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

COMITÉ EXÉCUTIF
14ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.14/11
10 octobre 2001
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

DOLLY

Note de l'Administrateur

Résumé:	Le *Dolly* a sombré par 20 mètres de fond, avec à son bord quelque 200 tonnes de bitume. Les experts du Fonds de 1992 ont examiné les propositions faites par trois sociétés d'assistance maritime relatives aux moyens à utiliser pour éliminer la menace de pollution par le bitume. La proposition qui recueille l'adhésion de l'expert du Fonds est celle qui consiste à remettre le navire à flot, évacuer la cargaison et saborder le navire en eau profonde. Les autorités françaises penchent aussi pour cette solution, tout en se proposant de mettre le navire à la ferraille plutôt que de le saborder.
Mesures à prendre:	Noter l'information donnée.

1 Le sinistre

1.1 Le *Dolly* (289 tjb), immatriculé en Dominique, transportait environ 200 tonnes de bitume (un hydrocarbure très persistant) lorsqu'il a sombré par 20 mètres de fond le 5 novembre 1999 dans la baie du Robert à la Martinique. Aucun déversement ne s'est produit.

1.2 Non loin du site de l'échouement se trouvent un parc naturel, un récif corallien et des exploitations maricoles. On y pratique en outre la pêche artisanale. Si du bitume venait à s'échapper, on craint que la pêche et la mariculture n'en souffrent.

1.3 Le *Dolly* était à l'origine un navire de divers qui, par la suite, a été muni de citernes spécialisées destinées à recevoir du bitume ainsi que d'un système de chauffage de la cargaison. Le navire n'était couvert par aucune assurance de responsabilité. C'est une société de Sainte-Lucie qui en est le propriétaire.

1.4 Les autorités ont demandé au propriétaire du navire de procéder à l'enlèvement de l'épave au plus tard le 7 décembre 1999 mais, sans doute faute de fonds, celui-ci n'a pas obtempéré.

2 La définition du terme 'navire'

2.1 L'Administrateur a fait savoir au Gouvernement français que le Fonds de 1992 réservait sa position quant à la question de savoir si le *Dolly* relevait de la définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1992 portant création du Fonds et, partant, si cette dernière s'appliquait ou non à cet événement. De l'avis de l'Administrateur, il faudrait disposer d'informations plus détaillées sur le navire pour que le Fonds de 1992 puisse se prononcer sur cette question.

2.2 Lors de la 9ème session du Comité exécutif, tenue en octobre 2000, la délégation française a dit comprendre les réserves formulées par l'Administrateur quant à la question de savoir si le *Dolly* relevait de la définition du terme 'navire'. Elle a déclaré qu'elle s'efforçait d'obtenir un complément de renseignements sur le navire, mais qu'il y avait lieu de noter de toute façon que le *Dolly* transportait effectivement du bitume, un hydrocarbure persistant, et avait également à son bord un système de chauffage de la cargaison destiné à maintenir l'hydrocarbure dans un état de fluidité suffisant pour permettre le pompage.

2.3 À sa 11ème session, tenue en janvier 2001, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si le *Dolly* relevait de la définition du terme 'navire' en fonction des informations complémentaires que les autorités françaises avaient communiquées au Fonds de 1992 sur le navire, y compris les plans originaux et un croquis indiquant les modifications qui y ont été par la suite apportées.

2.4 Le Comité exécutif a relevé que le *Dolly* avait été construit en 1951 pour servir de navire de divers et était enregistré en tant que tel dans le Lloyds Register (1998-99). Toutefois, ultérieurement, trois citernes ont été installées dans la cale et l'ouverture du panneau de chargement a été fermée avec des plaques d'acier. Les croquis remis au Fonds de 1992 montrent que les citernes ne faisaient pas partie de la structure du navire mais ont été fixées à la cale du navire par des chaînes puis entourées de matériel isolant.

2.5 Le Comité a noté également que, de l'avis des experts du Fonds de 1992, le *Dolly* avait été adapté au transport de cargaisons d'hydrocarbures en vrac et relevait donc de la définition du terme 'navire' donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que l'Administrateur partageait cet avis.

2.6 Le Comité exécutif a fait sien le point de vue de l'Administrateur selon lequel le *Dolly* relevait bien de la définition du terme 'navire' telle que figurant dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (document 92FUND/EXC.11/6, paragraphe 4.2.5).

3 Mesures tendant à prévenir la pollution

3.1 Le propriétaire n'ayant pas pris de mesures pour prévenir la pollution, les autorités françaises ont fait enlever 3,5 tonnes d'hydrocarbures de soute. Elles ont demandé à trois sociétés d'assistance maritime de soumettre des propositions sur la manière d'éliminer la menace de pollution par le bitume. Ces sociétés ont fait inspecter plusieurs fois l'épave par des plongeurs, en octobre et novembre 2000. Les autorités françaises ont remis au Fonds de 1992 des copies des propositions de ces entreprises.

3.2 Deux des sociétés ont proposé d'enlever les citernes de bitume en les laissant intactes tout en maintenant l'épave dans sa position actuelle. Les deux sociétés ont évalué le coût de cette opération à quelque US$1,5 million (£990 000).

3.3 La troisième société a proposé de redresser l'épave et de la remettre à flot avec sa cargaison à bord. On évacuerait alors la cargaison avant de saborder l'épave en eau profonde. Le coût de cette opération est évalué à US$950 000 (£638 000).

3.4 À sa 11ème session, tenue en janvier 2001, une délégation a souligné que le bitume était de nature telle qu'il fallait le chauffer à haute température pour qu'il puisse couler. Cette délégation a estimé que le produit resterait solide dans la température ambiante de la mer et s'est donc demandé si le bitume contenu dans les citernes représentait effectivement un risque de pollution.

3.5 Le Chef du service des demandes d'indemnisation a indiqué que compte tenu du peu de profondeur des eaux dans lesquelles l'épave se trouvait, il était probable que les citernes subiraient une corrosion rapide, ce qui pourrait entraîner un déversement de bitume. Il a souligné que même dans un état solide ou très visqueux, le produit pouvait glisser sur le fond marin et causer des dommages par pollution au corail qui se trouve non loin.

3.6 Le Comité a estimé, comme l'Administrateur, que l'épave étant située dans une zone écologiquement sensible, une opération visant à éliminer la menace de pollution par le bitume constituerait dans son principe une 'mesure de sauvegarde' selon la définition qui en est donnée dans les Conventions de 1992 (document 92FUND/EXC.11/6, paragraphe 4.2.11).

3.7 Une délégation a déclaré que même s'il est souhaitable que le Fonds de 1992 intervienne rapidement en cas de proposition de mesure de sauvegarde, il importait que, par souci de cohérence, il ne se prononce ni sur la méthode à suivre ni sur l'entreprise à engager. Il importait également, de l'avis de cette délégation, que le Fonds de 1992 ne s'engage pas à prendre à sa charge les frais de ce type d'opération mais que ce coût fasse l'objet d'une demande d'indemnisation dont la recevabilité serait évaluée en fonction des critères arrêtés par l'Assemblée et le Comité exécutif.

3.8 Le Comité a chargé l'Administrateur d'examiner avec les experts du Fonds de 1992 et les autorités françaises les mesures proposées pour enlever le bitume.

3.9 Le Comité a également chargé l'Administrateur d'enquêter sur la situation financière du propriétaire.

3.10 Les experts du Fonds de 1992 ont examiné les méthodes proposées et estiment que pour des considérations d'ordre tant technique que financier, la proposition faite au paragraphe 3.3 est à préférer. Les pouvoirs publics français ont eux aussi dit préférer la remise à flot du navire avant l'enlèvement de la cargaison. En revanche, ils se proposent de mettre le navire à la ferraille plutôt que de le saborder.

3.11 En juillet 2001, l'Administrateur a fait part au Gouvernement français de l'avis de l'expert du Fonds. L'Administrateur a en outre souligné que toute demande présentée par le Gouvernement français au titre d'opérations menées à bord de l'épave du *Dolly* serait examinée à l'aune des critères en matière de recevabilité établis par le Fonds et que le Fonds n'approuverait pas le coût des opérations avant que celles-ci n'aient été effectuées.

4 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

a) prendre note des informations fournies dans le présent document;

b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera utiles concernant le traitement de ce sinistre.