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

COMITÉ EXÉCUTIF
18ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.18/10
27 septembre 2002
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

BALTIC CARRIER

Note de l'Administrateur

Résumé: Il y a eu abordage dans la mer Baltique au large des côtes allemandes entre le vraquier *Tern* et le navire-citerne *Baltic Carrier*, qui a laissé s'échapper quelque 2 500 tonnes de fuel-oil lourd. Les hydrocarbures ont touché plusieurs îles danoises. Des demandes au titre des dommages par pollution ont fait l'objet d'accords de règlement pour DKr 55 millions (£4,7 millions). De nouvelles demandes, d'un montant de DKr 43 millions (£3,6 millions) sont en cours d'évaluation. On ne sait pas encore si le montant total des demandes établies dépassera le montant de limitation applicable au *Baltic Carrier* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Mesures à prendre: Donner des instructions à l'Administrateur concernant ce sinistre.

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 l'abordage en direction des eaux côtières danoises, contaminant le littoral de plusieurs îles, dont les îles de Falster, Farø, Bogø et Møn.

1.4 Le *Baltic Carrier* ainsi que le *Tern* étaient inscrits auprès de l'Assuranceforeningen Gard (Gard Club).

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, aux termes de la Convention sur la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique (Convention d'Helsinki).

2.2 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.

2.3 Quand la phase d'urgence a été terminée, les municipalités concernées ont été chargées du nettoyage.

2.4 Conformément à la pratique danoise, la plupart des hydrocarbures et débris mazoutés ont été incinérés.

2.5 En juillet 2002, alors que l'on procédait à des travaux de réparation sur une voie d'accès située entre Bogø et Møn, on a découvert que les hydrocarbures qui avaient été retenus dans les blocs de pierre situés sous la voie d'accès étaient rejetés dans la mer. Les autorités locales et les entrepreneurs participant aux travaux de rénovation ont envisagé deux solutions à ce problème. La première consistait à poursuivre les travaux de rénovation prévus, en sachant qu'il faudrait les interrompre pour procéder au nettoyage lors de l'échappement des hydrocarbures. La deuxième solution, qui a finalement été adoptée, était de laisser les blocs de pierre tels quels et de les recouvrir d'un nouveau matériau. L'entrepreneur a estimé que cela aurait pour effet d'accroître de quelque DKr 1,8 millions (£154 000) les frais du projet de rénovation.

3 Pollution par les hydrocarbures en Suède

À la 13ème session du Comité exécutif, tenue en juin 2001, la délégation d'observateurs suédois 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 le Service des garde-côtes suédois avait mené des opérations de nettoyage pour les enlever. On croit savoir que celui-ci n'a toutefois pas l'intention de former de demande d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage.

4 Pollution par les hydrocarbures à Rostock et à Ventspils

4.1 Après l'abordage, le *Tern* a poursuivi sa route jusqu'au port de Rostock (Allemagne), où on a découvert 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 (£190). Les autorités allemandes n'auraient pas l'intention de mener une enquête sur la chaîne d'événements ayant abouti au déversement.

4.2 Le *Tern* est ensuite allé à Ventspils (Lettonie) pour y décharger sa cargaison; un nouveau déversement d'hydrocarbures du *Baltic Carrier* s'est produit à Ventpils. 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 du propriétaire 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.

4.3 Le Gard Club n'a pas précisé s'il avait l'intention de soutenir que les demandes dont il est question au paragraphe 4.2 relevaient du champ d'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile en ce qui concerne le sinistre du *Baltic Carrier*.

4.4 À sa 13ème session, tenue en juin 2001, 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 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) et 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 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. 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 exécutif 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 que comme il avait été nécessaire et prudent d'amener le *Tern* jusqu'à Rostock pour inspection, l'Administrateur estimait 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, de l'avis de l'Administrateur, était différente. 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*. Le Comité 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 prévoir ni que l'abordage entre le *Baltic Carrier* et le *Tern* entraînerait une pollution à Ventspils, ni que 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 survenus à Rostock et Ventspils, il conviendrait de préciser l'enchaînement des faits ayant abouti aux déversements.

4.11 À sa 14ème session, tenue en octobre 2001, le Comité exécutif a de nouveau examiné la question de savoir si les déversements du *Baltic Carrier* et du *Tern* relevaient du champ d'application des Conventions de 1992.

4.12 En ce qui concerne le déversement survenu à Rostock, le Comité a relevé que le coût du nettoyage n'était pas élevé, que les autorités allemandes ne présenteraient pas de demande d'indemnisation et que la question de savoir si le déversement des hydrocarbures du *Baltic Carrier* à partir du *Tern* à Rostock relevait ou non des Conventions de 1992 était pure abstraction. Il a également été relevé que les autorités allemandes n'avaient pas l'intention de mener une enquête sur les circonstances du déversement survenu à Rostock. Le Comité a donc décidé de ne pas examiner cette question plus avant.

4.13 Au sujet du déversement des hydrocarbures du *Baltic Carrier* à partir du *Tern* à Ventspils, la délégation de Lettonie a fait savoir que les autorités de Lettonie poursuivaient leur enquête sur la cause du sinistre survenu à Ventspils, et a demandé au Comité de ne pas se prononcer avant achèvement de l'enquête menée pour déterminer si les Conventions de 1992 s'appliquaient à ce sinistre.

4.14 Le Comité a chargé l'Administrateur de poursuivre son enquête, reconnaissant que si le propriétaire approuvait toutes les demandes au titre du déversement survenu à Ventspils, sans intervention du Fonds de 1992, la question de l'applicabilité des Conventions de 1992 pourrait elle aussi devenir théorique (document 92FUND/EXC.14/12, paragraphe 3.7.18).

4.15 Il est possible que si le montant total versé par le Gard Club à titre d'indemnisation (y compris les paiements au titre des dommages par pollution survenus à Ventspils) devait dépasser le montant de limitation applicable au *Baltic Carrier* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le Club souhaite que le Fonds de 1992 lui rembourse la somme versée au-delà de ce montant de limitation.

4.16 L'Administrateur n'a pas reçu de complément d'information sur la cause du déversement survenu à Ventspils. Il estime toutefois que tant qu'il ne disposera pas de plus de précisions sur les faits ayant entraîné le déversement et que tant que Gard Club n'aura pas décidé de soutenir ou non que ses demandes subrogées concernant les dommages survenus à Ventspils doivent être indemnisées à partir du montant de limitation applicable au *Baltic Carrier*, il est trop tôt pour que le Comité détermine si le déversement relève ou non du champ d'application des Conventions de 1992

5 Demandes d'indemnisation

5.1 À sa 13ème session, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder à des accords de règlement définitif au nom du Fonds de 1992 pour toutes les demandes nées du sinistre du *Baltic Carrier*, au titre des dommages par pollution survenus en Suède et au Danemark (document 92FUND/EXC.13/7, paragraphe 3.3.19).

5.2 Le Gard Club et le Fonds de 1992 ont nommé des experts chargés d'évaluer les demandes d'indemnisation. Après évaluation des demandes, les rapports des experts sont communiqués au Gard Club et au Fonds de 1992 pour examen et agrément.

5.3 Les demandes approuvées par le Gard Club sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Catégorie de demandes	Montant de la demande DKr	Montant approuvé DKr
Nettoyage à terre	15,9 millions	15,9 millions
Élimination des hydrocarbures	17,4 millions	17,4 millions
Suivi écologique	258 000	258 000
Exploitations piscicoles	33,9 millions	19,7 millions
Diverses demandes de moindre importance (dommages à des biens, préjudices économiques)	2,7 millions	1,6 millions
Total	70,2 millions (£6,1 millions)	54,9 millions (£4,7millions)

5.4 Des demandes, d'un montant total de DKr 42,6 millions (£3,6 millions), au titre des frais encourus pour les opérations de nettoyage en mer et à terre sont en cours d'évaluation.

5.5 D'autres demandes devraient êtres formées, par exemple une demande au titre de la pollution de la voie d'accès dont il est question au paragraphe 2.5 ci-dessus. Il n'est pas encore possible d'évaluer le montant total des demandes établies aux fins d'indemnisation. On ne peut donc pas déterminer si ce montant dépassera le montant de limitation applicable au *Baltic Carrier* (voir la section 6 ci-dessous) et si le Fonds de 1992 sera amené à payer des indemnités.

6 Limitation de la responsabilité

6.1 Le propriétaire du navire n'a pas encore entamé de procédure en limitation.

6.2 Le montant de limitation applicable au *Baltic Carrier* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est estimé à Dkr 118 millions (£10,1 millions).

7 Mesures que le Comité exécutif est amené à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

a) Prendre note des informations figurant dans le présent document;

b) Donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera utiles concernant ce sinistre.

_____