**FONDS INTERNATIONAUX
D'INDEMNISATION DE 1971 ET DE 1992
POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES**

COMITÉ EXÉCUTIF
9ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.9/9
18 octobre 2000
Original: ANGLAIS

ASSEMBLÉE
23ème session
Point 17 de l'ordre du jour

71/FUND/A.23/14/13

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A 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.
Mesures à prendre:	Décider s'il faut autoriser l'Administrateur à régler les demandes d'indemnisation issues de ce sinistre.

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) (voir la carte ci-jointe). Le navire transportait une cargaison de 70 000 tonnes de pétrole brut Nile Blend au moment du sinistre.

1.2 d'indemnisation ou de prise en charge financière. Le navire a été allégé de sa cargaison restante et renfloué sans autre déversement majeur le 12 octobre 2000.

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

1.4 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'enquêteurs locaux.

2 Ampleur de la pollution

2.1 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 et Raffles Light. Le rivage a également été pollué sur la côte sud-est de l'île de Singapour.

2.2 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.

2.3 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 (SOSRC). L'équipement de nettoyage provenant du stock de la Petroleum Association of Japan (PAJ) a également été déployé.

3.2 L'EARL a commencé l'épandage aérien de dispersants à partir d'un avion C-130 le soir du premier jour (3 octobre). Même si, selon les premiers rapports, les dispersants étaient efficaces, les experts ITOPF du Club/Fonds ont appelé l'attention sur le point d'écoulement élevé du pétrole (c'est-à-dire la température en dessous de laquelle le pétrole ne coule pas) par rapport à la température de la mer et ils ont recommandé une approche prudente de l'utilisation de produits chimiques à grande échelle jusqu'à ce que leur efficacité puisse être évaluée par des tests pratiqués en laboratoire ou sur le terrain.

3.3 Pour faciliter une évaluation en bonne et due forme de l'efficacité des dispersants, le London Club et les FIPOL ont chargé deux scientifiques de l'AEA NETCEN au Royaume-Uni de se rendre à Singapour avec un équipement de contrôle spécialisé pour mesurer les concentrations de pétrole sous les plaques traitées avec des dispersants. Les scientifiques sont arrivés à Singapour le 5 octobre et ont pu réaliser des tests le jour même. Ils ont observé, le long du *Natuna Sea*, une légère dispersion du pétrole, lourdement dosé en produits chimiques, mais aucune dispersion de pétrole à 500 mètres du navire. Les scientifiques de l'AEA NETCEN et les experts de l'ITOPF ont conclu qu'il n'était plus possible, en l'état actuel des choses, de traiter le pétrole brut Nile Blend au moyen de dispersants chimiques.

3.4 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. Le déversement s'étant produit dans les eaux indonésiennes, les autorités de Singapour n'autorisent pas, selon les informations reçues, l'évacuation du pétrole ramassé en mer vers Singapour En conséquence, le pétrole est mis dans des sacs en attendant qu'une décision ne soit prise sur le lieu et les moyens de son évacuation.

3.5 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 sont traités par des entreprises nommées par le Ministère de l'environnement de Singapour et par l'armateur du *Natuna Sea*.

Indonésie

3.6 L'armateur du *Natuna Sea* a engagé une entreprise locale pour organiser le nettoyage de la côte en utilisant une main-d'oeuvre locale de plus de 320 personnes pour ramasser les hydrocarbures et les débris mazoutés. Les produits ramassés sont mis dans des sacs pour être transportés vers une décharge où ils sont brûlés.

Malaisie

3.7 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.

3.8 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 affectées 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*, s'efforcent de nettoyer les cages et tout est fait pour essayer de réduire à un 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 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 on peut s'attendre à des demandes d'indemnisation pour leur nettoyage.

Indonésie

4.4 Les hydrocarbures ont affecté à la fois les secteurs de la pêche et de l'aquaculture et il est probable que d'importantes demandes d'indemnisation seront présentées, notamment dans ce deuxième secteur. Les collectivités de pêcheurs de quelque six villes et villages ont été touchées et même si la pêche s'est poursuivie tous les jours depuis que le déversement s'est produit, on signale que le matériel a été enduit d'hydrocarbures et que les prises ont diminué. Quelque 230 exploitations piscicoles sont enregistrées dans la zone mais on ne sait pas combien ont été affectées. La principale espèce cultivée est le garoupa qui est vendu vivant sur les marchés de Singapour à un prix très élevé.

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 portant création du Fonds de 1992.

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

5.3 Du fait que deux régimes différents s'appliquent au sinistre, il se peut que le propriétaire 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 la limite de la responsabilité du propriétaire fixée par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le Fonds de 1971 pourrait être tenu de verser une indemnité.

6 Demandes d'indemnisation

6.1 Il est trop tôt pour prévoir le montant des demandes qui naîtront de ce sinistre.

6.2 En application de la règle 7.4 du Règlement intérieur, l'Administrateur peut, sans avoir à demander au préalable l'approbation de l'Assemblée ou du Comité exécutif, procéder au règlement définitif de toute demande d'indemnisation, s'il estime que le coût total pour le Fonds de 1992 et le Fonds de 1971 du règlement de toutes les demandes d'indemnisation nées de l'évènement en cause ne risque pas de dépasser 2,5 millions de DTS (£2,3 millions) pour chaque Fonds.

6.3 L'Assemblée du Fonds de 1971 et le Comité exécutif du Fonds de 1992 voudront peut-être décider s'ils sont disposés à autoriser l'Administrateur à procéder, respectivement au nom du Fonds de 1971 et au nom du Fonds de 1992, au règlement définitif de toutes les demandes nées du sinistre du *Natuna Sea* pour autant que ces demandes ne soulèvent pas de question de principe sur lesquelles les organes directeurs du Fonds de 1971 ou du Fonds de 1992 ne se seront pas prononcés auparavant.

7 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) décider s'ils autorisent l'Administrateur à procéder au règlement définitif des demandes nées de ce sinistre;

c) donner à l'Administrateur les instructions qu'ils estiment appropriées concernant le traitement de ce sinistre et des demandes d'indemnisation qui en découleront.

* * *