y a deux grands marchés aux poissons dans la zone de Umm Al Quwain.

5.3 Usines de dessalement et centrales électriques

5.3.1 Une usine de dessalement à Sharjah a été fermée du 12 au 14 janvier parce que des hydrocarbures à la dérive se trouvaient à proximité des prises d'eau de mer. Une entreprise de mise en bouteilles à Sharjah, qui est approvisionnée en eau par l'usine de dessalement, aurait elle aussi fermé pendant un jour ou deux.

5.3.2 Une usine de dessalement à Ajman a fermé le 7 janvier et rouvert le 10 janvier après le déploiement de barrages flottants aux prises d'eau et l'installation d'écrans de protection. Cette usine a fermé à nouveau du 12 au 19 janvier. Un journal a rapporté les propos des experts de l'usine d'Al Zawra, lesquels auraient dit que le fait d'avoir fermé l'usine à deux reprises n'avait pas causé de pénurie grave d'eau potable dans l'Émirat. La plus grande partie de l'approvisionnement en eau de la ville de Ajman provient de puits et l'usine de dessalement est là, dit-on, pour fournir un complément d'eau lorsque la demande est importante, c'est-à-dire pendant l'été.

5.3.3 Il n'a été signalé aucune interruption de l'approvisionnement en eau de mer des centrales électriques et autres installations industrielles.

5.4 Tourisme

La plage de sable devant un hôtel de Umm Al Quwain a été fortement polluée. Le nombre de réservations de chambres à l'hôtel aurait considérablement diminué.

6 Demandes d'indemnisation

6.1 Aucune demande d'indemnisation n'a été reçue. Il est impossible pour le moment d'évaluer le montant des demandes.

6.2 Le Comité exécutif souhaitera peut-être examiner s'il est prêt à autoriser l'Administrateur à procéder au règlement définitif de toutes les demandes nées de ce sinistre, pour autant que les demandes ne soulèvent pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne se serait pas encore prononcé.

6.3 Le Comité souhaitera peut-être aussi examiner s'il convient d'autoriser l'Administrateur à effectuer des paiements.

7 Enquêtes sur la cause du sinistre

L'Administrateur a chargé les avocats du Fonds de 1971 aux Émirats arabes unis de procéder à une enquête sur la cause du sinistre, en faisant appel aux experts techniques dont ils auraient besoin.

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

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements fournis dans le présent document;
 - b) examiner si, et dans l'affirmative, dans quelle mesure, il est disposé à autoriser l'Administrateur à procéder au règlement définitif des demandes nées de ce sinistre;
 - c) examiner si, et dans l'affirmative, dans quelle mesure, il conviendrait d'autoriser l'Administrateur à effectuer des paiements; et
 - d) donner à l'Administrateur les autres instructions qu'il jugera appropriées en ce qui concerne ce sinistre.
-