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
4 juin 2001
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

BALTIC CARRIER

Note de l'Administrateur

Résumé:	Le *Baltic Carrier* est entré en collision dans la mer Baltique au large des côtes allemandes, laissant s'échapper quelque 2 500 tonnes de fuel-oil lourd. Les hydrocarbures ont touché plusieurs îles danoises. Le nettoyage au large a été effectué par des navires danois, allemands et suédois. Le nettoyage à terre a été entrepris par les autorités danoises. Des demandes d'indemnisation seront présentées au titre des frais afférents aux opérations de nettoyage. Il se peut qu'il y ait des demandes d'indemnisation émanant du secteur de la pêche. Il n'est pas encore possible d'estimer le montant total des demandes.
Mesures à prendre:	a) noter l'information fournie; et b) autoriser l'Administrateur à régler les demandes.

1 Le sinistre

1.1 Le 29 mars 2001, le *Baltic Carrier* (23 235 tjb), immatriculé dans les Îles Marshall et transportant quelque 30 000 tonnes de fuel-oil lourd, a abordé, à environ 30 milles au nord-est de Rostock (Allemagne), le *Tern* (20 362 tjb), un vraquier immatriculé à Chypre et ayant à son bord une cargaison de sucre. L'abordage a provoqué un trou d'environ 20m^2 dans l'une des citernes à cargaison du *Baltic Carrier*, qui a laissé s'échapper quelque 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 situé à Sczcecin (Pologne) pour réparation.

1.3 Les hydrocarbures déversés ont dérivé du lieu de la collision en direction du nord-ouest et rapidement gagné la côté danoise, au nord de l'île de Falster. D'énormes quantités d'hydrocarbures flottant dans l'eau ont été constatées au large des îles de Møn et de Falster ainsi que dans les bras de mer situés entre Falster, Sjælland et Møn (voir la carte ci-jointe). Les rivages les plus mazoutés ont été le littoral sud de Farø et Bogø. La pollution des plages la moins forte se trouve tout le long du littoral situé au sud de Møn, sur la côte nord de Falster et le long des zones côtières de Sjælland, à l'est de Vordingborg.

1.4 Un groupe d'intervention de l'Union européenne a suivi le déversement des hydrocarbures afin de pouvoir évaluer les opérations de nettoyage pour le compte de la Commission européenne et fournir des conseils techniques aux autorités danoises.

1.5 Des représentants de la Commission d'Helsinki ont également suivi le déversement, et ont tenu une conférence de presse pour souligner l'importance de la coopération internationale entre les pays de la mer Baltique.

1.6 Le *Baltic Carrier* était inscrit auprès de la Assuranceföreningen Gard (le Gard Club).

1.7 Des experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) ont suivi l'évolution du sinistre au nom du Gard Club et du Fonds de 1992.

2 Opérations de nettoyage

2.1 Le Service des garde-côtes danois est intervenu avec sept de ses navires de lutte contre les déversements d'hydrocarbures. Les autorités suédoises et allemandes ont envoyé trois et deux navires d'intervention, respectivement, aux termes de la Convention sur la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique (Convention d'Helsinki).

2.2 En raison de la nature du pétrole déversé, des bennes preneuses mécaniques ont été utilisées, plus efficaces que les écrémeuses, pour récupérer le mélange d'eau et d'hydrocarbures. Après vérification de la teneur en eau, il a été estimé qu'approximativement 900 tonnes d'hydrocarbures ont été récupérées, soit environ un tiers de la quantité de pétrole déversée.

2.3 Des barrages ont été utilisés pour permettre de protéger les entrées des ports de petite taille, de retenir le pétrole en mer afin d'en faciliter la récupération, et de l'entraîner vers le rivage pour le récupérer à terre. Des barrages ont également été déployés pour la protection de zones écologiquement sensibles, y compris les marécages et les habitats d'oiseaux.

2.4 Étant donné que les hydrocarbures ont atteint un certain nombre de zones peu profondes, il n'était guère possible de mener des opérations de récupération des hydrocarbures en mer. Dans les zones d'une profondeur de plus de 70 cm, des embarcations de servitude d'un faible tirant d'eau appartenant au Service des garde-côtes suédois ont permis de récupérer les hydrocarbures. Dans de nombreuses zones cependant, ces embarcations elles-mêmes n'ont pu opérer.

2.5 L'intervention au large a été terminée le 2 avril 2001, quand il a été établi qu'il ne pouvait être trouvé davantage d'hydrocarbures flottant dans des zones de haute mer accessibles aux navires de grande taille. Le 6 avril, tous les navires de lutte contre les déversements avaient déchargé dans des barges de stockage provisoire les hydrocarbures récupérés. Un navire danois est resté prêt à intervenir un peu plus longtemps, de même que les embarcations suédoises de faible tirant d'eau.

2.6 Lors de la phase de secours d'urgence, le nettoyage à terre a été organisé par la Danish Emergency Management Agency. Le nettoyage du littoral a été effectué par plusieurs centaines de personnes, dont des appelés, des policiers, des travailleurs municipaux, des entrepreneurs et des bénévoles de la localité.

2.7 L'équipement spécialisé dans la lutte contre les déversements d'hydrocarbures pour mener les activités à terre a été fourni par la Danish Emergency Management Agency, qui possède un stock d'équipement de secours, par les services d'urgence suédois et un fabricant danois d'équipement

de lutte en la matière. Une grande partie des équipements lourds (par exemple les pelleteuses), le transport au sol et les opérateurs des équipements ont été mobilisés par des entrepreneurs commerciaux de la localité ou des agriculteurs de la zone en cause. La récupération des hydrocarbures a été effectuée à l'aide de bennes mécaniques et de camions à vide. Le ramassage à la main a été entrepris dans des zones inaccessibles à l'équipement lourd, le long des plages légèrement mazoutées et dans des zones au sol rocheux ou recouvert de pierres rondes, ou dans des environnements plus sensibles.

2.8 Quand la phase d'urgence a été terminée, le 9 avril 2001, les municipalités concernées ont été chargées du nettoyage. Des discussions ont eu lieu entre les différentes municipalités concernant les techniques et normes de nettoyage du littoral sur une échelle précise. Les municipalités ont demandé à la Danish Emergency Management Agency de les aider à coordonner les opérations.

2.9 De nouvelles activités de nettoyage ont été menées en avril et en mai, notamment la surveillance et l'enlèvement des hydrocarbures échoués sur des plages, et l'herbe mazoutée des marécages a été coupée.

2.10 Les hydrocarbures et l'eau recueillis lors des opérations effectuées au large ont été apportés par les navires respectifs de lutte contre les hydrocarbures au port de Vordingborg, situé à proximité. Là, ils ont été transférés sur des barges. Les hydrocarbures et les débris mazoutés qui ont été récupérés sur le rivage ont été transportés pour être stockés provisoirement sur des barges et à terre.

2.11 Trois solutions d'évacuation sont possibles pour les hydrocarbures et les débris mazoutés qui ont été recueillis, à savoir l'incinération, la décharge, le recyclage. Conformément à la politique danoise, la plupart des hydrocarbures et débris mazoutés devront être incinérés. Il s'agit notamment du mélange d'eau et d'hydrocarbures recueilli au large, du mélange de sable, pavés ronds, déchets, paille et eau recueillis dans les zones proches du littoral et d'équipement d'intervention fortement mazouté ainsi que de carcasses d'oiseaux. La solution de la décharge ne convient que pour les matériaux contenant moins de 5% d'hydrocarbures. Le recyclage n'est envisageable que pour les hydrocarbures recueillis ne comportant aucun débris et qu'une quantité d'eau limitée.

2.12 Plus de 2000 oiseaux morts ont été signalés, notamment des cygnes, hérons, canards et des poules d'eau. Conformément à la politique danoise, il n'a pas été procédé au lavage des oiseaux. Il a été estimé que beaucoup d'oiseaux seraient morts avant d'avoir pu être transportés dans des installations prévues à cet effet.

3 Demandes d'indemnisation

3.1 Des demandes d'un montant élevé seront présentées au titre du coût afférent aux opérations de nettoyage effectuées au large et sur le rivage.

3.2 L'utilisation d'équipements lourds au bord de l'eau et le transport des hydrocarbures récupérés dans les marécages et les zones côtières couvertes de végétation naturelle vers la route la plus proche ont souillé des zones écologiquement sensibles et y ont causé des nuisances mécaniques. Dans certaines zones, le recours à des pistes de gravier en métal ou en plastique et de terre a quelque peu réduit les dommages.

3.3 Les pêcheurs commerciaux ont peut-être subi des pertes en raison de la fermeture de quelques ports de petite taille, de la contamination de leurs filets et du rejet des prises souillées. Les barrages déployés dans les entrées de deux ports ont protégé les bateaux de pêche de la contamination mais cela a peut-être entraîné des manques à gagner car la saison de la pêche est réputée avoir débuté le 31 mars 2001.

3.4 Un certain nombre de cages de poissons flottantes de l'exploitation piscicole de Grønsund, entre Falster et Bogø, ont été mazoutées. Au moment de la contamination, l'exploitation piscicole recevait un stock de jeunes truites, dont l'élevage devait servir à la production d'œufs destinés à la

vente au Japon. Au total, 62 tonnes de poisson sur les 215 tonnes prévues avaient déjà été placées dans des cages et le stockage a été interrompu quand la contamination a commencé.

3.5 Suivant les conseils des experts de l'ITOPF venus sur place, le Gard Club a fait en sorte qu'un laboratoire norvégien obtienne des échantillons d'eau et de poissons prélevés dans l'exploitation piscicole pour l'analyse de concentrations d'un groupe d'hydrocarbures polynucléaires aromatiques souvent utilisés pour indiquer si les produits marins sont aptes à la consommation humaine ou devraient être soumis à des interdictions temporaires de récolte ou de vente. Bien que les analyses aient prouvé que les niveaux d'hydrocarbures polynucléaires aromatiques présents dans l'eau de mer n'étaient pas très différents des niveaux généraux des eaux adjacentes non touchées par les déversements, les résultats ayant trait au poisson ont été moins concluants faute de données comparatives sur un site témoin non pollué. Alors que l'on a constaté des niveaux d'hydrocarbures polynucléaires aromatiques légèrement élevés par rapport aux résultats d'autres déversements survenus récemment en Europe, les experts de l'ITOPF ont estimé que ces niveaux baisseraient rapidement et qu'il serait techniquement possible de continuer d'élever du poisson à Grønsund, selon le calendrier normal de l'élevage printemps/été et de l'abattage de l'automne.

3.6 Cependant, le propriétaire de l'exploitation piscicole s'est mis en contact avec ses acheteurs japonais, qui ont indiqué qu'ils ne souhaitaient pas acheter les œufs de truites produits à Grønsund cette année. L'on croit comprendre que le propriétaire de l'exploitation piscicole a vainement tenté d'obtenir de la part des autorités danoises l'autorisation d'élever du poisson sur d'autres sites. Il a indiqué également qu'il ne serait pas économique d'élever du poisson à Grønsund en vue d'un autre marché, et il a donc décidé d'abandonner l'élevage du poisson en 2001. Du fait de cette décision, des demandes importantes devraient être présentées au titre du préjudice économique.

3.7 Plusieurs zones agricoles ont été mazoutées à cause du chargement, du transport et du transfert des hydrocarbures dans les conteneurs. Comme les entrées des ports étaient protégées par des barrages flottants, il est peu probable que beaucoup de bateaux ou d'installations portuaires de plaisance aient été contaminés.

3.8 Étant donné que le sinistre s'est produit avant le début de la saison touristique, il ne devrait pas y avoir d'importantes demandes d'indemnisation au titre du manque à gagner dans le secteur touristique.

3.9 Il n'est pas encore possible d'évaluer le montant total des demandes d'indemnisation.

4 Surveillance de l'environnement

4.1 Les autorités danoises envisagent de faire une étude sur la répartition des hydrocarbures et d'enquêter de façon à déterminer s'il est nécessaire de poursuivre le nettoyage, peut-être par le biais de la biodégradation.

4.2 Dans ce contexte, il convient de se reporter à la politique du Fonds de 1992 concernant les études de l'environnement après un déversement énoncées dans le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992:

> Des études de l'environnement après un déversement sont parfois effectuées pour établir la nature précise et l'étendue des dommages par pollution causés par le déversement et/ou pour déterminer s'il y a lieu de prendre des mesures de remise en état. Le Fonds de 1992 peut contribuer aux dépenses occasionnées par de telles études, à condition qu'elles portent sur des dommages relevant de la définition du *dommage par pollution* qui est donnée dans les Conventions, telle qu'elle est interprétée par le Fonds de 1992, y compris des mesures raisonnables de remise en état de l'environnement. En pareil cas, le Fonds de 1992 doit pouvoir intervenir très tôt dans la sélection des experts qui seront chargés des études et dans la définition du mandat de ces experts. Ces études doivent être de nature concrète et susceptibles de produire les renseignements

voulus. Leur portée ne doit pas être hors de proportion avec l'étendue de la contamination et ses effets prévisibles. L'ampleur de ces études et des coûts connexes doit également être raisonnable d'un point de vue objectif et les coûts supportés doivent l'être aussi.

4.3 Lors d'une réunion tenue à Copenhague le 12 mai 2001, l'Administrateur a appelé l'attention des autorités danoises sur le texte du Manuel des demandes d'indemnisation exposé ci-dessus et en particulier sur le fait qu'il importait de donner au Fonds de 1992 la possibilité d'intervenir très tôt dans la sélection des experts qui seraient chargés des études et dans la définition du mandat de ces experts.

4.4 Les autorités danoises ont mis à la disposition du Fonds de 1992 un projet de proposition aux fins de cette étude. Les principaux points de cette proposition sont les suivants:

> Les échantillons de sédiments seraient prélevés à des profondeurs de 0 à 2, 2 à 6 et 6 à 10 cm, à raison de deux échantillons sur chacun des 30 emplacements. Ceci donnerait un total 180 analyses d'hydrocarbures polynucléaires aromatiques. Les échantillons d'eau seraient prélevés sur 30 emplacements. Une soixantaine d'échantillons de moules seraient prélevés sur chacun des 30 emplacements. Les prélèvements d'échantillons devraient durer environ 14 jours. Le coût total des prélèvements d'échantillons et de l'analyse est estimé à quelque DKr 1 190 000 (£96 000).

4.5 L'Administrateur estime que l'objet de l'étude proposée, axée sur l'impact du déversement sur les ressources de loisirs et économiques, serait lié à des dommages par pollution tels que définis dans les Conventions de 1992, mais qu'il y aurait un certain degré de chevauchement avec le programme de suivi entrepris par les autorités dans le cadre des dommages causés à l'exploitation piscicole visée aux paragraphes 3.4 à 3.6. L'Administrateur a également fait part aux autorités danoises de ses doutes quant à la nécessité de mesurer les hydrocarbures polynucléaires aromatiques présents dans les échantillons de sédiments dans le contexte de l'impact du déversement sur les activités de loisirs, et il a demandé davantage de précisions sur la proposition tendant à mesurer les hydrocarbures polynucléaires aromatiques présents dans les moules. Compte tenu de ces observations, les autorités danoises ont indiqué qu'elles avaient l'intention de soumettre sous peu une proposition révisée.

5 Limitation de la responsabilité

5.1 Le propriétaire du navire n'a pas encore entamé la procédure en limitation.

5.2 Le montant de limitation applicable au *Baltic Carrier* est estimé à DKr 118 millions (£9,5 millions).

6 Règlement des demandes

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 souhaitera peut-être examiner la question de savoir s'il est disposé à autoriser l'Administrateur à effectuer les règlements définitifs au nom du Fonds de 1992 de toutes les demandes nées du sinistre du *Baltic Carrier* dans la mesure où les demandes n'ont pas donné lieu à des questions de principe n'ayant pas préalablement fait l'objet de décision de la part des organes directeurs du Fonds de 1971 ou du Fonds de 1992.

7 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

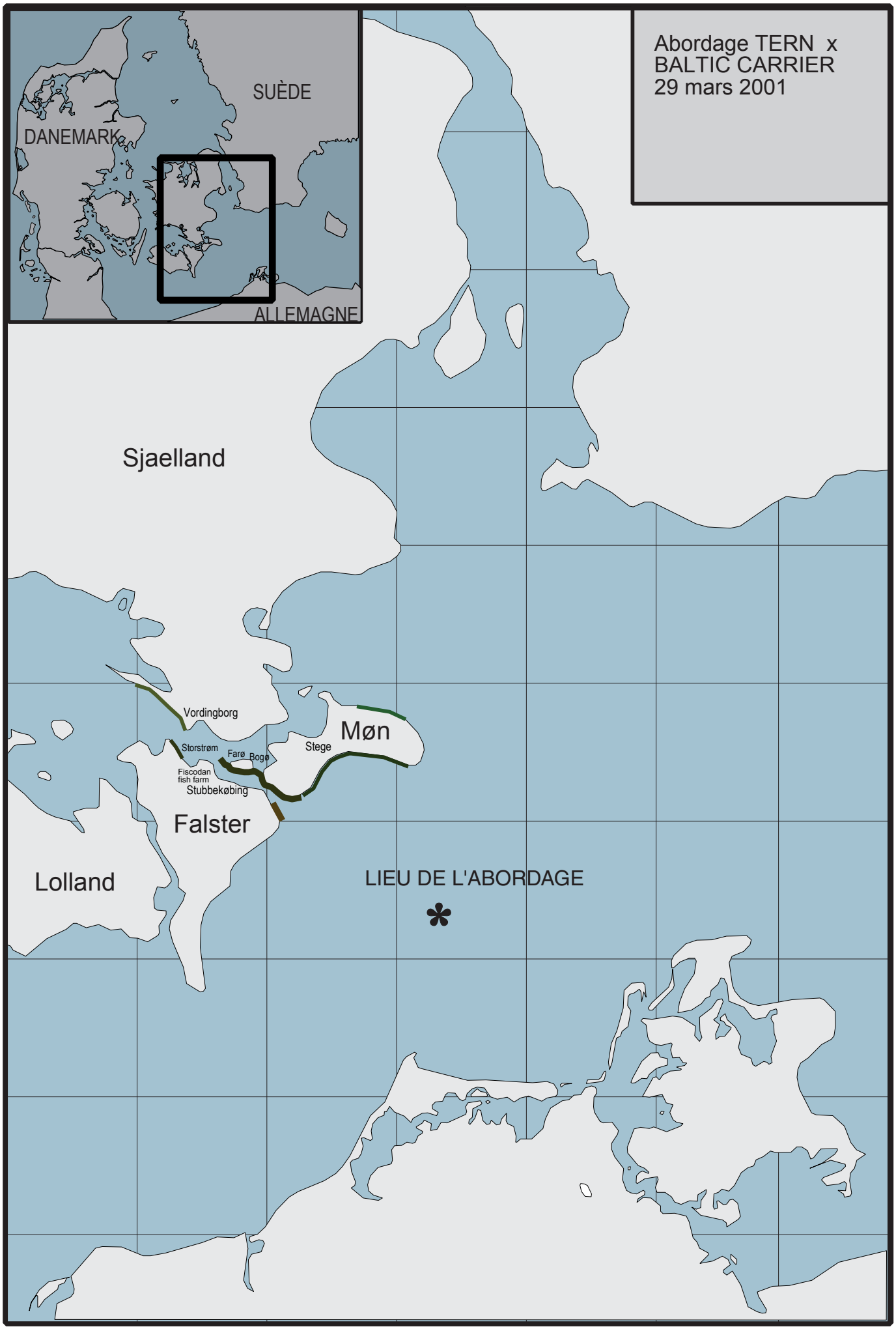
Le Comité exécutif est invité à:

a) prendre note des renseignements figurant dans le présent document;

b) examiner s'il est disposé à autoriser l'Administrateur à régler toutes les demandes nées de ce sinistre; et

c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera utiles dans le cadre de ce sinistre.

* * *


Abordage TERN x
BALTIC CARRIER
29 mars 2001
SUÈDE
DANEMARK
ALLEMAGNE
Sjaelland
Vordingborg
Storstrøm
Farø
Bogø
Stege
Møn
Fiscodan
fish farm
Stubbekøbing
Falster
Lolland
LIEU DE L'ABORDAGE