



**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.18/13  
10 octobre 2002  
Original: ANGLAIS

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

### SINISTRES SURVENUS EN ESPAGNE, À LA GUADELOUPE ET AU ROYAUME-UNI

#### Note de l'Administrateur

**Résumé:**

Le Fonds de 1992 a été informé de trois sinistres ayant entraîné une pollution - survenus en Espagne, à la Guadeloupe (Antilles françaises) et au Royaume-Uni - et d'où sont susceptibles de naître des demandes d'indemnisation contre le Fonds de 1992 pour des dommages dus à la pollution. L'enquête menée par les autorités espagnoles a abouti à la conclusion que la pollution en Espagne avait été causée par le pétrolier maltais *Concordia I*. À la Guadeloupe, l'enquête sur l'origine de la pollution est en cours. Au Royaume-Uni, l'enquête menée par les autorités ont indiqué que les hydrocarbures se composaient très probablement de brut lourd du Moyen Orient mais il n'a pas été possible d'attribuer cette pollution à un quelconque navire.

**Mesures à prendre:**

Autoriser l'Administrateur à procéder, au nom du Fonds de 1992, au règlement définitif de demandes d'indemnisation nées de ces sinistres si les demandeurs ne sont pas en mesure d'obtenir une indemnisation en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

#### 1 Sinistre survenu en Espagne

*Espagne, 5 septembre 2000*

- 1.1 Entre les 5 et 15 septembre 2000, des hydrocarbures persistants ont touché plusieurs plages à Lugo et à la Corogne en Galice (Espagne).
- 1.2 Les opérations de nettoyage du littoral ont été menées par les brigades locales de pompiers des municipalités de Cervo et Xobe, dans le nord de la Galice.
- 1.3 Il ressort de l'enquête menée par les autorités espagnoles que les hydrocarbures auraient pu être déversés le 3 septembre 2000 dans la zone économique exclusive espagnole au nord de la Galice,

et qu'elles provenaient peut-être du pétrolier maltais *Concordia I* (159 147 tjb) qui, au moment où les hydrocarbures sont supposés avoir été déversés, traversait la zone à l'occasion d'un voyage sur lest de Rotterdam (Pays Bas) à Sidi Kerir (Égypte).

- 1.4 Les autorités espagnoles sont montées à bord du *Concordia I* à Algésiras (Espagne) le 7 septembre 2000 et ont prélevé des échantillons d'hydrocarbures dans diverses citernes.
- 1.5 Le *Concordia I* était inscrit auprès de la Standard Steamship Owners's Protection and Indemnity Association (Bermuda) Ltd (Standard Club).
- 1.6 Le propriétaire du navire a soutenu que les hydrocarbures ne provenaient pas du *Concordia I*.

#### Demandes d'indemnisation

- 1.7 Les municipalités de Cervo et Xobe ont soumis des demandes d'indemnisation d'un montant total de Ptas 1 006 500 (€ 049 ou £3 835) au Standard Club et au Fonds de 1992 au titre des frais de nettoyage du littoral.

#### Applicabilité des Conventions

- 1.8 Le montant de limitation applicable au *Concordia I* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 59,7 millions de DTS (£50 millions).
- 1.9 Les autorités espagnoles ont communiqué au Fonds de 1992 les renseignements tirés des analyses des échantillons d'hydrocarbures prélevés sur le *Concordia I* et des échantillons d'hydrocarbures recueillis sur le littoral.
- 1.10 L'Administrateur a examiné les renseignements fournis par les autorités espagnoles et a estimé, comme elles, que les hydrocarbures provenant du *Concordia I* correspondaient aux hydrocarbures qui ont pollué le littoral touché. Il a informé les autorités espagnoles et le Standard Club de ses conclusions et a fourni copie des résultats des analyses au Club pour qu'il les examine.
- 1.11 Le Comité exécutif voudra peut être indiquer s'il est disposé à autoriser l'Administrateur à procéder, au nom du Fonds de 1992, au règlement définitif de toutes les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre pour autant que ces demandes ne soulèvent pas de questions de principe sur lesquelles les organes directeurs du Fonds de 1992 ne se seraient pas préalablement prononcés au cas où les demandeurs n'auraient pas obtenu gain de cause dans leurs demandes d'indemnisation à l'encontre du propriétaire du navire.

## **2 Sinistre survenu à la Guadeloupe**

(Guadeloupe, 30 juin 2002)

#### Le sinistre

- 2.1 Le 23 juillet 2002, le maire de Petit-Bourg (Guadeloupe, Antilles) a informé le Fonds de 1992 d'un sinistre qui a pollué le littoral de sa ville le 30 juin 2002.
- 2.2 Le 1er juillet 2002 le maire a interdit les baignades à Petit-Bourg jusqu'à ce que les opérations de nettoyage soient achevées. Le 5 juillet, une interdiction de pêche a été prononcée interdisant la pêche à pied en attendant les résultats des analyses effectuées par le Département de l'hygiène et de la santé.

Demandes d'indemnisation

- 2.3 Le maire a évalué les frais de nettoyage à environ €340 000 (£220 000). Il a indiqué que le département de la Guadeloupe a l'intention de soumettre des demandes d'indemnisation au Fonds de 1992.

Applicabilité des Conventions

- 2.4 La Guadeloupe est un département de la République française qui est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 2.5 Le maire de Petit-Bourg a déclaré que la pollution était due à un déversement illégal en mer et que les autorités s'efforçaient d'identifier le navire responsable. Des échantillons des hydrocarbures ont été envoyés à un laboratoire en France aux fins d'analyse. L'Administrateur a demandé que le Fonds de 1992 soit tenu informé des résultats de cette analyse.
- 2.6 Le Comité exécutif voudra peut être indiquer s'il est disposé à autoriser l'Administrateur à procéder, au nom du Fonds de 1992, au règlement définitif de toutes les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre pour autant que ces demandes ne soulèvent pas de questions de principe sur lesquelles les organes directeurs du Fonds de 1992 ne se seraient pas préalablement prononcés au cas où les demandeurs n'auraient pas obtenu gain de cause dans leurs demandes d'indemnisation à l'encontre d'un propriétaire de navire conformément à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile mais seraient en mesure d'établir que la pollution a été causée par les hydrocarbures persistants provenant d'un navire tel que défini dans cette Convention.

**3 Sinistre survenu au Royaume-Uni**

*(Royaume-Uni, septembre 2002)*

Le sinistre

- 3.1 Le 29 septembre 2002, une quantité inconnue d'hydrocarbures émulsionnés s'est échouée sur 3 km de littoral près de Hythe dans le Kent (Royaume-Uni).
- 3.2 Des entreprises engagées par le Conseil du district de Shepway avec l'aide du Conseil du Comté de Kent ont entrepris le nettoyage du littoral. Au total 24 tonnes de déchets d'hydrocarbures ont été recueillies puis transportées jusqu'à une installation d'élimination dans le Kent.
- 3.3 Les frais de nettoyages ont été provisoirement évalués à £7 000 environ.

Applicabilité des Conventions

- 3.4 Les autorités locales ont demandé à la Maritime and Coastguard Agency (MCA) de procéder à des analyses d'échantillons de matières polluées dont les résultats ont été communiqués au Fonds de 1992.
- 3.5 Le rapport d'analyse établi pour la MCA par un laboratoire d'Écosse a abouti à la conclusion que les résidus d'hydrocarbures recueillis sur le littoral provenaient très probablement d'un déversement de brut lourd du Moyen Orient. L'Administrateur est d'accord avec cette conclusion.
- 3.6 Il n'existe pas de raffinerie ni d'oléoducs de brut à proximité de Hythe. L'Administrateur est donc d'avis que les hydrocarbures provenaient très probablement d'un pétrolier, c'est-à-dire d'un 'navire' selon la définition qui en est donnée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

- 3.7 Le Comité exécutif voudra peut être indiquer s'il est disposé à autoriser l'Administrateur à procéder, au nom du Fonds de 1992, au règlement définitif de toutes les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre pour autant que ces demandes ne soulèvent pas de questions de principe sur lesquelles les organes directeurs du Fonds de 1992 ne se seraient pas préalablement prononcés dans l'hypothèse peu probable où les autorités ne seraient pas en mesure d'identifier avec précision le navire qui a causé la pollution.

**4. Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre**

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document;
  - b) envisager s'il souhaite autoriser l'Administrateur à procéder au règlement définitif des demandes d'indemnisation nées de ces sinistres; et
  - c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées concernant ces sinistres.
-