FONDS INTERNATIONAUX D'INDEMNISATION DE 1971 ET 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.14/7
10 octobre 2001
Original: ANGLAIS

ASSEMBLÉE
24ème session
Point 19 de l'ordre du jour

71/FUND/A.24/16/9

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1971 ET 1992 ONT EU À CONNAÎTRE

NATUNA SEA

Note de l'Administrateur

Résumé:	L'échouement du *Natuna Sea* dans le détroit de Singapour a entraîné un déversement de quelque 7 000 tonnes de pétrole brut, qui a touché Singapour, la Malaisie et l'Indonésie. Il n'est pas possible de prévoir le niveau des demandes d'indemnisation à ce stade. Les demandes d'indemnisation pour dommages dus à la pollution en Malaisie ont été réglées dans la limite applicable au *Natuna Sea* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le montant total des demandes d'indemnisation pour dommages dus à la pollution à Singapour et en Indonésie dépasse les limites applicables au navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Fonds de 1992 pourrait donc être appelé à effectuer des versements pour dommages dus à la pollution à Singapour.
Mesures à prendre:	Prendre note des renseignements fournis

1 Le sinistre

1.1 Le 3 octobre 2000, le navire-citerne panaméen *Natuna Sea* (51 095 tjb) s'est échoué dans le détroit de Singapour au large de Batu Behanti (Indonésie). Le navire transportait une cargaison de 70 000 tonnes de pétrole brut Nile Blend au moment du sinistre. D'après les estimations, quelque 7 000 tonnes de pétrole brut se seraient déversées à la suite de l'échouement. Le navire a été allégé de sa cargaison restante et renfloué sans autre déversement majeur le 12 octobre 2000.

1.2 Le *Natuna Sea* est inscrit auprès de la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club).

1.3 Les FIPOL ont suivi les mesures prises à la suite du déversement par l'intermédiaire des experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF), arrivés sur les lieux le 4 octobre 2000, et d'un réseau d'experts maritimes locaux.

2 Ampleur de la pollution

La nappe d'hydrocarbures a fluctué avec les marées tout en se dirigeant lentement vers l'est. Du côté Singapour du détroit, un certain nombre d'îles ont été polluées, y compris l'île touristique de Sentosa, l'île de Saint Johns, Raffles Lighthouse et les îles de Hantu et Kusu, appartenant aux Sisters' Islands. Le rivage a également été pollué sur la côte sud-est de l'île de Singapour. Un certain nombre d'îles indonésiennes dans le détroit de Singapour ont également été touchées par la pollution, les accumulations les plus lourdes se situant sur la côte nord de Pulau Batam. Le pétrole a également touché la pointe sud-est de la péninsule de Johore en Malaisie.

3 Opérations de nettoyage

Singapour

3.1 Les autorités maritimes et portuaires de Singapour ont mené les opérations qui, au début, ont consisté essentiellement à pulvériser des produits dispersants. L'armateur local du *Natuna Sea* a participé aux opérations de nettoyage en engageant un certain nombre d'entrepreneurs locaux, y compris le East Asia Response Ltd (EARL) et le Singapore Oil Spill Response Centre. L'équipement de nettoyage provenant du stock de la Petroleum Association of Japan a également été déployé.

3.2 Plusieurs barges équipées de bennes preneuses mécaniques ou d'écrémeuses prévues pour le pétrole visqueux et un grand nombre de petits bateaux utilisant des écopes et des filets ont été déployés dans le détroit de Singapour pour récupérer le pétrole flottant. Les autorités portuaires et maritimes ont participé à l'évacuation des hydrocarbures et des déchets mazoutés, qu'ils aient été ramassés dans les eaux singapouriennes ou en dehors. Le pétrole a été mis dans des sacs et évacué par l'intermédiaire d'une compagnie de Singapour.

3.3 Au 12 octobre 2000, il restait peu de pétrole en mer et les opérations se concentraient sur le nettoyage de la côte. Deux cent soixante personnes environ ont été engagées dans cette opération. Les déchets mazoutés provenant de ces opérations ont été traités par des entreprises nommées par l'armateur du *Natuna Sea*.

Indonésie

3.4 L'armateur du *Natuna Sea* a engagé une entreprise locale pour organiser le nettoyage de la côte en utilisant une main-d'œuvre locale de plus de 320 personnes pour ramasser les hydrocarbures et les débris mazoutés. Les produits ramassés ont été mis dans des sacs et provisoirement stockés dans une décharge locale. Ils ont ensuite été emportés vers une décharge contrôlée à Singapour tandis que le site original était nettoyé et réaménagé.

Malaisie

3.5 Le Ministère malaisien de la marine, chargé des opérations en mer, a mobilisé un petit nombre de navires de pêche pour récupérer les hydrocarbures au moyen d'écopes et de filets.

3.6 Le Ministère de l'environnement a organisé les opérations de nettoyage du rivage en combinant des techniques mécaniques et manuelles. Quelque 400 personnes, en grande partie des volontaires, participent à ces opérations.

4 Impact du déversement

Singapour

4.1 Les cages flottantes d'une exploitation piscicole de l'île de Saint Johns ont été gravement touchées par les hydrocarbures ce qui fait craindre une contamination du poisson. Le propriétaire de l'exploitation, ainsi qu'un petit nombre de travailleurs fournis par l'armateur du Natuna Sea, ont procédé au nettoyage des cages et ils se sont efforcés de réduire au minimum la contamination du poisson en introduisant des aliments sous l'eau.

4.2 On signale une baisse du nombre de touristes dans l'île de Sentosa et il se peut que des demandes d'indemnisation soient soumises pour manque à gagner. Une lagune de l'île de Sentosa qui abrite un delphinarium a été légèrement polluée par des irisations argentées d'hydrocarbures et des mesures ont été prises pour limiter toute autre entrée d'hydrocarbures en prolongeant vers la haute mer la conduite de prélèvement d'eau de mer destinée au delphinarium.

4.3 On a signalé que les coques d'un certain nombre de navires avaient été recouvertes de pétrole dans le détroit de Singapour et des demandes d'indemnisation au titre d'opérations de nettoyage ont été présentées aux armateurs du *Natuna Sea* (voir section 6).

Indonésie

4.4 Les hydrocarbures ont affecté à la fois les secteurs de la pêche et de l'aquaculture et plusieurs milliers de pêcheurs ont présenté des demandes d'indemnisation au titre de matériel souillé et d'interruption de leurs activités. C'est le long de la côte Nord de Pulau Batam et autour des îles voisines que le degré de contamination par les hydrocarbures a été le plus important.

Malaisie

4.5 On signale que le déversement a eu une incidence sur la pêche même si, d'après ce que l'on sait, certains pêcheurs auraient réduit leurs pertes en pêchant dans d'autres zones.

5 Applicabilité des Conventions

5.1 Le *Natuna Sea* a été enregistré au Panama, lequel au moment du sinistre était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

5.2 Singapour est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. L'Indonésie est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile mais n'est pas partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds. La Malaisie est partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds mais pas aux Conventions de 1992.

5.3 Du fait que deux régimes différents s'appliquent au sinistre, il se peut que le propriétaire du navire soit tenu de créer deux fonds de limitation, l'un en Malaisie et l'autre à Singapour ou en Indonésie. Le montant de limitation applicable au *Natuna Sea* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est d'environ 22,4 millions de DTS (£17 millions) et en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile d'environ 6,1 millions de DTS (£5,4 millions).

5.4 Les demandes d'indemnisation pour les dommages causés par la pollution en Indonésie présentées en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile entreront en concurrence avec des demandes d'indemnisation pour les dommages causés par la pollution à Singapour présentées en vertu de la même convention et pourraient en dernier ressort avoir une incidence sur la décision du Fonds de 1992 de verser ou non une indemnité à Singapour. Si le montant total des demandes pour dommages causés par la pollution en Malaisie dépassait le montant de la limitation

applicable au *Natuna Sea* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le Fonds de 1971 pourrait être tenu à indemnisation.

5.5 À leurs sessions d'octobre 2000, le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil administratif du Fonds de 1971 ont autorisé l'Administrateur à procéder à des règlements définitifs, au nom des Fonds respectifs, de toutes les demandes d'indemnisation nées du sinistre du *Natuna Sea* pour autant que les demandes d'indemnisation ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles aucun des organes directeurs du Fonds de 1971 ou du Fonds de 1992 ne s'étaient pas prononcés (documents 92FUND/EXC.9/12, paragraphes 3.7.11 et FUND/AC.2/A.23/22, paragraphe 17.14.12)

6 Demandes d'indemnisation

Singapour

6.1 Une demande d'indemnisation de US$1,4 million (£1 million) déposée par EARL a été provisoirement évaluée par l'ITOPF à US$400 000 en attendant de nouveaux renseignements à l'appui de la demande. La demande a ensuite été réglée par le London Club pour le montant réclamé. Le Fonds de 1992 n'a pas participé au règlement. EARL a présenté une nouvelle demande d'un montant de US$16 000 (£118 000) au titre d'équipements de nettoyage endommagé. Le London Club a fait valoir que cette demande devrait être traitée par les assureurs de l'équipement.

6.2 Une demande des autorités portuaires et maritimes au titre des dépenses qu'elles avaient encourues en personnel et en ressources, d'un montant de S$2,5 millions (£950 000), a été provisoirement évaluée par l'ITOPF à S$210 000 (£80 000) en attendant la fourniture de nouveaux détails sur la demande en question. Aucune documentation supplémentaire n'a été fournie par les autorités portuaires et maritimes.

6.3 Des demandes d'un montant total de S$1,3 million (£50 000) au titre des entreprises embauchées par les autorités portuaires et maritimes pour participer aux opérations de nettoyage ont été provisoirement évaluées par l'ITOPF à un montant de S$234 000 (£89 000) en attendant la fourniture de nouveaux documents à l'appui de la demande. Les correspondants du London Club négocient actuellement avec les entreprises individuelles sur la base des évaluations réalisées par l'ITOPF.

6.4 Une exploitation piscicole gravement touchée par le déversement a présenté une demande d'indemnisation de S$140 000 (£53 000). Cette demande a été réglée par le London Club pour un montant de S$95 000 (£36 000).

6.5 Une demande, présentée par un organisme vétérinaire et alimentaire public, d'un montant de S$56 000 (£21 000) au titre de cages de poissons souillées a été provisoirement évaluée par l'ITOPF pour un montant de S$12 400 (£5 000).

6.6 L'entreprise Sentosa Development Corporation a présenté une plainte d'un montant de S$800 000 (£303 000) au titre de sa participation aux opérations de nettoyage du littoral, y compris le remplacement d'un barrage de confinement d'hydrocarbures endommagé. Cette demande est actuellement évaluée par l'ITOPF.

6.7 Le London Club a remboursé les armateurs du *Natuna Sea* d'un montant de US$8,7 millions (£6,2 millions) au titre des paiements versés à diverses entreprises de nettoyage à Singapour et en Indonésie. Le Fonds de 1992 n'a reçu aucune documentation à l'appui de ces paiements.

Indonésie

6.8 Les autorités locales ont présenté des demandes d'indemnisation d'un montant total de Rp 21 000 millions (£2,3 millions) au titre des opérations de nettoyage, de l'évacuation des déchets et du coût du traitement des demandes ayant trait au secteur des pêches. Le montant de la demande d'indemnisation a été évalué par l'ITOPF à Rp 1 073 millions (£116 000).

6.9 Une demande d'indemnisation d'un montant de Rp 811 millions (£88 000), déposée par une compagnie pétrolière indonésienne ayant participé aux opérations de nettoyage, a été réglée par le London Club pour un montant de Rp 339 millions (£37 000).

6.10 Des demandes d'indemnisation dans le secteur de la pêche d'un montant total de Rp 102 000 millions (£11 millions) ont été évaluées par l'ITOPF à Rp 19,3 millions (£2,1 millions). En décembre 2000, le London Club a effectué un paiement partiel de US$1,5 million (£1,1 million) au titre de ces demandes.

6.11 Les autorité indonésiennes ont présenté des demandes d'un montant total de Rp 1 058 000 millions (£114 millions) pour les dommages qu'aurait subis l'écosystème côtier, y compris les mangroves, les coraux et les plages touristiques. Aucune documentation n'a été fournie à l'appui de ces demandes.

Malaisie

6.12 Des demandes ayant trait aux opérations de nettoyage d'un montant total de RM 1,4 million (£270 000) ont été réglées par le London Club pour un total de RM 1.3 million (£251 000) et des demandes ayant trait aux pêches d'un montant de RM 905 000 (£175 000) ont été réglées par le Club pour le montant demandé. Aucune autre demande n'est prévue.

7 Probabilité d'une implication du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992

7.1 Toutes les demandes au titre de dommages dus à la pollution par hydrocarbures ont donné lieu à des accords de règlement pour un total de £462 000. Le montant de limitation applicable au *Natuna Sea* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est estimé à £5,4 millions. Le Fonds de 1971 ne sera donc pas appelé a effectuer de versements au titre d'indemnisation ou de prise en charge financière en vertu de l'Article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

7.2 Les demandes présentées à Singapour s'élèvent à un montant total de US$10,3 millions et S$4,75 millions (£9,1 millions). Les demandes présentées en Indonésie s'élèvent a un montant total de Rp 2 181 000 millions (£127 millions).

7.3 Il peut donc se faire que le montant total des demandes recevables au titre des dommages dus à la pollution à Singapour et en Indonésie dépasse le montant de limitation applicable au *Natuna Sea* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que le Fonds de 1992 soit appelé à effectuer des paiements au titre des dommages dus à la pollution à Singapour.

8 Mesures que les organes directeurs sont invités à prendre

L'Assemblée et le Comité exécutif sont invités à:

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

b) donner à l'Administrateur les instructions qu'ils estiment appropriées concernant ce sinistre.