



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

COMITÉ EXÉCUTIF
13ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.13/4/Add.1
22 juin 2001
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

BALTIC CARRIER

Note de l'Administrateur

Résumé:	À la suite de l'abordage du <i>Baltic Carrier</i> avec le <i>Tern</i> , environ 230 tonnes de la cargaison qui se sont déversées du <i>Baltic Carrier</i> ont pénétré dans le coqueron avant endommagé du <i>Tern</i> ; une partie des hydrocarbures a par la suite été déversée de ce navire dans les ports de Rostock (Allemagne) et de Ventspils (Lettonie).
Mesures à prendre:	a) prendre note des renseignements; et b) décider si les hydrocarbures déversés à Rostock et à Ventspils entrent dans le champ d'application des Conventions de 1992.

1 Le sinistre

- 1.1 Ainsi qu'il a été signalé dans le document 92FUND/EXC.13/4, le *Baltic Carrier* transportait environ 30 000 tonnes de fuel-oil lourd lorsque, le 29 mars 2001, il a abordé le *Tern*, vraquier qui transportait une cargaison de sucre, à environ 30 milles au nord-est de Rostock (Allemagne). L'abordage a provoqué un trou d'environ 20m² dans l'une des citernes à cargaison du *Baltic Carrier*, ce qui a entraîné le déversement d'environ 2 500 tonnes de fuel-oil lourd.
- 1.2 Le *Baltic Carrier* est resté au mouillage à proximité du lieu de l'abordage la première semaine d'avril, jusqu'à l'achèvement des opérations d'allègement des citernes à cargaison non endommagées. Le navire a ensuite été escorté jusqu'à un chantier naval à Szczecin (Pologne) pour y subir des réparations.

- 1.3 L'étrave du *Tern* a été gravement endommagée au-dessus et au-dessous de la ligne de flottaison, ce qui a entraîné l'envahissement du coqueron avant du navire. Une partie de la cargaison du *Baltic Carrier* s'est déversée sur l'étrave du *Tern* et a également pénétré dans le coqueron avant du navire. Le jour même du sinistre, le *Tern* a poursuivi sa route jusqu'au port de Rostock, où on découvrit environ 230 tonnes de la cargaison du *Baltic Carrier* dans le coqueron avant du *Tern*. Pendant l'escale du *Tern* à Rostock, son étrave a été nettoyée et l'essentiel des hydrocarbures enfermés dans le coqueron avant a été évacué. Un petit déversement d'hydrocarbures s'est produit dans le port de Rostock au cours de ces opérations. On en ignore la cause.
- 1.4 Afin d'obtenir l'approbation de la société de classification pour que le *Tern* poursuive sa route jusqu'au port de déchargement, Ventspils (Lettonie), environ 800 tonnes de sa cargaison ont été redistribuées pour rétablir l'assiette positive du navire. Le 9 avril, le *Tern* a quitté Rostock, escorté par un remorqueur, pour arriver à Ventspils le 12 avril. On estime qu'environ 20 à 30 tonnes d'hydrocarbures se trouvaient encore dans le coqueron avant du navire à son départ de Rostock.
- 1.5 Le *Tern* a déchargé sa cargaison de sucre à Ventspils entre le 5 et le 17 mai 2001, période pendant laquelle un nouveau déversement d'hydrocarbures provenant du coqueron avant s'est produit. On en ignore la cause.
- 1.6 Le Fonds de 1992 n'a été informé des déversements à Rostock et à Ventspils que le 15 juin 2001.
- 1.7 Aussi bien le *Baltic Carrier* que le *Tern* étaient assurés par Assuranceforeningen Gard (Gard Club).
- 1.8 Des experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) se sont rendus sur les lieux des déversements aussi bien au Danemark qu'en Lettonie pour le compte du Gard Club et du Fonds de 1992.

2 Opérations de nettoyage à Rostock et à Ventspils

- 2.1 Certaines opérations de nettoyage ont été effectuées et des mesures préventives ont été prises à Rostock.
- 2.2 Un entrepreneur local a été engagé par le Gard Club pour effectuer les opérations de nettoyage à Ventspils et pour évacuer ce qui restait des hydrocarbures du *Baltic Carrier* dans le coqueron avant. D'après les rapports préliminaires, environ 95 tonnes d'hydrocarbures ont été évacuées de la citerne endommagée.

3 Demandes d'indemnisation

- 3.1 Des demandes d'indemnisation seront présentées pour les opérations de nettoyage et autres mesures de sauvegarde aussi bien à Rostock qu'à Ventspils. Des demandes d'indemnisation sont attendues de la part des pêcheurs et des propriétaires de navires dont les coques ont été mazoutées dans le port de Ventspils.
- 3.2 Il n'est pas encore possible d'évaluer le montant total des demandes d'indemnisation.

4 Champ d'application des Conventions de 1992

- 4.1 Le *Tern* est un vraquier et n'est donc pas considéré comme un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il s'agit de savoir si le déversement des hydrocarbures du *Baltic Carrier* provenant du *Tern* relève du champ d'application des Conventions de 1992 ou, autrement dit, jusqu'où s'étend la responsabilité du navire qui transportait initialement les hydrocarbures.

- 4.2 Aux termes de l'Article III.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire transportant les hydrocarbures est responsable de tous dommages par pollution causés par son navire et résultant de l'événement. L'expression 'dommage par pollution' est définie comme le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire (Article I.6). Le terme 'événement' signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution (Article I.8).
- 4.3 Les hydrocarbures déversés à Rostock et à Ventspills provenaient du *Baltic Carrier* et ont causé des dommages par contamination à l'extérieur de ce navire. Si les hydrocarbures transportés par le *Baltic Carrier* qui ont pénétré dans le *Tern* s'étaient déversés en mer sur le lieu de l'abordage peu après celui-ci, il ne fait aucun doute, de l'avis de l'Administrateur, que les Conventions de 1992 se seraient appliquées à ce déversement.
- 4.4 Toutefois, le *Tern* a été déplacé du lieu d'abordage jusqu'à Rostock, où certaines mesures ont été prises (redistribution de la cargaison, nettoyage de l'étrave, évacuation de la plus grande partie des hydrocarbures dans le coquillon avant) afin de permettre au navire, après avoir obtenu l'approbation de la société de classification, de poursuivre sa route jusqu'à Ventspills pour y décharger sa cargaison. Il s'agit de déterminer si le fait que le *Tern* a été déplacé alors qu'il contenait des hydrocarbures provenant du *Baltic Carrier* dans le coquillon avant, cela avant que ces hydrocarbures ne se déversent dans la mer à Rostock, a comme conséquence que ce déversement n'a pas été causé par un ensemble de faits ayant la même origine, c'est-à-dire l'abordage. Étant donné qu'il était nécessaire et prudent d'amener le *Tern* jusqu'à Rostock pour qu'il fasse l'objet d'une inspection, l'Administrateur estime qu'il existe un lien de causalité suffisamment étroit entre l'abordage et le dommage par pollution à Rostock. L'Administrateur estime donc ce déversement entre dans le champ d'application des Conventions de 1992.
- 4.5 En ce qui concerne le déversement à Ventspills, la situation est différente, de l'avis de l'Administrateur. Le fait que les hydrocarbures provenant du *Baltic Carrier* provoqueraient un dommage par pollution en Lettonie n'était pas une conséquence prévisible de l'abordage. On savait au moment où le *Tern* a quitté Rostock qu'il avait toujours à son bord des hydrocarbures provenant du *Baltic Carrier*. La traversée depuis Rostock constituerait, de l'avis de l'Administrateur, un facteur intermédiaire qui rompt le lien de cause à effet entre l'abordage et le dommage par pollution à Ventspills: le déversement à Ventspills constituerait donc un événement distinct causé par un fait dont l'origine n'était pas l'abordage, ni un fait qui aurait son origine dans l'abordage, mais la non évacuation des hydrocarbures du *Tern*. L'Administrateur estime donc que ce dernier déversement d'hydrocarbures n'entre pas dans le champ d'application des Conventions de 1992. En conséquence, la responsabilité du dommage par pollution à Ventspills n'incomberait pas au propriétaire du *Baltic Carrier* mais devrait être déterminée en vertu des règles de droit coutumier.

5 Actions en recours

Si le Comité exécutif décide que les déversements à Rostock et à Ventspills, ou l'un d'entre eux, relèvent du champ d'application des Conventions de 1992, l'Administrateur étudiera s'il existe des motifs qui permettraient au Fonds de 1992 d'intenter des actions en recours contre tout tiers responsable.

6 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; et
 - b) envisager si les dommages par pollution causés à Rostock et en Lettonie entrent dans le champ d'application des Conventions de 1992.
-