



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

ASSEMBLEE  
2ème session  
Point 17 de l'ordre du jour

92FUND/A.2/15  
8 octobre 1997  
Original: ANGLAIS

## SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1992

### Note de l'Administrateur

#### 1 Introduction

Trois sinistres vont mettre en cause ou pourraient mettre en cause le Fonds de 1992, tels que détaillés ci-dessous.

#### 2 Sinistre en Allemagne (Allemagne, 20 juin 1996)

##### Le sinistre

2.1 Le 20 juin 1996, il a été constaté que du pétrole brut avait pollué un certain nombre d'îles allemandes situées à proximité de la frontière danoise en mer du Nord. D'après les autorités allemandes, des simulations des courants et des vents sur ordinateur ont indiqué que le pétrole avait été déversé entre le 12 et le 18 juin à environ 60 à 100 milles marins au nord-ouest de l'île de Sylt. Les autorités allemandes ont commencé les opérations de nettoyage en mer et à terre le 21 juin 1996. Quelque 2 130 tonnes d'un mélange de pétrole et de sable ont été évacuées des plages. Le coût de ces opérations s'élèverait à environ DM 2,6 millions (£900 000).

2.2 Le Fonds de 1992 a été avisé du sinistre par téléphone le 3 juillet 1996, date à laquelle les opérations de nettoyage étaient quasiment terminées, et le 17 juillet 1996 par lettre émanant du Ministère fédéral allemand des transports.

2.3 L'Agence maritime et hydrographique fédérale de l'Allemagne a prélevé des échantillons du pétrole rejeté sur le rivage. L'analyse chimique a révélé qu'il s'agissait de brut de Libye.

2.4 Les autorités allemandes ont fait savoir au Fonds de 1992 que le sinistre pouvait avoir occasionné des pertes pour les industries de la pêche et du tourisme dans la zone touchée.

### Responsabilité au titre des dommages par pollution

2.5 L'enquête menée par les autorités allemandes a révélé que le pétrolier russe *Kuzbass* (88 692 tjb) avait déchargé du brut de Libye dans le port de Wilhelmshaven le 11 juin 1996. L'analyse des échantillons de pétrole provenant du navire correspondait aux résultats de l'analyse des échantillons prélevés sur le rivage pollué. Des comparaisons avec les données analytiques chimiques sur le pétrole brut de la mer du Nord ont fait apparaître que la pollution n'avait pas été causée par du brut provenant des plates-formes de la mer du Nord.

2.6 Les autorités allemandes ont pris contact avec le propriétaire du *Kuzbass* et lui ont demandé d'accepter la responsabilité de la pollution causée par le pétrole. Elles ont précisé que, faute d'une réponse satisfaisante, elles engageraient des poursuites judiciaires.

2.7 Le *Kuzbass* est inscrit auprès de la West of England Ship Owners' Protection and Indemnity Association (Luxembourg).

2.8 La notification faite par les autorités allemandes le 17 juillet 1996 a été adressée au Fonds de 1992. Les autorités, à ce qu'il semble, soutiennent que le navire d'où provenait le pétrole était un pétrolier à l'état lège. La définition du "navire" à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile vise également les pétroliers à l'état lège, tout comme le fait, par voie de référence, la définition du navire dans la Convention de 1992 portant création du Fonds. L'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est libellé comme suit:

"Navire" signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac.

2.9 Comme cela a été indiqué ci-dessus, les autorités allemandes ont l'intention de présenter une demande d'indemnisation auprès du propriétaire du *Kuzbass* au titre du coût des opérations de nettoyage. Le montant de limitation applicable au *Kuzbass* est évalué à environ 38 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (£33 millions). Les autorités allemandes ont toutefois déclaré que si ces tentatives échouaient, elles demanderaient réparation au Fonds de 1992.

2.10 Si les autorités allemandes devaient demander réparation au Fonds de 1992, la question se poserait de savoir si elles ont prouvé que le dommage était dû à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires. Il faudra examiner cette question sur la base de toutes les preuves soumises et compte tenu de la définition du "navire" donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

2.11 L'Administrateur croit savoir que les autorités allemandes font actuellement le nécessaire pour intenter une action contre le propriétaire du *Kuzbass* et contre son assureur et qu'elles ont l'intention d'aviser le Fonds de 1992 de cette action.

### **3      Sinistre du *Nakhodka*** (Japon, 2 janvier 1997)

3.1 Un document a été présenté au Comité exécutif du Fonds de 1971 contenant un exposé détaillé des divers aspects du sinistre du *Nakhodka* (document 71FUND/EXC.55/8). Ce document est reproduit à l'annexe I.

3.2 L'Administrateur est de l'opinion que le document présenté au Comité exécutif du Fonds de 1971 suffit pour servir de base à l'examen du sinistre par l'Assemblée du Fonds de 1992 avec les points additionnels qui figurent ci-dessous.

Niveau des paiements du Fonds de 1992

3.3 L'on se souviendra que le Comité exécutif du Fonds de 1971 et l'Assemblée du Fonds de 1992 ont décidé de limiter les paiements devant être effectués par les deux Organisations à 60% du montant des préjudices effectivement subis par les demandeurs respectifs, tel que déterminé par les experts engagés par les Fonds et le propriétaire du navire au moment du versement du paiement (documents 71FUND/EXC.54/10, paragraphe 3.4.4 et 92FUND/A/ES.2/6, paragraphe 3.1.16).

3.4 Le Comité exécutif du Fonds de 1971 a été invité à réexaminer le niveau de l'indemnisation. L'Assemblée du Fonds de 1992 est également invitée à procéder à ce nouvel examen. Comme rien ne permet de savoir quel sera le niveau du montant total des demandes nées du sinistre du *Nakhodka*, l'Administrateur n'est pas en mesure de recommander un relèvement de la limitation que le Comité exécutif du Fonds de 1971 et l'Assemblée du Fonds de 1992 ont fixée à 60% (voir le document 71FUND/EXC.55/8, paragraphe 10).

Montant maximal que le Fonds doit verser en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds

3.5 En vertu de l'article 4.4a) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, le montant maximal des indemnités que le Fonds doit verser pour le sinistre du *Nakhodka* est de 135 millions de DTS, y compris tout montant versé par le propriétaire du navire et son assureur en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et par le Fonds de 1971 en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

3.6 La question se pose de savoir comment le montant de 135 millions de DTS devrait être converti en monnaie nationale, c'est-à-dire en yen japonais. Cette question est régie par l'article 4.4e) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, qui est libellé comme suit:

Les montants mentionnés dans le présent article sont convertis en monnaie nationale sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la décision de l'Assemblée du Fonds concernant la date du premier versement des indemnités.

3.7 A sa 2ème session extraordinaire, tenue les 16 et 17 avril 1997, l'Assemblée du Fonds de 1992 a autorisé l'Administrateur à effectuer des versements pour le compte du Fonds de 1992 au titre des demandes nées du sinistre du *Nakhodka* dans la limite des 60% mentionnée ci-dessus (document 92FUND/A/ES.2/6 paragraphe 3.1.16). L'Assemblée a pris note d'une déclaration de l'Administrateur selon laquelle, à son avis, le Fonds de 1971 devrait payer 60% des dommages subis par chaque demandeur jusqu'à concurrence d'un montant total de 60 millions de DTS, avant que le Fonds de 1992 ne commence à verser des indemnités (document 92FUND/A/ES.2/6, paragraphe 3.1.13). Aucune opinion contraire n'a été exprimée.

3.8 Le montant limite de la participation du Fonds de 1971, soit 60 millions de DTS, doit être converti dans la monnaie nationale suivant le taux de change en vigueur à la date de constitution du fonds de limitation par le propriétaire (Article 1.4 de la Convention de 1971 portant création du Fonds par rapport à l'article V.9 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile). Le fonds de limitation n'a pas encore été établi. Il n'est donc pas possible de déterminer à ce stade le niveau exact auquel le Fonds de 1992 va commencer à effectuer les versements.

3.9 Comme il est indiqué ci-dessus, en vertu de l'article 4.4e) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, la conversion des 135 millions de DTS en yen japonais devrait être effectuée au taux de change en vigueur à la date de la décision de l'Assemblée du Fonds de 1992 concernant la date du premier versement des indemnités. L'Assemblée a autorisé l'Administrateur à effectuer des versements pour le compte du Fonds

de 1992 mais n'a pas pris de décision quant à la date du premier versement, parce qu'elle ne le pouvait pas à ce moment-là. Comme il est difficile à l'Assemblée de fixer la date du premier versement, l'Administrateur propose que l'Assemblée décide que la conversion soit faite sur la base de la valeur du yen par rapport au DTS à la date à laquelle elle a autorisé l'Administrateur à effectuer le premier versement des indemnités pour le compte du Fonds de 1992, c'est-à-dire le 16 avril 1997. Le taux de change à cette date (1 DTS = ¥172,442) signifierait que 135 millions de DTS = ¥23 279 670 000 (£114 millions).

4      **Sinistre de l'*Osung N°3***  
(République de Corée, 1997)

4.1    Le sinistre de l'*Osung N°3* a été traité en détail dans un document présenté au Comité exécutif du Fonds de 1971 (document 71FUND/EXC.55/10). Ce document, qui est reproduit à l'annexe II, devrait constituer une base suffisante pour l'examen de ce sinistre par l'Assemblée, sauf en ce qui concerne les points traités aux paragraphes 4.2 à 4.7 ci-dessous.

4.2    Lorsque s'est produit le sinistre de l'*Osung N°3*, 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 par pollution 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 £50 millions).

4.3    A l'époque du sinistre, le Japon était Partie aux Conventions de 1992 (ainsi qu'aux Conventions de 1969 et de 1971); le montant maximal disponible pour les dommages subis au Japon sera calculé conformément aux Conventions de 1992, à savoir 135 millions de DTS (£112 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 République de 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.

4.4    Le niveau des paiements en ce qui concerne le Fonds de 1971 a été examiné par le Comité exécutif du Fonds de 1971 à sa 54ème session. Étant donné le risque grave de pollution que représentait l'importante quantité d'hydrocarbures restant dans l'épave et la grande incertitude qui en résulte, le Comité a pensé, comme l'Administrateur, qu'il n'était pas possible d'évaluer raisonnablement le montant total des demandes nées du sinistre de l'*Osung N°3*. Dans cette situation, il était nécessaire, de l'avis du Comité, 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* était très modique. Le Comité a donc décidé que, à ce stade, l'Administrateur soit autorisé à effectuer des paiements correspondant à 25% des dommages ou des pertes effectivement subis par chaque demandeur, tels qu'ils seraient évalués par les experts du Fonds de 1971 au moment du versement du paiement (document 71FUND/EXC.54/10, paragraphe 3.5.7).

4.5    On estime que les demandes nées de ce sinistre pour les dommages subis au Japon s'élèveront à un montant total de ¥1 300 millions (£6,7 millions).

4.6    Comme il est indiqué ci-dessus, le Comité exécutif du Fonds de 1971 a décidé que les paiements effectués par le Fonds de 1971 devraient se limiter à 25% des dommages effectivement subis par chaque demandeur. Dans cette situation, l'Assemblée souhaitera peut-être examiner si le Fonds de 1992 devrait verser aux demandeurs japonais le solde de 75% puis présenter des demandes subrogées à l'encontre du Fonds de 1971 si les paiements effectués par le Fonds de 1971 sont augmentés au-delà de la limite de 25%, et lorsqu'ils le seront. Le Fonds de 1992 interviendrait à ce stade dans le cas où un Etat à l'égard duquel le Fonds de 1992 est entré en vigueur a, de ce fait, veillé à ce que les victimes de dommages dus à la pollution

par les hydrocarbures dans ledit Etat bénéficiant d'une indemnité d'un montant maximal supérieur à celui que prévoit la Convention de 1971 portant création du Fonds.

4.7 Il convient de noter que la décision de l'Assemblée sur cette question aura des conséquences quant à la mise en recouvrement des contributions au fonds général, tel qu'indiqué dans le document sur le calcul des contributions (document 92FUND/A.2/26, paragraphes 2.3.6 et 2.3.7).

**5 Mesures que l'Assemblée est invitée à prendre**

L'Assemblée est invitée à:

- a) prendre note des renseignements communiqués dans le présent document;
- b) en ce qui concerne le sinistre du *Nakhodka*:
  - i) réexaminer le niveau des paiements du Fonds de 1992 au titre des demandes d'indemnisation (paragraphe 3.4);
  - ii) examiner le choix de la date à utiliser pour convertir en yen japonais le montant maximal des indemnités que le Fonds doit verser en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds (paragraphe 3.9);
- c) s'agissant du sinistre de l'*Osung N°3*, examiner si le Fonds de 1992 devrait verser le solde des demandes établies pour ce qui est des dommages subis au Japon, puis présenter des demandes subrogées à l'encontre du Fonds de 1971 (paragraphe 4.6); et
- d) donner à l'Administrateur les instructions qu'elle jugera appropriées concernant le traitement des sinistres dont il est question dans le présent document et des demandes d'indemnisation qui en découlent.

\* \* \*

## ANNEXE I

COMITE EXECUTIF  
55ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.55/8  
26 septembre 1997  
Original: ANGLAIS

**SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971****NAKHODKA**Note de l'Administrateur**1      Introduction**

1.1 Le 2 janvier 1997, alors qu'il faisait route de Shanghai (Chine) à Petropavlovsk (Fédération de Russie) avec une cargaison de 19 000 tonnes de fuel-oil moyen, le navire-citerne russe *Nakhodka* (13 159 tjb) s'est brisé par grosse mer à une centaine de kilomètres au nord-est des îles Oki dans la mer du Japon.

1.2 Le navire-citerne s'est brisé en deux, laissant s'échapper environ 6 200 tonnes d'hydrocarbures. La section arrière, contenant une cargaison d'hydrocarbures estimée à 10 000 tonnes, a coulé peu de temps après le sinistre et gît désormais par 2 500 mètres de fond.

1.3 La section avant, qui avait peut-être contenu jusqu'à 2 800 tonnes de cargaison avant de se retourner, a dérivé en direction du littoral, en laissant lentement s'échapper des hydrocarbures. En raison de mauvaises conditions météorologiques et de l'absence de points de fixation appropriés, les tentatives faites pour attacher un câble à la section avant ont été infructueuses. Le 7 janvier, cette section du navire s'est échouée sur des rochers à environ 200 mètres du rivage, à proximité de la ville de Mikuni, dans la préfecture de Fukui. Une fois échouée, elle a libéré une quantité importante d'hydrocarbures, qui a fortement contaminé le littoral adjacent.

**2      Section arrière**

2.1 La section arrière du navire repose par 2 500 mètres de fond, à quelque 140 kilomètres de la côte la plus proche. Elle continue de laisser s'échapper des hydrocarbures à un faible débit qui, d'après la Maritime Safety Agency of Japan (MSA), serait de 3 à 5 m<sup>3</sup> par jour. Les observations faites à la surface de la mer indiquent que, dans les conditions météorologiques actuelles, les hydrocarbures libérés se dissipent dans un périmètre de deux kilomètres après avoir atteint la surface; ils ne sont pas considérés comme présentant une menace notable pour les ressources côtières.

2.2 Une enquête menée à l'aide d'un robot sous-marin conçu pour les grands fonds a montré que des hydrocarbures s'échappaient de deux citermes qui, ensemble, en contenaient quelque 2 480 m<sup>3</sup>. Un comité chargé par le Gouvernement japonais d'examiner les options disponibles pour empêcher toute nouvelle fuite d'hydrocarbures de la section arrière immergée a conclu que les techniques actuelles n'offraient pas de solution pratique pour empêcher de telles fuites. Etant donné que ces fuites ne constituaient pas une menace notable de pollution, ce comité n'a pas proposé de prendre, dans l'immédiat, d'autres mesures pour la section arrière que le maintien d'une surveillance des hydrocarbures atteignant la surface.

### **3 Enlèvement des hydrocarbures de la section avant**

3.1 Le propriétaire du navire a passé un contrat avec une société japonaise d'assistance pour que celle-ci enlève les hydrocarbures restant dans la section avant du navire avant son déplacement, mais ces opérations ont été entravées par une forte houle et des conditions météorologiques défavorables. Les autorités japonaises ont pris la direction de ces opérations le 14 janvier 1997, en faisant appel aux services de deux sociétés japonaises d'assistance, tout en donnant simultanément l'ordre de construire une voie d'accès temporaire jusqu'à la section avant échouée. Cette voie d'accès devait permettre à des camions-citermes de s'approcher de l'épave, ce qui faciliterait l'enlèvement des hydrocarbures au cas où il s'avérerait impossible d'y procéder par la mer.

3.2 L'enlèvement des hydrocarbures de la section avant s'est terminé le 25 février 1997. Au total, quelque 2 830 m<sup>3</sup> de mélange d'eau et d'hydrocarbures ont été enlevés.

3.3 La voie d'accès allait jusqu'à 175 mètres du rivage. A son extrémité au large, une grande grue a été montée, laquelle avait une flèche suffisamment longue pour atteindre la section avant du navire. La voie d'accès et la grue n'ont pas été utilisées pour l'enlèvement de la majorité des hydrocarbures de la section avant du navire, mais seulement pour extraire les 380 m<sup>3</sup> restants de mélange d'eau et d'hydrocarbures. A partir du mois de mai 1997 on a peu à peu démantelé la voie d'accès, puis enlevé le matériel de construction se trouvant sur le site.

3.4 En mai 1997, une société japonaise d'assistance dont les services avaient été retenus par le propriétaire du navire a soulevé la section avant pour la placer sur une barge et la transporter jusqu'à un chantier naval de la préfecture d'Hiroshima où elle serait démolie.

### **4 Opérations de nettoyage**

4.1 Alors qu'une bonne partie des hydrocarbures qui s'étaient échappés lorsque le navire s'est brisé s'est dispersée naturellement dans la mer, des plaques d'hydrocarbures fortement émulsionnés, d'un diamètre allant de un à 100 mètres, ont dérivé vers la côte. Plusieurs centaines de tonnes d'émulsion se sont échouées à divers endroits sur une distance de plus de 1 000 kilomètres relevant de dix préfectures. C'est dans le voisinage immédiat de la section avant échouée, sur 20 kilomètres vers le nord, ainsi que le long de la côte septentrionale de la péninsule de Noto, que le littoral a été le plus gravement touché. Le littoral relevant des préfectures de Hyogo, de Kyoto et de Niigata a également été très atteint.

4.2 Le Fonds de 1971, le Fonds de 1992 et l'assureur P & I du propriétaire du navire, la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd (le UK Club), ont chargé l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) de surveiller les opérations de nettoyage. Les Fonds et le Club ont également fait appel à la société japonaise General Marine Surveyors & Co Ltd (GMS) qui avait déjà fourni au Fonds de 1971 des services d'experts lors de déversements d'hydrocarbures au Japon et qui possède une expérience considérable des événements de pollution dans ce pays. L'avocat japonais représentant le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 a suivi ces opérations.

4.3 Un contrat a été signé pour le compte du propriétaire du navire avec le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes (Japan Marine Disaster Prevention Centre (JMDPC)) pour que ce dernier organise les opérations de nettoyage en faisant appel à des entreprises commerciales de

nettoyage. En outre, la Petroleum Association of Japan a fourni des barrages côtiers, des écrêmeurs, des bacs de stockage portables et un certain nombre d'opérateurs formés à ce type d'intervention. Le matériel ainsi fourni a servi à protéger les zones vulnérables et à récupérer les hydrocarbures flottant à la surface. Plusieurs navires et remorqueurs ont été mobilisés pour collecter les émulsions visqueuses.

4.4 Un nombre considérable de navires appartenant à la MSA et à la Force d'autodéfense japonaise ont participé aux opérations de récupération des hydrocarbures en utilisant des méthodes manuelles et mécaniques. Les gouvernements des préfectures de la zone atteinte ont également mobilisé leurs propres navires et en ont affrété d'autres pour collecter les hydrocarbures en mer. Des hélicoptères de la MSA et de sociétés privées ont été utilisés pour pulvériser des dispersants en mer, essentiellement afin de les appliquer aux hydrocarbures flottants qui s'échappaient de la section avant. En outre, plusieurs centaines de bateaux de pêche de huit préfectures ont été mobilisés pour collecter les hydrocarbures en mer.

4.5 Craignant que la section avant ne se brise avant que les hydrocarbures aient pu être enlevés, l'ITOPF a recommandé de renforcer la capacité locale de lutte en mer en faisant venir du matériel du stock de l'East Asia Response Ltd (EARL) disponible à Singapour. EARL a fourni deux dispositifs de récupération. L'un d'eux a été installé sur un remorqueur d'assistance et l'autre sur un navire de ravitaillement.

4.6 Répondant à une demande d'assistance du Gouvernement japonais, le Ministère de la marine marchande de la Fédération de Russie a envoyé un navire de ravitaillement au large, deux remorqueurs équipés de dispositifs de récupération des hydrocarbures et une barge. Ces navires ont servi à compléter le dispositif de lutte et de nettoyage au large mis en place par la MSA.

4.7 Le nettoyage du littoral s'est fait manuellement et à l'aide de machines et, à la mi-février, le gros des hydrocarbures échoué sur les plages avait été enlevé. Plusieurs grandes fosses ont été creusées pour recevoir provisoirement les énormes quantités d'hydrocarbures, d'eau et de sable qui avaient été récupérés au cours de ces opérations de nettoyage.

4.8 Quelque 500 000 journées de travail ont été consacrées aux opérations de nettoyage à terre dans les cinq préfectures qui avaient été le plus gravement touchées. La moitié environ des travaux ont été effectués par des volontaires venus de tout le Japon. Le reste de la main-d'œuvre était constitué de pêcheurs, de résidents locaux, d'employés municipaux, de sapeurs-pompiers et de membres de la Force d'autodéfense.

4.9 Au 30 mai 1997, chacune des préfectures touchées par le déversement avait publiquement déclaré que les opérations de nettoyage entreprises dans la préfecture intéressée étaient terminées.

4.10 Les efforts se concentrent maintenant sur les opérations finales de nettoyage. En divers endroits, dont le site d'une exploitation piscicole, une émulsion visqueuse est en train d'être enlevée de la base des tétrapodes qui servent de défenses marines le long de la côte touchée.

4.11 Les opérations de nettoyage en mer et à terre ont produit de vastes quantités de déchets d'hydrocarbures. Une grande partie des déchets collectés ont été confinés dans plus de 100 000 fûts, mais certains sont stockés en vrac. La quantité totale de déchets est évaluée à 40 000 tonnes. Ces déchets ont été emmenés par mer, par voie ferrée et par route jusqu'à des installations d'évacuation dans tout le Japon. En outre, une quantité de sable légèrement souillé a été enfouie dans des décharges industrielles locales.

## 5 Impact sur la pêche, le tourisme et d'autres secteurs d'activité

5.1 Plusieurs parcs nationaux se trouvent dans la zone sinistrée, où le tourisme est un important secteur d'activité. Les touristes visitent cette côte toute l'année, non seulement pour sa beauté naturelle, ses stations balnéaires et ses temples, mais aussi pour y déguster des crabes pêchés au large en eau profonde.

5.2 La zone touchée est caractérisée par une mariculture importante (ostréiculture, pisciculture et phytoculture) dans des baies et des criques abritées. On y trouve partout de vastes et nombreuses installations complexes de filets fixes dont certaines ont été contaminées. Chaque fois que cela était possible, on a utilisé dans toute la zone touchée de vastes barrages pour protéger les installations maricoles et les filets; ce déploiement a été en grande partie couronné de succès. Cela dit, une exploitation piscicole a été gravement touchée lorsque des hydrocarbures, empruntant des tuyaux d'aspiration d'eau, ont pénétré dans les cuves utilisées pour l'élevage de poissons plats.

5.3 Sur les côtes rocheuses de toute la zone sinistrée, des algues qui poussent naturellement font l'objet d'une récolte commerciale et privée pour être consommées par l'homme. Une de ces algues, appelée *iwa nori*, pousse sur des plates-formes de béton construites entre les affleurements rocheux et est en général récoltée de décembre à février. A la suite du déversement, la récolte de cette algue a été abandonnée pour la saison.

5.4 L'eau de mer utilisée pour alimenter un aquarium près de Mikuni ayant été contaminée, le propriétaire de l'aquarium a transféré 14 dauphins vers d'autres sites au Japon. Les dauphins ont ensuite été ramenés dans l'aquarium.

5.5 La zone touchée compte sept centrales nucléaires et plusieurs centrales au fuel dont les systèmes de refroidissement ont besoin d'eau de mer. Des barrages ont permis de protéger les prises d'eau de mer.

## **6 Traitement des demandes d'indemnisation**

6.1 Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992, le propriétaire du navire et le UK Club ont ouvert ensemble un Bureau des demandes d'indemnisation à Kobe dont la gestion a été confiée à la GMS. A ce stade, le Bureau compte six inspecteurs et six secrétaires. Le traitement des demandes fait l'objet d'un suivi de la part de l'avocat japonais des Fonds.

6.2 A intervalles réguliers, le personnel du Bureau des demandes d'indemnisation se rend dans les dix préfectures de la zone touchée, de façon à permettre aux demandeurs et à leurs représentants de s'entretenir avec lui de leurs demandes.

6.3 Le personnel du Bureau des demandes d'indemnisation procède à l'examen technique des demandes, en étroite coopération avec le personnel de l'ITOPF. Des experts sont engagés, selon que de besoin, pour évaluer les demandes relevant de certains domaines spécialisés.

## **7 Demandes d'indemnisation**

7.1 Au 26 septembre 1997, le Bureau des demandes d'indemnisation avait reçu des demandes d'indemnisation s'élevant au total à ¥31 564 000 000 (£162 millions)<sup><1></sup>.

7.2 Des demandes s'élevant à ¥5 168 000 000 (£27 millions) ont été présentées au titre du manque à gagner subi par les pêcheurs.

7.3 La demande d'un entrepreneur qui avait participé aux opérations de nettoyage a été réglée à raison de ¥15 462 270 (£80 000). Un paiement représentant 60% du montant fixé dans ce règlement, soit ¥9 277 362 (£48 600), a été versé par le Fonds de 1971 en mai 1997.

7.4 Des demandes émanant d'entrepreneurs qui avaient été engagés pour les opérations de nettoyage sous la houlette du JMDPC ont été soumises à raison de ¥8 755 940 446 (£45 millions). Ces demandes

---

<1> Dans le présent document, les montants en yen ont été convertis au taux de change en vigueur le 12 septembre 1997, soit ¥194,343 pour £1.

portent notamment sur le coût de l'évacuation des déchets d'hydrocarbures. Les demandes émanant de quatre de ces entrepreneurs, s'élevant à ¥773 722 514 (£4,0 millions), ont été l'objet d'une évaluation préliminaire. A l'issue de cette évaluation, l'Administrateur a fait, le 26 septembre 1997, un paiement provisoire de ¥395 400 000 (£2,0 millions), soit 60% du montant minimal calculé par les experts. D'autres demandes émanant d'entrepreneurs, représentant ¥7 982 217 932 (£41 millions), sont en cours d'examen.

7.5 Une demande a été reçue du JMDPC au titre de la participation aux opérations de nettoyage de membres de la Fédération nationale de la pêche qui représentaient neuf coopératives de pêche relevant des préfectures et regroupant environ 68 000 membres. Cette demande, qui s'élève au total à ¥2 312 043 456 (£11,9 millions), a trait à la participation des pêcheurs aux opérations de nettoyage pour la période courant jusqu'à la fin de février 1997. A l'issue d'un examen préliminaire de cette demande, l'Administrateur a versé, le 30 avril 1997, un paiement provisoire de ¥541 018 169 (£2,8 millions). Le JMDPC a présenté une autre demande, d'un montant de ¥22 328 410 (£115 000), au titre de la participation de pêcheurs aux opérations de nettoyage; cette demande est en cours d'examen.

7.6 Le JMDPC a présenté une demande d'indemnisation d'un montant de ¥1 131 000 000 (£5,8 millions) au titre des frais de construction de la voie d'accès dont il est question au paragraphe 3.1, et une autre d'un montant de ¥1 190 000 000 (£6 millions) au titre du coût de l'enlèvement des hydrocarbures de la section avant du navire.

7.7 Le Gouvernement japonais a mis à la disposition du JMDPC des fonds qui ont permis à ce dernier de faire des paiements à ceux qui avaient participé aux opérations de nettoyage, en attendant les paiements à effectuer par le propriétaire du navire, le UK Club et les Fonds de 1971 et de 1992.

7.8 Le Gouvernement japonais a présenté une demande au titre des frais encourus par la MSA pour la surveillance aérienne et les opérations de nettoyage au large par la Force d'autodéfense pour la surveillance aérienne, les opérations de nettoyage au large et l'aide apportée dans le cadre de l'enlèvement des hydrocarbures du rivage, et par le Ministère des transports pour les opérations de nettoyage. Ces demandes s'élèvent au total à ¥1 524 000 000 (£7,9 millions).

7.9 Dix préfectures ont présenté des demandes au titre de frais encourus lors des opérations de nettoyage, lesquels s'élèvent au total à quelque ¥5 621 000 000 (£29 millions).

7.10 Une demande de ¥6 661 879 (£34 300) a été soumise pour la contamination de l'aquarium dont il est question au paragraphe 5.4.

7.11 335 opérateurs du secteur touristique ont présenté des demandes s'élevant au total à ¥2 874 000 000 (£14,8 millions).

7.12 Six demandes émanant de compagnies d'électricité se montent au total à ¥2 943 000 000 (£15,2 millions). Ces demandes ont trait aux frais afférents aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde des centrales électriques en jeu.

7.13 Une demande soumise par EARL au titre de la fourniture des dispositifs de récupération mentionnés au paragraphe 4.5 a été réglée à raison de US\$542 593 (£337 000). Cette demande a été honorée par le propriétaire du navire.

7.14 Une demande soumise par les autorités russes au titre du coût de la participation aux opérations de deux des navires mentionnés au paragraphe 4.6 dans le cadre d'un contrat passé avec le propriétaire du navire a été réglé à raison de US\$325 000 (£202 000). Cette demande a été honorée par le propriétaire du navire.

7.15 D'autres demandes sont attendues. L'on s'attend notamment à ce que le propriétaire du navire soumette une demande au titre du contrat passé avec un assistant pour tenter de remorquer la section avant du navire avant son échouement. Des demandes seront également présentées par le propriétaire du navire pour les frais encourus avant et pendant les opérations de soulèvement de la section avant.

D'autres demandes seront présentées pour le manque à gagner dans les secteurs de la pêche et de l'aquaculture. Il se peut également que des demandes soient présentées par des entreprises du secteur touristique de la région.

**8      Examen de la question par le Comité exécutif à ses 52ème, 53ème et 54ème sessions et par l'Assemblée du Fonds de 1971**

**8.1    Applicabilité des Conventions**

8.1.1 Les Protocoles de 1992 sont entrés en vigueur à l'égard du Japon le 30 mai 1996. La Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent donc en principe à ce sinistre.

8.1.2 Le *Nakhodka* était immatriculé dans la Fédération de Russie, laquelle n'a pas ratifié les Protocoles de 1992 mais est Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds. A sa 52ème session, le Comité exécutif a souscrit au point de vue de l'Administrateur selon lequel, de ce fait, le droit de limitation du propriétaire du navire devrait être régi par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, à laquelle le Japon et la Fédération de Russie étaient tous deux Parties à la date du sinistre. Le Comité a confirmé que, au cas où le montant total des demandes acceptées dépasserait le montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds (soit 60 millions de droits de tirage spéciaux (DTS)), le montant des indemnités disponibles se répartirait comme suit (document 71FUND/EXC.52/11, paragraphe 3.7.5):

	<u>DTS</u>
Propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile	1 588 000
Fonds de 1971	58 412 000
Propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile	0
Fonds de 1992, au-delà de 60 millions de DTS	<u>75 000 000</u>
Montant total de l'indemnisation disponible	135 000 000

**8.2    Pouvoir de l'Administrateur de régler les demandes d'indemnisation**

8.2.1 A sa 52ème session, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder, au nom du Fonds de 1971, au règlement définitif de toutes les demandes nées de cet événement, dans la mesure où ces demandes ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était pas prononcé auparavant (document 71FUND/EXC.52/11, paragraphe 3.7.7).

8.2.2 Le Comité a été d'avis que le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 devraient s'efforcer de maintenir une certaine homogénéité en ce qui concerne la recevabilité des demandes d'indemnisation conformément à la résolution N°9 du Fonds de 1971 et à la résolution N°3 du Fonds de 1992 (document 71FUND/EXC.52/11, paragraphe 3.7.8).

**8.3    Niveau des paiements**

8.3.1 A sa 53ème session, le Comité exécutif a noté que le montant total des demandes nées du sinistre du *Nakhodka* dépasserait le montant disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, soit 60 millions de DTS (environ ¥10,1 milliards ou £51 millions). Etant donné que la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquait aussi dans l'affaire du *Nakhodka*, le Comité a estimé qu'il faudrait déterminer le niveau des paiements que le Fonds de 1971 devrait effectuer en tenant compte des montants disponibles en vertu à

la fois de la Convention de 1971 et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, ce qui représentait au total 135 millions de DTS (environ ¥22,7 milliards ou £116 millions).

8.3.2 Un certain nombre de délégations ont souligné que le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 devraient s'efforcer de maintenir une certaine homogénéité non seulement en ce qui concernait la recevabilité des demandes mais aussi le traitement d'une affaire faisant intervenir les deux Organisations. De nombreuses délégations, y compris sept délégations d'Etats qui étaient aussi Membres du Fonds de 1992, ont estimé que le niveau des paiements devrait être le même pour le Fonds de 1971 et pour le Fonds de 1992.

8.3.3 Le Comité exécutif a rappelé que, dans des affaires précédentes, il avait estimé qu'il était nécessaire de faire preuve de prudence dans le paiement des demandes si le montant total des demandes nées d'un événement particulier risquait de dépasser 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, étant donné qu'en vertu de l'article 4.5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, tous les demandeurs devaient recevoir le même traitement. Le Comité a également rappelé qu'il avait estimé qu'il fallait arriver à un équilibre entre l'importance d'assurer une indemnisation aussi rapide que possible aux victimes de dommages dus à une pollution par les hydrocarbures d'une part, et, d'autre part, la nécessité d'éviter que le Fonds se trouve en situation de surpaiement.

8.3.4 A sa 52ème session, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à effectuer des versements pour le compte du Fonds de 1971 au titre des demandes nées du sinistre du *Nakhodka*. Toutefois, étant donné que l'on ne savait pas exactement quel serait le montant total des demandes, le Comité a décidé que les paiements que le Fonds de 1971 effectuerait devraient, pour le moment, être limités à 60% du montant des préjudices effectivement subis par les demandeurs respectifs, tel que déterminé par les experts engagés par les Fonds et le propriétaire du navire/UK Club au moment du versement du paiement (document 71FUND/EXC.52/11, paragraphe 3.7.14). Compte tenu de l'incertitude qui continuait de planer quant au montant total des demandes nées du sinistre du *Nakhodka*, le Comité exécutif a décidé, à sa 53ème session, de maintenir le pourcentage qu'il avait fixé à sa 52ème session (document 71FUND/EXC.53/12, paragraphe 3.6.5).

8.3.5 A sa 3ème session extraordinaire, tenue en avril 1997, l'Assemblée a entériné le point de vue de l'Administrateur selon lequel le Fonds de 1971 devrait payer 60% des dommages subis par chaque demandeur, à concurrence d'un montant total de 60 millions de DTS, avant que le Fonds de 1992 ne commence à verser des indemnités (document 71FUND/A/ES.3/7, paragraphe 4.5).

8.3.6 Etant donné que le niveau du montant total des demandes nées du sinistre du *Nakhodka* demeurait incertain, le Comité exécutif a décidé, à sa 54ème session, de maintenir le pourcentage qu'il avait fixé à sa 52ème session. L'Administrateur a été chargé d'obtenir autant de renseignements supplémentaires que possible sur le montant estimatif total des demandes, de façon à ce que le Comité puisse passer en revue ce pourcentage à sa session suivante (document 71FUND/EXC.54/10, paragraphe 3.4.4).

## **9 Examen de la question par l'Assemblée du Fonds de 1992 à sa 2ème session extraordinaire**

9.1 A sa 2ème session extraordinaire, l'Assemblée du Fonds de 1992 a autorisé l'Administrateur à procéder, au nom du Fonds de 1992, au règlement définitif de toutes les demandes nées de cet événement dans la mesure où ces demandes ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles l'Assemblée ne s'était pas prononcée auparavant (document 92FUND/A/ES.2/6, paragraphe 3.1.8).

9.2 Etant donné que les Conventions de 1971 et de 1992 s'appliquaient toutes deux à l'affaire du *Nakhodka*, l'Assemblée a estimé que le niveau des paiements du Fonds de 1992 devrait être déterminé compte tenu des montants disponibles en vertu des deux Conventions. Il a été jugé qu'afin d'éviter une situation de surpaiement dans le cas du Fonds de 1971 ou du Fonds de 1992 (ou des deux), il y avait lieu d'adopter une approche coordonnée en ce qui concernait les paiements effectués par les deux Organisations.

9.3 L'Assemblée du Fonds de 1992 a autorisé l'Administrateur à effectuer des versements pour le compte du Fonds de 1992 au titre des demandes nées du sinistre du *Nakhodka*. Toutefois, compte tenu de l'incertitude qui entoure le niveau du montant total des demandes, l'Assemblée a décidé que les paiements que le Fonds de 1992 effectuerait devraient, à ce stade, être limités à 60% du montant des préjudices effectivement subis par les demandeurs respectifs, tel que déterminé par les experts engagés par les Fonds et le propriétaire du navire au moment du versement du paiement (document 92FUND/A/ES.2/6, paragraphe 3.1.16).

## 10 Réexamen du niveau des paiements

Comme rien ne permet de savoir quel sera le niveau du montant total des demandes nées du sinistre du *Nakhodka*, l'Administrateur n'est pas en mesure de recommander un relèvement du pourcentage que le Comité exécutif a fixé à sa 52ème session et confirmé à sa 54ème session.

## 11 Enquête sur la cause du sinistre

11.1 Les autorités japonaises et russes ont décidé de coopérer dans le cadre de l'enquête sur la cause du sinistre. Du côté japonais, l'enquête a été menée par l'Agence japonaise chargée des enquêtes sur les accidents maritimes (Japanese Marine Accident Investigation Agency).

11.2 Le rapport d'enquête japonais a été publié en juillet 1997. Une traduction en langue anglaise devrait être bientôt disponible.

11.3 Les conclusions de l'enquête japonaise peuvent se résumer comme suit:

Si le *Nakhodka* avait été correctement entretenu, il aurait pu résister aux vents et à la houle qui sévissaient au moment du sinistre. Etant donné la forte corrosion qui affaiblissait la structure interne du navire, ce sont les forces que subissait la coque du fait des intempéries qui ont provoqué la rupture du navire.

Les conditions atmosphériques dans la mer du Japon au moment du sinistre étaient parmi les plus mauvaises jamais enregistrées.

En outre, la répartition inhabituelle de la cargaison aurait intensifié les contraintes qui pesaient sur la coque du navire.

11.4 Le rapport russe semblerait indiquer que le *Nakhodka* se serait brisé après avoir percuté un objet à moitié immergé, vraisemblablement le chalutier russe qui avait coulé dans cette zone peu de temps avant le sinistre du *Nakhodka*.

11.5 Les Fonds de 1971 et de 1992 suivent l'enquête par l'intermédiaire de leur avocat japonais, avec l'aide d'experts techniques, et examinent à l'heure actuelle les rapports d'enquête.

## 12 Achat de yen japonais

12.1 A sa 52ème session, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si, compte tenu du montant prévu des demandes nées du sinistre du *Nakhodka*, le Fonds de 1971 devrait à ce stade acheter des yen japonais qui seraient utilisés pour régler ces demandes. Il a été rappelé qu'en vertu de l'article 10.4 du Règlement financier, l'Administrateur pouvait détenir des avoirs dans les monnaies requises pour acquitter les demandes d'indemnisation nées d'un événement particulier qui ont été réglées ou sont susceptibles de l'être dans un avenir proche.

12.2 Notant que la livre était alors très forte sur le marché des monnaies, tandis que le yen était faible en comparaison, le Comité exécutif a souscrit au point de vue de l'Administrateur selon lequel il serait bon que le Fonds de 1971 achète des yen dans les semaines à venir afin de se protéger contre un renforcement du yen par rapport à la livre. Il a été souligné toutefois que, étant donné que le Fonds de 1971 n'était ni une institution financière, ni une banque de placement, il faudrait acheter des yen uniquement pour disposer des fonds nécessaires pour régler les demandes concernant l'affaire du *Nakhodka* et non aux fins de placement. Il a été recommandé à l'Administrateur de demander un avis d'expert sur la question (document 71FUND/EXC.52/11, paragraphe 3.7.21).

12.3 Après avoir consulté l'Organe consultatif sur les placements du Fonds de 1971 et les banquiers de l'Organisation, le Fonds de 1971 a acheté des yen comme suit:

Montant en yen (¥)	Coût	Taux ¥:£	Date
1 962 700 000	£10 millions	¥196,27	5 mars 1997
1 015 000 000	£5 millions	¥203,00	2 avril 1997
<u>980 000 000</u>	<u>£5 millions</u>	¥196,00	22 sept 1997
4 577 500 000	£23 millions		

12.4 Au 2 juin 1997, le taux de change était de ¥190,643 pour £1. L'achat de ¥3 597 500 000 à ce taux aurait coûté £18 870 350.

13 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements donnés dans le présent document;
- b) passer en revue le niveau des paiements du Fonds de 1971 au titre des demandes d'indemnisation; et
- c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées concernant le traitement de ce sinistre et des demandes d'indemnisation en résultant.

\* \* \*

**ANNEXE II**

**COMITE EXECUTIF**  
**55ème session**  
**Point 3 de l'ordre du jour**

**71FUND/EXC.55/10**  
**24 septembre 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-citerne *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 km<sup>2</sup> 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. Les opérations de nettoyage en mer ont pris fin le 13 avril 1997.

1.4 Bien que les côtes des petites îles proches du lieu de l'échouement aient été souillées, aucune pollution du littoral du continent n'a été signalée.

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 a surveillé les opérations.

1.6 Des échantillons d'hydrocarbures ont été prélevés au Japon pour être comparés avec ceux qui se sont échappés de l'*Osung N°3*. Ces échantillons ont été envoyés pour analyse chimique. Les experts du Fonds de 1971 sont de l'opinion que les résultats des analyses montrent que les hydrocarbures prélevés au Japon concordent pleinement avec ceux qui se sont échappés de l'*Osung N°3*.

1.7 L'*Osung N°3* n'adhérait pas à un Club P & I mais avait une assurance de responsabilité jusqu'à concurrence de US\$1 million (£600 000) par sinistre.

1.8 Le montant de limitation applicable au navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est estimé à 104 500 DTS (£90 000).

## 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; il semble que l'impact ait été minime.

### *Japon*

2.1 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 n'a été fournie.

## 3 Inspection de l'épave, enlèvement des hydrocarbures et questions connexes

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 sept 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 pourrait 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 exécutif a appuyé la démarche proposée par l'Administrateur, telle qu'exposée au paragraphe 3.2 ci-dessus (document 71FUND/EXC.53/12, paragraphe 3.8.5).

3.4 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.

3.5 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 1997 et se sont parfois heurtées à des problèmes techniques. Les inspections ont établi que l'épave se trouvait en position verticale, qu'un certain nombre de citermes latérales bâbord à l'avant du navire étaient endommagées et que des traces d'hydrocarbures s'échappaient de la citerne à cargaison bâbord n°4.

3.6 L'expert du Fonds de 1971 a fait part à la police maritime coréenne de l'opinion de l'Administrateur selon laquelle les hydrocarbures restant à l'intérieur de l'épave constituaient un risque grave de pollution et qu'il importait que des mesures adéquates soient prises afin d'empêcher de nouvelles fuites. 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.

3.7 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.

3.8 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.

3.9 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.

3.10 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.

3.11 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 cette disposition montrait clairement qu'elle 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 le sinistre de l'*Osung N°3*.

3.12 A sa 54ème session, le Comité exécutif a fait sienne la position adoptée par l'Administrateur eu égard à l'octroi de facilités de paiement au Gouvernement coréen ou à toute autre autorité coréenne en ce qui concerne ce sinistre (document 71FUND/EXC.54/10, paragraphe 3.5.12).

3.13 On croit savoir que les autorités coréennes envisagent de perforent la coque pour évaluer la quantité d'hydrocarbures que renferment les citernes de l'épave. On croit savoir aussi que plusieurs sociétés d'assistance ont contacté les autorités coréennes et le propriétaire du navire, indiquant qu'elles étaient intéressées par les opérations d'enlèvement des hydrocarbures et de l'épave.

#### **4      Demandes d'indemnisation**

4.1 S'agissant de la République de Corée, des demandes d'indemnisation ont été présentées par la police maritime coréenne, des autorités locales, l'affréteur de l'*Osung N°3* et un certain nombre d'entrepreneurs ayant participé aux opérations de nettoyage et à l'inspection du navire naufragé, et par deux coopératives de pêche pour manque à gagner. Ces demandes, d'un montant total de Won 1 300 millions (£890 000), sont examinées actuellement par les experts du Fonds de 1971.

4.2 Il y aura peut-être d'autres demandes présentées par les secteurs de la pêche et de la mariculture en République de Corée.

4.3 Des demandes seront soumises au titre des opérations de nettoyage effectuées 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. Les experts japonais du Fonds de 1971 estiment que les demandes du Japon pourraient s'élever à un montant total de ¥1 300 millions (£6,7 millions).

#### **5      Niveau des paiements du Fonds de 1971**

5.1 A sa 53ème session, 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).

5.2 A sa 54ème session, le Comité exécutif a noté que l'on ne disposait que de très peu d'information quant au coût des opérations de nettoyage en République de Corée et que les secteurs de la pêche et de la mariculture risquaient de présenter des demandes. Il était 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 possédait aucun renseignement sur le coût des opérations de nettoyage au Japon, ni sur les demandes éventuelles de pêcheurs japonais.

5.3 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, le Comité exécutif a pensé, comme l'Administrateur, qu'il n'était pas possible d'évaluer raisonnablement le montant total des demandes nées du sinistre de l'*Osung N°3*. Le Comité a jugé nécessaire 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. Le Comité a donc décidé que, à ce stade, l'Administrateur soit autorisé à effectuer des paiements correspondant à 25% des dommages ou des pertes effectivement subis par chaque demandeur, tels qu'ils seraient évalués par les experts du Fonds de 1971 au moment du versement du paiement (document 71FUND/EXC.54/10, paragraphe 3.5.7).

5.4 L'Administrateur a été chargé d'obtenir autant de renseignements complémentaires que possible sur le montant total estimé des demandes de telle sorte que le pourcentage pourrait être révisé à la prochaine session du Comité (document 71FUND/EXC.54/10, paragraphe 3.5.8).

5.5 A ce jour, on ne dispose encore 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 les hydrocarbures restant dans l'épave. On possède très peu d'information sur le coût des opérations de nettoyage au Japon et sur les demandes éventuelles de pêcheurs japonais.

5.6 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 toujours pas possible d'évaluer raisonnablement le montant total des demandes nées du sinistre de l'*Osung N°3*. Il n'est donc pas en mesure de recommander une augmentation du niveau des paiements du Fonds de 1971.

## **6 Procédure en limitation**

Le propriétaire du navire a fait une demande auprès du tribunal compétent pour engager la procédure en limitation.

## **7 Enquête sur la cause du sinistre**

7.1 Par jugement rendu le 24 juin 1997, le tribunal criminel coréen compétent a infligé une peine d'un an de prison au capitaine de l'*Osung N°3*. Le tribunal a déclaré ce qui suit:

- i) Il est interdit aux navires-citernes de naviguer dans la zone où s'est produit le sinistre, du fait que beaucoup de navires se sont échoués ou ont sombré dans le passé en raison des nombreux rochers submergés qui sont épargnés dans cette zone. Le capitaine a engagé le navire dans cette zone interdite afin de gagner du temps, pensant que, ayant maintes fois navigué à cet endroit sans problèmes, il ne se produirait pas de sinistre.
- ii) Du fait de vents du nord-est de 17,7 mètres par seconde (correspondant à un coup de vent de force 8), de vagues de trois mètres de haut et de la mauvaise visibilité, le capitaine aurait dû naviguer avec prudence en surveillant le radar de près, en renforçant les veilles et en vérifiant fréquemment la position du navire. Cependant, le capitaine n'a pas navigué avec l'attention voulue et a confondu une île - apparue sur le radar - avec un navire qui naviguait devant l'*Osung N°3*.

7.2 Compte tenu des conclusions du tribunal criminel, l'Administrateur considère qu'il n'existe aucun motif pour que le Fonds de 1971 s'oppose au droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité ou refuse la prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

## 8 Applicabilité des Conventions

8.1 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).

8.2 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 (£112 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.

8.3 L'Administrateur va saisir l'Assemblée du Fonds de 1992 de la question de savoir si, en attendant que le solde des demandes du Japon soit acquitté par le Fonds de 1971 (soit les montants en sus du paiement limité par le Comité exécutif à 25%), le Fonds de 1992 devrait acquitter ce solde et être subrogé dans ces demandes à l'encontre du Fonds de 1971 (document 92FUND/A.2/15).

## 9 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements donnés dans le présent document;
  - b) prendre une décision quant au niveau des paiements du Fonds de 1971 (paragraphe 5); et
  - c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées pour traiter ce sinistre et les demandes d'indemnisation qui en découlent.
-