



FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE
1971 POUR LES DOMMAGES
DUS A LA POLLUTION PAR
LES HYDROCARBURES

COMITE EXECUTIF
54ème session
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.54/6
6 juin 1997

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

OSUNG N°3

Note de l'Administrateur

1 Le sinistre

1.1 Le 3 avril 1997, le navire *Osung N°3* (786 tjb), immatriculé en République de Corée, s'est échoué sur l'île de Tunggado, juste au sud de l'île de Kojedo dans la région de Pusan (République de Corée) et a sombré par 70 mètres de fond. Le navire transportait environ 1 700 tonnes de fuel-oil lourd. Des hydrocarbures se sont immédiatement déversés mais il n'a pas été possible d'évaluer la quantité déversée ni la quantité restant à bord.

1.2 La combinaison de vents du nord, de courants de marée et de courants côtiers a fait dériver les hydrocarbures déversés dans une direction sud-ouest. La pluie, le brouillard et le temps couvert ont empêché toute surveillance aérienne jusqu'au 6 avril 1997. On a trouvé d'importantes zones d'irisations argentées d'hydrocarbures ainsi que des traînées intermittentes et de grandes taches brunes d'hydrocarbures à la surface de la mer, dans un rayon de 15 km² autour du lieu de l'échouement. On a estimé qu'il y avait de 50 à 200 tonnes d'hydrocarbures dans cette zone. De petites quantités décroissantes d'hydrocarbures ont continué à s'échapper du navire submergé, et, au 9 avril 1997, seules de faibles traînées irisées étaient visibles à la surface.

1.3 La police maritime coréenne, assistée des autorités locales et d'entreprises de nettoyage engagées par le propriétaire du navire, a organisé et mené les opérations de nettoyage en mer. Une centaine de navires se sont employés à pulvériser du dispersant, à écumer et enlever manuellement les hydrocarbures à l'aide de matériaux absorbants. Deux navires de la police maritime continuent de surveiller la zone.

1.4 Bien que les côtes des petites îles proches du lieu de l'échouement ait été souillées, aucune côte du continent n'avait été souillée.

1.5 Des hydrocarbures qui provenaient peut-être de l'*Osung N°3* ont atteint les parages de l'île de Tsushima, au Japon, le 7 avril 1997. La Japan Maritime Safety Agency a déployé environ 150 navires pour lutter contre les hydrocarbures en mer entre les 7 et 13 avril. Les hydrocarbures ont également touché le littoral au nord-ouest de l'île de Tsushima. Le nettoyage du littoral a été effectué par des pêcheurs, des membres de la Force d'auto-défense, des sapeurs-pompiers, des agents municipaux et des volontaires. L'expert japonais du Fonds de 1971 surveille les opérations.

1.6 Des échantillons d'hydrocarbures ont été prélevés de la zone contaminée au Japon pour être comparés avec ceux qui se sont échappés de l'*Osung N°3*. Ces échantillons feront l'objet d'une analyse chimique.

1.7 Le Fonds de 1971 a fait appel aux experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF), conjointement avec la Korea Marine & Oil Pollution Surveyors Ltd (KOMOS), en Corée et General Marine Surveyors (GMS), au Japon.

1.8 L'*Osung N°3* n'adhérait pas à un Club P & I mais était assuré par un assureur privé, à Londres, pour protection et indemnisation jusqu'à concurrence d'une limite de US\$1 million (£600 000) par sinistre.

1.9 Le montant de limitation applicable au navire est estimé à 104 500 DTS (£88 000).

2 Impact sur la pêche

République de Corée

2.1 Sur la côte méridionale, la pêche traditionnelle et l'aquaculture intensive sont pratiquées dans toute la région. Les secteurs importants à cet égard sont la pêche pratiquée dans les zones communes, la pêche côtière à filets fixes et l'industrie de mariculture de grande envergure. Les hydrocarbures n'ont atteint que quelques petites îles proches du lieu du sinistre où la pêche est peu pratiquée.

2.2 A ce jour, il n'a été signalé aucun dommage lié à la pêche, mais on s'attend à recevoir quelques demandes.

Japon

2.3 L'île de Tsushima abrite des activités de phycoculture et de pêche à filets fixes, et l'on y trouve aussi une communauté de marins-pêcheurs. Ces ressources auraient prétendument subi des dommages, mais à ce jour aucune indication sur l'ampleur de l'impact ou sur l'importance des demandes n'a été fournie.

3 Observations du Comité exécutif à sa 53ème session

3.1 A sa 53ème session, le Comité exécutif a noté que, selon toute probabilité, une quantité notable d'hydrocarbures restait à bord du navire submergé, que ces hydrocarbures, s'ils s'échappaient, risquaient de toucher un grand nombre d'installations aquacoles situées à quelque 7 kilomètres au nord du site où le navire avait coulé et que de telles fuites d'hydrocarbures pourraient donner lieu à d'importantes demandes d'indemnisation.

3.2 L'Administrateur a déclaré que, sous réserve des instructions que le Comité exécutif souhaiterait peut-être lui donner, il avait l'intention de procéder, avec les autorités coréennes, à des entretiens concernant le moyen le plus approprié de traiter les hydrocarbures restant à bord du navire submergé, sans impliquer le Fonds de 1971 dans l'exécution de ces opérations. Il a souligné qu'il préciserait que le Fonds de 1971 pouvait seulement aider les autorités coréennes en leur fournissant des conseils d'experts et sans participer aux opérations consistant à inspecter le navire, à faire des réparations pour empêcher toute nouvelle fuite d'hydrocarbures ou à enlever des hydrocarbures du navire. Il a souligné qu'il préciserait également que le Fonds de 1971 ne pouvait pas garantir qu'il paierait les coûts de telles opérations mais que ces coûts devraient faire l'objet d'une demande d'indemnisation dont la recevabilité serait évaluée sur la base des critères énoncés par l'Assemblée et le Comité exécutif.

3.3 Le Comité a rappelé que, pour le sinistre du *Tanio* (France 1980), le Fonds de 1971 avait été présent lors des réunions tenues par le Gouvernement français et des sociétés d'ingénierie maritime pour envisager le meilleur moyen de traiter la partie avant immergée du navire-citerne. Il a également été rappelé que le Fonds de 1971 avait fait savoir au Gouvernement français que, à son avis, le pompage des hydrocarbures de l'épave qui était proposé semblait être une mesure raisonnable pour prévenir ou, du moins, réduire tout nouveau dommage par pollution. Il a, en outre, été rappelé que la demande du Gouvernement français, au titre des frais de l'opération de pompage, n'avait pas été acceptée dans sa totalité.

3.4 Le Comité exécutif a appuyé la démarche proposée par l'Administrateur au paragraphe 3.2 ci-dessus (document 71FUND/EXC.53/12, paragraphe 3.8.5).

3.5 Le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder à des règlements définitifs de toutes les demandes nées de ce sinistre, pour autant que celles-ci ne soulèvent pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était pas encore prononcé (document 71FUND/EXC.53/12, paragraphe 3.8.7).

3.6 Le Comité exécutif a noté qu'il n'était pas possible, à ce stade, d'estimer avec précision le montant total des demandes nées de ce sinistre, en particulier compte tenu du risque que présentaient les hydrocarbures restant à bord du navire coulé. Le Comité a estimé que le montant total des demandes nées du sinistre de l'*Osung N°3* dépasserait peut-être le montant total de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le Comité a maintenu la position qu'il avait adoptée à propos de précédents sinistres, selon laquelle il était nécessaire, en pareil cas, de faire preuve de prudence dans le paiement des demandes, étant donné que, en vertu de l'article 4.5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, tous les demandeurs devraient recevoir le même traitement. De l'avis du Comité, il fallait mettre en balance la nécessité d'empêcher que le Fonds se trouve en situation de surpaiement, d'une part, et, d'autre part, l'importance d'une indemnisation aussi rapide que possible des victimes de dommages dus à une pollution par les hydrocarbures. Etant donné que le montant de limitation applicable à l'*Osung N°3* était très faible, le Comité a jugé essentiel que le Fonds de 1971 puisse procéder à des versements à une date rapprochée. Vu le peu de renseignements disponibles, le Comité a estimé qu'il ne pouvait pas, à ce stade, fixer un pourcentage pour les paiements du Fonds. C'est pourquoi il a décidé d'autoriser l'Administrateur à effectuer des paiements jusqu'à concurrence d'un pourcentage que ce dernier fixerait en faisant preuve de prudence dans l'évaluation du montant total probable des demandes (document 71FUND/EXC.53/12, paragraphe 3.8.8).

3.7 Le Comité exécutif a décidé qu'il devrait réévaluer le niveau des paiements à sa 54ème session, compte tenu des renseignements dont il disposerait alors. L'Administrateur a été chargé d'obtenir tous les renseignements possibles sur les demandes qui pourraient éventuellement résulter de ce sinistre.

4 Inspection de l'épave et enlèvement des hydrocarbures

4.1 Le Fonds de 1971 a engagé un expert d'un cabinet londonien d'inspection maritime (Murray Fenton & Associates Ltd) et l'a chargé de surveiller les opérations et d'assurer la liaison avec les autorités coréennes, lesquelles envisageaient de prendre des mesures aux fins de l'inspection de l'épave et de l'enlèvement des hydrocarbures. L'expert s'est rendu en République de Corée à deux reprises et s'est entretenu avec la police maritime coréenne sur ces questions.

4.2 Les autorités coréennes ont procédé à des inspections de l'épave au moyen d'un véhicule commandé à distance. Les inspections ont eu lieu les 11 et 12 avril, du 20 au 30 avril et du 19 au 24 mai, et se sont parfois heurtées à des problèmes techniques. D'autres ont dû être suspendues à cause des avaries de machines du navire d'assistance. Les inspections qui ont été effectuées ont toutefois établi que l'épave se trouvait en position verticale, qu'un certain nombre de citernes latérales bâbord à l'avant du navire étaient endommagées et que des hydrocarbures s'échappaient de la citerne à cargaison bâbord n°4.

4.3 L'expert du Fonds de 1971 a fait part à la police maritime coréenne de l'opinion de l'Administrateur selon laquelle le pétrole restant à l'intérieur de l'épave constituait un risque grave de pollution et qu'il

importait que des mesures adéquates soient prises afin d'empêcher de nouvelles fuites d'hydrocarbures. L'expert a indiqué qu'à son avis les inspections effectuées au moyen d'un véhicule commandé à distance ne pouvaient fournir que des renseignements très limités et qu'il était nécessaire de faire appel à des plongeurs expérimentés qui détermineraient l'état du navire. Diverses méthodes d'enlèvement des hydrocarbures ont également été discutées lors de la réunion.

4.4 On croit comprendre que les autorités coréennes envisagent maintenant de perforer les citerne de l'épave pour évaluer la quantité d'hydrocarbures qu'elles renferment. Une société d'assistance aurait, semble-t-il, proposé de mener à bien cette opération.

4.5 La police maritime coréenne a ordonné au propriétaire du navire d'enlever les hydrocarbures et l'épave. On croit savoir que le propriétaire de la cargaison a reçu pour instruction d'enlever les hydrocarbures. Quatre sociétés d'assistance ont contacté le propriétaire du navire et lui ont indiqué qu'elles seraient intéressées par ces opérations.

4.6 Les autorités coréennes, le propriétaire du navire et le propriétaire de la cargaison ont demandé au Fonds de 1971 de prendre des mesures visant à enlever l'épave ou les hydrocarbures, ou à garantir le paiement de telles mesures. Des sociétés d'assistance ont également demandé au Fonds de 1971 quelle était sa position eu égard au paiement des opérations d'enlèvement des hydrocarbures. Dans sa réponse, l'Administrateur a expliqué quel était le rôle du Fonds de 1971 et quels étaient les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation en s'inspirant des dispositions du paragraphe 3.2 ci-dessus.

4.7 Dans une communication à l'Administrateur, le Ministère des affaires maritimes et de la pêche a fait référence aux articles 4.7 et 4.8 de la Convention de 1971 portant création du Fonds relatifs aux facilités de paiement, lesquels sont libellés comme suit:

4.7 A la demande d'un Etat contractant, le Fonds met ses services à la disposition de cet Etat dans la mesure où ils sont nécessaires pour l'aider à disposer rapidement du personnel, du matériel et des services dont il a besoin pour prendre des mesures visant à prévenir ou à limiter un dommage par pollution résultant d'un événement pour lequel le Fonds peut être appelé à verser des indemnités en vertu de la présente Convention.

4.8 Le Fonds peut, dans des conditions qui devront être précisées dans le Règlement intérieur, accorder des facilités de paiement pour permettre de prendre des mesures préventives contre les dommages par pollution résultant d'un événement pour lequel le Fonds peut être appelé à verser des indemnités en vertu de la présente Convention.

4.8 Les critères d'octroi de facilités de paiement sont énoncés dans les règles 10.1 et 10.2 du Règlement intérieur, comme suit:

10.1 A la demande d'un Etat Membre qui est menacé d'un risque imminent de dommages importants par pollution résultant d'un événement donné, l'Administrateur peut, s'il estime que le Fonds de 1971 sera appelé, en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds, à verser des indemnités au titre de cet événement, accorder à cet Etat des facilités de paiement d'un montant raisonnable pour lui permettre de prendre les mesures de sauvegarde adéquates ou de continuer à les appliquer.

10.2 Sous réserve de certaines conditions fixées par l'Assemblée concernant notamment les renseignements et justificatifs qu'un Etat doit fournir à l'appui d'une demande de facilités de paiement, l'Administrateur décide si, compte tenu de toutes les circonstances du cas, l'octroi de facilités de paiement par le Fonds de 1971 pour un événement donné est justifié.

4.9 Dans sa réponse au Ministère des affaires maritimes et de la pêche, l'Administrateur a indiqué que le Fonds de 1971 avait envoyé un expert en République de Corée dans le but notamment d'aider les autorités coréennes. Il a ajouté que si les autorités coréennes désiraient obtenir des suggestions quant aux entreprises compétentes pour effectuer toutes opérations de leur choix, le Fonds de 1971 serait disposé à les assister. Quant au renvoi à l'article 4.8, l'Administrateur a fait valoir que l'histoire législative de cet article montrait clairement que cette disposition avait été consignée dans la Convention aux fins de l'assistance aux pays en développement. L'Assemblée du Fonds de 1971 l'avait aussi très bien compris et avait adopté le Règlement intérieur en question. C'est pourquoi l'Administrateur ne se sentait pas autorisé à octroyer des facilités de paiement au Gouvernement de la République de Corée ni à toute autre autorité coréenne en ce qui concerne l'affaire de l'*Osung N°3*.

5 Demandes d'indemnisation

5.1 S'agissant de la République de Corée, des demandes d'indemnisation ont été présentées par un certain nombre d'entreprises et d'autorités publiques au titre de leur participation aux opérations de nettoyage et de l'inspection du navire naufragé. Les experts du Fonds de 1971 examinent actuellement ces demandes qui s'élèvent au total à Won 728 millions (£503 000).

5.2 Il y aura peut-être des demandes des secteurs de la pêche et de la mariculture en République de Corée.

5.3 Des demandes seront soumises au titre des opérations de nettoyage menées au Japon. Un certain nombre de coopératives de pêche japonaises présenteront aussi des demandes au titre du manque à gagner causé par le déversement d'hydrocarbures.

6 Niveau des paiements du Fonds de 1971

6.1 A ce jour, on ne dispose que de très peu d'information quant au coût des opérations de nettoyage en Corée. Comme il est mentionné ci-dessus, les secteurs de la pêche et de la mariculture risquent de présenter des demandes. Il est impossible de chiffrer le coût des opérations qui pourraient être entreprises pour empêcher de nouvelles fuites d'hydrocarbures ou pour enlever l'épave. On ne possède aucun renseignement sur le coût des opérations de nettoyage au Japon, ni sur les demandes éventuelles de pêcheurs japonais.

6.2 Etant donné le risque grave de pollution que représente l'importante quantité d'hydrocarbures restant dans l'épave et la grande incertitude qui en résulte, l'Administrateur estime qu'il n'est pas possible d'évaluer raisonnablement le montant total des demandes nées de l'*Osung N°3*. Dans cette situation, il est nécessaire, de l'avis de l'Administrateur, de mettre en balance, d'une part, la nécessité de faire preuve de prudence dans le paiement des demandes et, d'autre part, l'importance pour le Fonds de 1971 de verser des indemnités à un stade précoce, en gardant à l'esprit que le montant de limitation applicable à l'*Osung N°3* est très modique. L'Administrateur ne saurait recommander, à ce stade, des paiements dépassant 25% des dommages ou des pertes effectivement subis par chaque demandeur, tels qu'ils seront évalués par les experts du Fonds de 1971 au moment du versement du paiement.

7 Applicabilité des Conventions

7.1 Lorsque le sinistre de l'*Osung N°3* est survenu, la République de Corée n'était pas Partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ni à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le montant de l'indemnisation disponible pour les dommages causés en République de Corée doit donc être fixé en application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, à savoir 60 millions de DTS (environ £51 millions).

7.2 En ce qui concerne les dommages subis au Japon, la situation est différente. A l'époque du sinistre, le Japon était Partie aux Conventions de 1992; le montant maximal disponible pour les dommages subis au Japon sera calculé conformément à ces conventions, à savoir 135 millions de DTS (£114 millions), y compris tous les paiements versés aux demandeurs coréens et japonais en vertu de la

Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Au cas où le montant total des demandes nées du sinistre au titre des dommages subis en Corée et au Japon dépasserait 60 millions de DTS et que les paiements prévus par la Convention de 1971 portant création du Fonds devraient être répartis au prorata, les demandeurs japonais auraient droit à une indemnisation additionnelle aux termes de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Etant donné que l'*Osung N°3* était immatriculé en République de Corée, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire serait celle qui est prévue par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

8 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) prendre note de la position de l'Administrateur en ce qui concerne l'octroi de facilités de paiement (paragraphe 4.9);
 - c) se prononcer sur le niveau des paiements du Fonds de 1971 (paragraphe 6); et
 - d) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées pour traiter ce sinistre et les demandes d'indemnisation qui en découleront.
-