



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.14/8  
2 octobre 2001  
Original: ANGLAIS

## SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

### BALTIC CARRIER

#### Note de l'Administrateur

<b>Résumé:</b>	<p>Il y a eu abordage entre le navire-citerne <i>Baltic Carrier</i> et le vraquier <i>Tern</i> dans la mer Baltique au large des côtes allemandes, avec déversement de 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. L'on s'attend à d'importantes demandes d'indemnisation au titre des frais afférents aux opérations de nettoyage. Des demandes ont déjà été soumises au titre des dommages aux biens et du manque à gagner dans les secteurs de la pêche et de la mariculture. Il n'est pas encore possible d'estimer le montant total des demandes ni de savoir si le Fonds de 1992 sera ou non amené à verser des indemnités. Une partie des hydrocarbures qui se sont écoulés du <i>Baltic Carrier</i> ont pénétré dans la citerne du coqueron avant du <i>Tern</i>, dont une partie s'est ensuite déversée à Rostock (Allemagne) et à Ventspils (Lettonie).</p>
<b>Mesures à prendre:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>a) noter l'information fournie; et</li><li>b) décider si le déversement qui a eu lieu à Rostock relève ou non du champ d'application des Conventions de 1992.</li></ul>

### 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<sup>2</sup> 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 Szczecin (Pologne) pour réparation.
- 1.3 Les hydrocarbures déversés ont dérivé du lieu de l'abordage en direction du nord-ouest et rapidement gagné la côte danoise, au nord de l'île de Falster. D'importantes 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. Les rivages les plus mazoutés ont été le littoral sud de Farø et Bogø. Une pollution plus légère a été constatée 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* et le *Tern* étaient tous deux inscrits auprès de la Assurance-föreningen 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 au Danemark**

- 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, en application 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 protéger les entrées des ports de petite taille, retenir le pétrole en mer afin d'en faciliter la récupération, et 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 touchée. 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 galets, ou encore dans les zones les plus sensibles.
- 2.8 Quand la phase d'urgence a été terminée, le 9 avril 2001, la responsabilité pour les opérations de nettoyage a été confiée aux municipalités touchées. 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 Le nettoyage, y compris le peaufinage et l'évacuation des déchets mazoutés, s'est achevé pendant l'été.
- 2.10 Les hydrocarbures et l'eau recueillis lors des opérations effectuées au large ont été apportés par les navires 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 Conformément à la politique danoise, la plupart des hydrocarbures et débris mazoutés ont été incinérés.
- 2.12 Plus de 2 000 oiseaux morts ont été signalés: cygnes, hérons, canards et poules d'eau. Conformément à la politique danoise, il n'a pas été procédé au lavage des oiseaux. Il a été estimé en effet que beaucoup d'oiseaux seraient morts avant d'avoir pu être transportés dans des installations prévues à cet effet.

### **3 Pollution par les hydrocarbures en Suède**

- 3.1 À la 13ème session du Comité exécutif, la délégation suédoise, présente en qualité d'observateur, a déclaré que l'on avait constaté la présence d'hydrocarbures que l'on pensait provenir du *Baltic Carrier* sur la côte sud-ouest de la Suède et que l'on avait mené des opérations de nettoyage pour les enlever. Cette délégation a déclaré également que l'analyse des hydrocarbures n'était pas encore achevée mais que, si ce pétrole correspondait à celui qui s'était échappé du *Baltic Carrier*, le Service des garde-côtes suédois et les autorités locales avaient l'intention de former des demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage.
- 3.2 Aucune information n'a été reçue quant à d'éventuelles demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage menées en Suède.

#### **4 Pollution par les hydrocarbures à Rostock et à Ventspils**

- 4.1 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* a pénétré dans le coqueron avant du *Tern* juste avant l'abordage. 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. Les sapeurs-pompiers ont mené à bien les opérations de nettoyage, pour un coût de DM 600 (£200). Les autorités allemandes n'auraient pas l'intention de mener une enquête sur la chaîne d'événements ayant abouti au déversement.
- 4.2 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 de sucre ont été redistribuées pour rétablir l'assiette positive du navire. Le *Tern* a déchargé sa cargaison 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.
- 4.3 Un entrepreneur local a été engagé par le Gard Club pour mener les opérations de nettoyage à Ventspils et pour évacuer ce qui restait des hydrocarbures du *Baltic Carrier* dans le coqueron avant. Environ 95 tonnes d'hydrocarbures ont été évacuées de la citerne endommagée. Le Gard Club a reçu des demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution de la part des autorités portuaires de Ventspils, mais aussi des propriétaires du terminal le long duquel le déversement s'est produit, de l'Organisation du milieu marin, d'un port de plaisance, de pêcheurs, ainsi que de propriétaires de navires qui se trouvaient dans le port au moment du déversement. Nous croyons comprendre que le Club s'efforce de régler ces demandes aux meilleures conditions possibles, sans consulter le Fonds de 1992. Il est évident que le Fonds n'est pas lié par les règlements conclus par le Club.
- 4.4 À sa 13<sup>ème</sup> session, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si le déversement des hydrocarbures du *Baltic Carrier* provenant du *Tern* relevait ou non du champ d'application des Conventions de 1992 ou, autrement dit, jusqu'où s'étendait la responsabilité du navire qui transportait initialement les hydrocarbures. Il a été relevé que 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.
- 4.5 Le Comité exécutif a noté qu'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. Le Comité a noté en outre que 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) et que 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).
- 4.6 Le Comité a relevé que les hydrocarbures déversés à Rostock et à Ventspils provenaient du *Baltic Carrier* et avaient causé des dommages par contamination à l'extérieur de ce navire et que, selon l'Administrateur, 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 faisait aucun doute que les Conventions de 1992 se seraient appliquées à ce déversement.
- 4.7 Le Comité a examiné la question de savoir si le fait que le *Tern* avait été déplacé alors qu'il contenait des hydrocarbures provenant du *Baltic Carrier* dans le coqueron avant, cela avant que ces hydrocarbures ne se déversent dans la mer à Rostock, avait comme conséquence que ce déversement n'avait pas été causé par un ensemble de faits ayant la même origine, c'est-à-dire l'abordage. Il a été noté qu'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 avait estimé qu'il existait un lien de causalité suffisamment étroit entre l'abordage et le dommage par pollution à Rostock et que ce déversement entrait dans le champ d'application des Conventions de 1992.

- 4.8 Le Comité a relevé que, concernant le déversement à Ventspils, la situation était 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. Le Comité a noté que l'on savait au moment où le *Tern* a quitté Rostock qu'il avait toujours à son bord des hydrocarbures provenant du *Baltic Carrier*. Il a pris acte de l'avis de l'Administrateur, selon lequel la traversée de Rostock à Ventspils constituerait un facteur qui rompt le lien de cause à effet entre l'abordage et le dommage par pollution à Ventspils: le déversement à Ventspils constituerait donc un événement distinct causé par un fait dont l'origine n'était ni l'abordage ni un fait qui aurait son origine dans l'abordage, mais la non-évacuation des hydrocarbures du *Tern*. Le Comité a noté que l'Administrateur estimait donc que ce dernier déversement d'hydrocarbures n'entrait pas dans le champ d'application des Conventions de 1992. Il a relevé qu'en conséquence la responsabilité du dommage par pollution à Ventspils n'incomberait pas au propriétaire du *Baltic Carrier* mais devrait être déterminée en vertu des règles de droit coutumier.
- 4.9 Plusieurs délégations ont fait valoir que l'on ne pouvait pas prévoir si l'abordage entre le *Baltic Carrier* et le *Tern* entraînerait une pollution à Ventspils et si le déplacement du *Tern* de Rostock à Ventspils était un facteur capable de rompre le lien de causalité entre l'abordage et le dommage par pollution à Ventspils.
- 4.10 D'autres délégations ont estimé qu'avant de prendre une décision quant à savoir si les Conventions de 1992 s'appliquaient aux déversements à Rostock et Ventspils, il conviendrait de préciser l'enchaînement des faits ayant abouti aux déversements.
- 4.11 De l'avis d'une délégation, il n'était pas possible de trancher cette question, mais l'on pouvait arguer que le *Tern* n'était qu'un agent transportant des hydrocarbures à un autre endroit et que ledit navire n'était pas différent d'un autre agent. Selon cette délégation, le fait que ce navire ait été conduit d'un endroit à un autre ne devrait pas être décisif; il s'agissait plutôt de savoir si la pollution survenue à Ventspils était prévisible, et il était essentiel de déterminer si la pollution résultait d'une négligence ordinaire ou d'une faute lourde. La délégation a estimé qu'une faute lourde suffirait à rompre le lien de causalité, ce qui n'était pas le cas d'une négligence ordinaire. Elle a considéré que les renseignements relatifs aux déversements survenus à Rostock et à Ventspils étaient insuffisants et ne permettaient pas de déterminer le degré de négligence.
- 4.12 Le Comité exécutif a décidé qu'il était trop tôt pour se prononcer sur le champ d'application des Conventions de 1992 au-delà du dommage par pollution résultant du déversement qui s'est produit sur le lieu de l'abordage, et qu'une décision sur l'applicabilité éventuelle desdites Conventions également aux déversements de Rostock et Ventspils devrait être repoussée à la session suivante. L'Administrateur a été chargé d'enquêter plus avant quant à l'enchaînement des faits ayant entraîné les déversements survenus à Rostock et à Ventspils (document 92FUND/EXC.13/7, paragraphe 3.3.29).
- 4.13 L'Administrateur a poursuivi son enquête, mais n'a pu jusqu'à présent obtenir d'autres renseignements sur les déversements survenus dans les deux ports.
- 4.14 Comme il est indiqué au paragraphe 4.1, il semblerait que les autorités allemandes n'aient pas l'intention de mener une enquête sur les circonstances du déversement survenu à Rostock. De l'avis de l'Administrateur, étant donné que la partie avant du *Tern* était ouverte et qu'il y avait dans le coqueron avant des hydrocarbures déversés par le *Baltic Carrier*, le petit déversement de Rostock était sans doute inévitable et était une conséquence inéluctable de l'événement initial. L'Administrateur reste donc convaincu que ce déversement relève bel et bien des Conventions de 1992.

- 4.15 L'Administrateur poursuit son enquête sur la cause du déversement de Ventspils. Il pense que tant que l'on ne disposera pas d'éléments supplémentaires sur l'enchaînement des événements ayant mené au déversement, il est trop tôt pour que le Comité exécutif se prononce sur la question de savoir si ce déversement relève ou non des Conventions de 1992.

## **5 Demandes d'indemnisation**

- 5.1 Le Comité exécutif a décidé à sa 13<sup>ème</sup> session d'autoriser l'Administrateur à conclure des accords de règlement définitif au nom du Fonds de 1992 pour toutes les demandes au titre des dommages par pollution en Suède et au Danemark nées du sinistre du *Baltic Carrier* (document 92FUND/EXC.13/7, paragraphe 3.3.17).
- 5.2 Des experts ont été chargés d'évaluer les demandes d'indemnisation. Une fois les demandes évaluées, les rapports d'experts sont communiqués au Gard Club et au Fonds de 1992, pour examen et agrément.
- 5.3 Au 28 septembre 2001, 55 demandes d'indemnisation au titre de dommages aux biens et de préjudice économique dans les secteurs de la pêche et de la mariculture ont été déposées, pour un montant total de Dkr 28,9 millions (£2,4 millions).
- 5.4 Vingt demandes, essentiellement pour dommages aux biens, ont fait l'objet d'un accord, et ce pour un montant de Dkr 750 000 (£63 000). Ces demandes portent sur les dommages matériels à des terres agricoles et à des jardins privés à la suite des opérations de nettoyage, ainsi que sur le mazoutage d'embarcations de pêche, d'appareils de pêche et d'installations maricoles. L'évaluation des dommages subis par les terres agricoles et les jardins s'est faite à partir des critères utilisés par les entreprises danoises de télécommunications pour le paiement d'indemnités dans les cas de dommages survenus à l'occasion de la pose de câbles. Quant aux demandes au titre de la contamination des appareils de pêche, elles ont été évaluées en fonction du coût de remplacement, après prise en compte de l'âge du matériel souillé et de son espérance de vie. Certaines de ces demandes ont également donné lieu à des demandes pour préjudice économique.
- 5.5 Trois exploitations piscicoles ont déposé des demandes pour un montant de Dkr 26,5 millions (£2,3 millions). Les cages flottantes de trois exploitations ont été souillées. Au moment auquel la contamination est intervenue, les exploitations accueillaient des stocks de jeunes truites d'élevage, dont les œufs devaient être vendus au Japon.
- 5.6 Le Gard Club a fait en sorte qu'un laboratoire norvégien puisse obtenir des échantillons d'eau et de poisson provenant d'une des exploitations, à des fins d'analyse des concentrations d'un groupe d'hydrocarbures aromatisés polynucléaires, concentrations qui donnent souvent des indications quant à savoir si les produits de la mer sont propres à la consommation ou, au contraire, s'il convient de prononcer une interdiction provisoire de ramassage ou de vente. Bien que les analyses aient permis de conclure que le niveau des hydrocarbures aromatisés polynucléaires dans l'eau de mer touchée n'était guère plus élevé que celui des eaux avoisinantes non touchées par le déversement, les résultats étaient moins concluants pour le poisson, étant donné qu'on ne disposait pas de données de référence pour la zone non polluée. Si les niveaux d'hydrocarbures aromatisés polynucléaires étaient effectivement légèrement supérieurs à ceux constatés lors d'autres déversements qui ont eu lieu dernièrement en Europe, les experts du Gard Club et du Fonds estiment que ces niveaux baisseraient bien rapidement et qu'il serait techniquement possible de continuer d'élever les poissons dans la zone touchée, étant donné le calendrier habituel (croissance au printemps et en été, abattage à l'automne).
- 5.7 Cela étant, les exploitants ont contacté leurs acheteurs japonais, lesquels ont fait savoir qu'ils n'étaient pas prêts à acheter en 2001 de la laitance en provenance de cette zone. Nous croyons comprendre que les exploitants ont sollicité auprès des autorités danoises l'autorisation d'élever le poisson sur d'autres sites, autorisation qui leur a été refusée. Ils ont par ailleurs indiqué que l'élevage du poisson pour un autre marché serait peu rentable, et ont donc décidé de ne pas élever

de poissons en 2001. Des experts norvégiens de la mariculture nommés par le Gard Club après consultation du Fonds sont en train d'examiner ces demandes.

- 5.8 Il n'est pas encore possible d'évaluer le montant total des demandes d'indemnisation. On ne peut donc pas encore dire si ce montant dépassera le montant de limitation applicable au *Baltic Carrier* (voir la section 7) et, partant, si le Fonds de 1992 sera amené à payer des indemnités.

## **6 Suivi écologique**

- 6.1 Les autorités danoises ont fait savoir qu'elles envisageaient de faire une étude sur la répartition des hydrocarbures et d'enquêter de façon à déterminer s'il fallait poursuivre le nettoyage, peut-être par le biais de la biodégradation.
- 6.2 Lors d'une réunion qui a eu lieu à Copenhague le 12 mai 2001, l'Administrateur a appelé l'attention des autorités danoises sur la politique du Fonds de 1992 pour ce qui est des études de l'environnement réalisées après un déversement, telle qu'elle est énoncée dans le Manuel des demandes d'indemnisation établi par le Fonds, et en particulier sur l'importance pour le Fonds de 1992 de pouvoir intervenir très tôt dans la sélection des experts qui seront chargés des études et dans la définition du mandat de ces experts.
- 6.3 L'Administrateur a estimé que si la finalité de l'étude proposée - laquelle était censée être axée sur les effets du déversement sur les ressources économiques et d'agrément - semblait bien en rapport avec la notion de "dommage par pollution" telle que définie dans les Conventions de 1992, il semblait néanmoins que l'étude faisait en partie double emploi avec le programme de suivi déjà mis en place dans le cadre des dommages subis par l'exploitation piscicole dont il est question aux paragraphes 5.4 à 5.6. L'Administrateur a également fait part aux autorités danoises de ses doutes quant à la nécessité de mesurer les hydrocarbures aromatisés polynucléaires dans les échantillons de sédiments dans le contexte de l'impact du déversement sur les ressources d'agrément; il a en outre demandé un complément d'information sur la proposition de mesurer les hydrocarbures aromatisés polynucléaires dans les moules.
- 6.4 Les autorités danoises ont soumis une proposition révisée de suivi écologique en juin 2001, que le Gard Club, le Fonds de 1992 et leurs experts ont examinée par le menu détail. En bref, si les autorités danoises tiennent à assurer ce suivi, c'est pour pouvoir bien faire le point de la situation afin de prendre les mesures qui s'imposent et suivre de près la situation écologique née de la pollution, en attendant un "retour à la normale". Il a été relevé en outre que, dans la proposition, il était reconnu que les hydrocarbures aromatisés polynucléaires altéraient tellement le goût des aliments qu'ils ne posaient en fait guère de danger toxicologique pour l'homme.
- 6.5 Après consultation du Fonds de 1992, le Gard Club a répondu aux autorités danoises, leur confirmant l'acceptation des coûts de certains éléments du programme: ceux qui répondaient aux critères du Fonds relatifs aux études sur l'environnement, et notamment le projet d'étude de l'impact du nettoyage sur la flore. Le Fonds et le Club ont également admis la possibilité que certaines mesures de remise en état pourraient être appropriées et hâter la régénération de certains sites abîmés à l'occasion du nettoyage du littoral. Dans cette réponse, il était en revanche précisé que les coûts afférents au programme de suivi écologique à long terme ne seraient pas, eux, recevables. Il a enfin été rappelé aux autorités danoises qu'il existait une vaste quantité de données sur des déversements survenus dans d'autres pays et qui indiquaient que, nonobstant le caractère carcinogène avéré de bien des composés d'hydrocarbures aromatisés polynucléaires, il était peu probable qu'au plan de la santé publique, une contamination des produits de la mer par ces composés ait des effets graves.

## **7 Limitation de la responsabilité**

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

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

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