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

COMITÉ EXÉCUTIF
58ème session
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.58/9
20 avril 1998

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

PONTOON N°300

Note de l'Administrateur

Résumé:	Les opérations de nettoyage ont progressé. Des demandes de compensation au titre du coût des opérations ont été présentées.
Mesures à prendre:	Décider du niveau des paiements du Fonds de 1971.

1 Le sinistre

1.1 Le 7 janvier 1998, du fuel-oil intermédiaire s'est échappé de la barge *Pontoon N° 300* (4233 tjb), 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 d'Hamriyah.

1.2 Le *Pontoon N°300* avait été immatriculé à Saint-Vincent-et-les-Grenadines et son propriétaire était une compagnie libérienne. Le remorqueur *Falcon 1* est immatriculé à Abu Dhabi et appartient à un ressortissant de cet Émirat.

1.3 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. 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.

1.4 À sa 57ème session, le Comité exécutif a examiné 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". Le Comité a estimé que, quoi qu'il en soit, ce qui comptait avant tout c'étaient les faits et il a noté qu'il avait été établi que la barge transportait effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison d'un lieu à un autre. Le Comité a décidé que le *Pontoon N°300* relevait de la définition du terme "navire" donnée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile (document 71FUND/EXC.57/15, paragraph 3.11.4).

1.5 Un certain nombre de délégations ont fait observer que les circonstances de l'affaire (comme par exemple l'absence apparente de certificat d'assurance et l'utilisation des citernes de flottabilité pour transporter la cargaison) méritaient d'être examinées de près, en vue d'une éventuelle action en recours. Elles ont toutefois insisté sur le fait que la considération prioritaire du Fonds devrait être de verser des indemnités aux demandeurs et que la question d'une action récursoire devrait être examinée séparément.

2 Efforts déployés en vue de renflouer la barge coulée

2.1 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.

2.2 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 Dhr 2 millions (£330 000).

2.3 L'Agence fédérale de l'environnement, le Service des gardes-côtes et des frontières et WSS ont décidé d'un commun accord de prévoir 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 écrémeur 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.

2.4 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. La barge a finalement été enlevée le 4 février 1998 et remorquée le matin du 6 février dans le port d'Hamriya.

3 Opérations de nettoyage

3.1 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.

3.2 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 jouxtant. Il ne restait plus au large que les hydrocarbures qui s'échappaient de l'épave engloutie en un petit flot continu.

3.3 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.

3.4 Presque rien n'a été fait 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. Des opérations de nettoyage du littoral ont été effectuées sur un certain nombre de plages par ADNOC , la Dubai Petroleum Company, Lamnalco, une entreprise locale, et Fairdeal, la coordination des opérations étant assurée par l'Agence fédérale de l'environnement. Les déchets d'hydrocarbures ont été transportés dans un site d'élimination à terre. Toutes les opérations de nettoyage du littoral ont été suspendues le 24 janvier, les fonds que le Gouvernement avait alloués ayant alors été utilisés.

3.5 Après un arrêt de sept semaines, le nettoyage des plages a repris le 12 mars 1998 avec des effectifs de 100 hommes fournis par Lamnalco. Six différents sites de nettoyage ont été identifiés; les travaux devraient être terminés en mai 1998. L'Agence fédérale de l'environnement surveille les travaux et inspecte les sites nettoyés. L'expert local nommé par le Fonds de 1971 suit les travaux de près.

4 Ressources affectées

4.1 Un centre de recherche sur les ressources de la mer

4.1.1 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, 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.

4.1.2 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. Comme il a été reconnu dans l'ensemble que les mangroves contaminées par les hydrocarbures recouvreraient d'elles-mêmes leur état habituel, rien n'a été fait pour nettoyer individuellement les arbres de ces mangroves.

4.2 Pêche traditionnelle

Il y a un certain nombre de villages de pêcheurs dans la zone touchée par la pollution par les hydrocarbures. La pêche est pratiquée à partir de petites embarcations, à l'aide de filets et de pièges. Il y a aussi de nombreux 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.

4.3 Usines de dessalement et centrales électriques

4.3.1 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.

4.3.2 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. D'après des articles parus dans la presse, le fait d'avoir fermé l'usine à deux reprises n'aurait 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 fournirait un complément d'eau lorsque la demande est importante, c'est-à-dire pendant l'été.

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

4.4 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.

5 Demandes d'indemnisation

Au 15 avril 1998, six demandes d'indemnisation avaient été reçues. Ces demandes, d'un montant total de Dhr 5 197 292 (£850 000), ont trait aux opérations de nettoyage. Les experts du Fonds de 1971 les examinent actuellement.

6 Niveau des paiements du Fonds de 1971

6.1 À sa 57ème session, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder au règlement définitif de toutes les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre, pour autant que les demandes ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était pas encore prononcé (document 71FUND/EXC.57/15, paragraphe 3.11.8).

6.2 Étant donné que l'on ne savait pas si le montant total des demandes dépasserait 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 £49 millions), le Comité exécutif a décidé que, pour le moment, les paiements que le Fonds de 1971 effectuerait devraient être limités à 50% du montant des pertes ou des préjudices effectivement subis par les demandeurs respectifs, tel que déterminé par les experts du Fonds au moment du versement du paiement.(document 71FUND/EXC.57/15, paragraphe 3.11.9).

6.3 Le montant total des demandes est encore quelque peu incertain, mais l'Administrateur estime qu'il conviendrait d'augmenter le niveau des paiements du Fonds de 1971 à 75 % de la perte ou dommage effectivement subi par chaque demandeur.

7 Enquêtes sur la cause du sinistre

7.1 L'Administrateur a chargé les avocats du Fonds de 1971 dans les Émirats arabes unis de mener une enquête sur la cause du sinistre, avec l'aide d'experts techniques, selon les besoins.

7.2 A la 57ème session du Comité exécutif, l'attention a été attirée sur le fait que certains demandeurs pourraient être au nombre de ceux contre lesquels une action en recours devrait être engagée et qu'il serait nécessaire d'être particulièrement prudent lors du paiement des demandes d'indemnisation en ce qui concernait les paiements d'indemnités à ces demandeurs.

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 s'il convient d'augmenter le niveau des paiements du Fonds de 1971; et

c) donner à l'Administrateur les autres instructions qu'il jugera appropriées en ce qui concerne ce sinistre.