



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

COMITÉ EXÉCUTIF
24ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.24/4
6 février 2004
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

Duck Yang, Kyung Won et Jeong Yang

Note de l'Administrateur

Résumé:

Duck Yang: le caboteur-citerne a coulé après avoir heurté une barge et un mur de quai dans le port de Busan. Environ 300 tonnes de fuel-oil ont été déversées et se sont largement dispersées à l'intérieur du port, perturbant les opérations portuaires et polluant les coques de plus de 100 navires.

Kyung Won: la barge non motorisée s'est échouée sur la digue d'un petit port de pêche et a déversé une centaine de tonnes de fuel-oil lourd. Les hydrocarbures ont pollué quelque 17 kilomètres de littoral à divers degrés, atteignant des pêcheries et des exploitations d'aquaculture. La barge n'était protégée par aucune assurance-responsabilité. Toutes les demandes au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde ont été approuvées et acquittées.

Jeong Yang: le caboteur *Jeong Yang* est entré en collision avec le navire-citerne *Sung Hae* près de Yeosu, et a déversé environ 700 tonnes de fuel-oil lourd. Sous l'effet conjugué de marées favorables et de l'intervention efficace des exploitants d'un terminal pétrolier situé à proximité, la majeure partie des hydrocarbures a pu être retenue et récupérée en mer; la pollution du littoral a ainsi été limitée et l'impact sur la pêche et l'aquaculture peu important.

Mesures à prendre:

Décider s'il y a lieu d'autoriser l'Administrateur à approuver les demandes d'indemnisation nées du sinistre du *Jeong Yang*.

1 *Duck Yang*

(12 septembre 2003)

1.1 Le sinistre

- 1.1.1 Le navire-citerne coréen *Duck Yang* (149 tjb) a chassé sur son ancre dans le port de Busan (République de Corée), sous l'effet de vents violents et d'une forte mer dus au typhon 'Maemi'. Le navire a heurté une barge ainsi que le mur de quai de l'appontement central du port avant de se retourner sur le côté et de couler. Le capitaine et l'ingénieur en chef du navire ont été portés disparus. Environ 300 tonnes de fuel-oil lourd se sont échappées de deux citernes à cargaison dont les trappes de visite étaient ouvertes, et d'une autre citerne à cargaison dont le bordé de fond avait été perforé.

- 1.1.2 Le propriétaire du navire a engagé une société locale de sauvetage qui a réussi à ressortir le navire de l'eau au moyen de grues flottantes. Les hydrocarbures qui restaient à bord ont alors été transbordés sur un autre pétrolier.
- 1.1.3 Le *Duck Yang* était couvert par une assurance-responsabilité pour les cas de pollution auprès de la Korea Shipping Association (KSA). La KSA n'est pas membre du Groupe international des Clubs P&I mais a accepté la proposition du Fonds de 1992 d'appliquer le mémorandum d'accord signé par ce Fonds et le Groupe international des Clubs P&I, aux termes duquel les deux parties chargeraient conjointement des inspecteurs et experts de surveiller les opérations de nettoyage et aideraient à évaluer les demandes d'indemnisation au titre des dommages dus à la pollution. Une équipe d'inspecteurs et d'experts coréens a été nommée pour effectuer ce travail pour le compte de la KSA et du Fonds de 1992.
- 1.1.4 Les hydrocarbures se sont largement dispersés dans tout le port de Busan, polluant les coques de plus de 100 navires. Il s'est révélé difficile de nettoyer les coques de certains de ces navires à cause de l'accès malaisé que l'on avait entre les navires et les murs de quai et des changements de franc-bord au fur et à mesure que les cargaisons étaient chargées ou déchargées.
- 1.1.5 Plusieurs appontements ont été tellement pollués qu'il a fallu interdire aux navires d'apponter jusqu'à ce qu'ils aient été nettoyés.
- 1.1.6 Du fait que les hydrocarbures ne sont pas sortis de la zone portuaire, l'impact sur la pêche a été minime. Toutefois, plusieurs restaurants de fruits de mer crus qui prennent de l'eau de mer pour alimenter leurs réservoirs-viviers ont dû interrompre leur activité commerciale en raison de la présence des hydrocarbures.
- 1.2 Opérations de nettoyage
- 1.2.1 La police maritime, la Marine de guerre et plusieurs entrepreneurs commerciaux ont mobilisé une flotte de 27 navires d'intervention pour lutter contre la pollution provoquée par les hydrocarbures qui s'étaient échappés.
- 1.2.2 Les opérations de nettoyage sur l'eau se sont achevées le 20 septembre 2003 mais le nettoyage des appontements, des digues et d'autres structures artificielles ne devait être mené à son terme qu'à la mi-octobre.
- 1.3 Demandes d'indemnisation
- 1.3.1 La limite applicable au *Duck Yang* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 3 millions de DTS (£2,5 millions).
- 1.3.2 À sa 22ème session, tenue en octobre 2003, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à approuver les demandes nées de ce sinistre dans la mesure où elles ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles les organes directeurs des Fonds ne se seraient pas déjà prononcés (document 92FUND/EXC.22/14, paragraphe 3.11.10).
- 1.3.3 On a évalué à Won 2 883 millions (£1,4 million) des demandes pour un montant total de Won 3 695 millions (£1,7 million) au titre du coût des mesures de sauvegarde et des opérations de nettoyage, y compris le nettoyage de coques de plus de 100 navires, et à Won 43 millions des demandes à hauteur de Won 46 millions (£22 000) au titre des dommages aux biens et des préjudices économiques dus à la perturbation des opérations des navires dans le port de Busan.
- 1.3.4 On s'attend à recevoir d'autres demandes au titre des dommages à des biens et des préjudices économiques en résultant. Il est donc trop tôt pour prévoir si le total des demandes d'indemnisation nées de ce sinistre dépassera le montant de limitation applicable au *Duck Yang*.

2 Kyung Won

(12 septembre 2003)

2.1 Le sinistre

- 2.1.1 La barge-citerne *Kyung Won* (144 tjb), alors qu'elle était au mouillage près du port de Gwangyang, dans l'île de Namhae (République de Corée), s'est échouée sur la digue du village de Yu Po lors du passage du typhon 'Maemi'. Une centaine de tonnes de fuel-oil lourd s'est échappée de fissures dans la citerne à cargaison avant qu'une entreprise puisse colmater ces fissures et transborder le reste des hydrocarbures. Le 14 septembre 2003, la barge a été remorquée jusqu'à un chantier naval de Busan pour y être réparée.
- 2.1.2 Le Fonds de 1992 a engagé une équipe d'inspecteurs et d'experts coréens pour surveiller les opérations de nettoyage et enquêter sur l'impact éventuel de la pollution sur la pêche et l'aquaculture.
- 2.1.3 Environ 14 km de côtes, le long desquelles se trouvaient 17 villages de pêcheurs, ont été pollués par les hydrocarbures, dont six fortement. Le littoral se compose d'un mélange de sable, de galets et de rochers et également de brise-lames et de digues.
- 2.1.4 Dans cette zone, la pêche et l'aquaculture comprennent la récolte intertidale de produits de la mer, la pêche côtière à partir de navires et au filet fixe, des exploitations de conchyliculture et des alevinières à terre qui produisent toute une gamme de produits de la mer. Bon nombre de ces activités ont également souffert des effets directs du typhon.

2.2 Opérations de nettoyage

- 2.2.1 La police maritime, une entreprise privée de nettoyage et la société coréenne de lutte contre la pollution marine (KMPRC) ont déployé 31 navires d'intervention pour procéder aux opérations de nettoyage en mer. Ces opérations se sont terminées le 17 septembre, le reste des hydrocarbures s'étant échoué sur le littoral.
- 2.2.2 Deux autres entreprises privées de nettoyage, travaillant sous la direction de la société KMPRC, ont organisé des opérations de nettoyage du littoral, qui ont été menées à bien par une main-d'œuvre locale issue des communautés de pêcheurs touchées par la pollution. Ces opérations ont été achevées à la mi-décembre 2003.

2.3 Applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds

- 2.3.1 Le *Kyung Won* qui a été construit en 1986 était une barge de mer non motorisée comprenant six citernes à cargaison, dont une équipée de serpentins de chauffage, une superstructure à l'arrière, deux générateurs et une chaudière. Chaque citerne à cargaison disposait d'un trou d'homme et d'une ligne de fret.
- 2.3.2 À l'époque du sinistre, le *Kyung Won* n'était enregistré auprès d'aucune société de classification et n'avait aucune assurance-responsabilité. Il semble que son assurance-responsabilité ait expiré en mai 2002 lorsque le propriétaire du navire a fait faillite et que depuis lors, les anciens employés du propriétaire du navire aient continué d'exploiter le navire en qualité de barge de soutage.
- 2.3.3 À sa 22ème session, tenue en octobre 2003, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à approuver les demandes d'indemnisation nées du sinistre du *Kyung Won* dans la mesure où elles ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles les organes directeurs des Fonds ne se seraient pas déjà prononcés. Le Comité a décidé en outre que puisque le *Kyung Won* n'avait pas d'assurance-responsabilité contre les risques de pollution et que le propriétaire du navire n'aurait probablement pas les moyens financiers de verser des indemnités importantes, le Fonds de 1992 devrait honorer les demandes d'indemnisation approuvées même si le propriétaire du navire n'avait rien payé (document 92FUND/EXC.22/14, paragraphes 3.11.17 à 3.11.18).

2.4 Demandes d'indemnisation

- 2.4.1 Des demandes d'un montant total de Won 3 117 millions (£1,5 million) au titre du coût des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde ont été approuvées et acquittées à raison de Won 2 921 millions (£1,3 million). On ne s'attend pas à recevoir d'autres demandes correspondant à ces catégories.
- 2.4.2 En février 2004, le Fonds a reçu des demandes émanant de 18 associations villageoises de pêcheurs au titre des pertes subies par les secteurs de la pêche et de l'aquaculture. Le montant total de ces demandes est de Won 3 268 millions (£1,6 million). Les experts coréens engagés par le Fonds procèdent actuellement à l'évaluation de ces demandes.

2.5 Examen concernant la possibilité d'engager une action contre le propriétaire du navire

- 2.5.1 En novembre 2003, l'Administrateur a examiné la question de savoir si le Fonds devrait demander la saisie du *Kyung Won*, en vue de recouvrer le montant de la vente aux enchères dans le cas où le Fonds obtiendrait un jugement contre le propriétaire du navire au titre de ses demandes subrogées. Cette demande de saisie aurait empêché le propriétaire de vendre le navire tout en l'autorisant à poursuivre ses activités.
- 2.5.2 Avant de déterminer s'il y avait lieu de demander la saisie, l'Administrateur a chargé les avocats coréens engagés par le Fonds de faire estimer la valeur du *Kyung Won*. En décembre 2003, ceux-ci ont informé l'Administrateur que la valeur du *Kyung Won* était de l'ordre de Won 70 à 80 millions (£33 000 à £38 000) et que le propriétaire avait hypothéqué le navire pour un montant de Won 50 millions (£23 000). Étant donné les coûts probables afférents à la poursuite d'une demande éventuelle, et la valeur limitée du *Kyung Won* par rapport au montant total encouru par le Fonds de 1992 au titre des demandes, l'Administrateur a décidé qu'il n'était pas fondé de saisir le navire aux fins d'une éventuelle demande par subrogation.

3 Jeong Yang

(23 décembre 2003)

3.1 Le sinistre

- 3.1.1 Peu après avoir quitté le terminal L-G Caltex situé près de Yeosu (République de Corée), le navire-citerne coréen *Jeong Yang* (4 061 tjb), en charge, est entré en collision avec le navire-citerne coréen *Sung Hae* (5 914 tjb), à l'état léger. Du fait de cette collision, deux citernes à cargaison du *Jeong Yang* ont été perforées, ce qui a entraîné le déversement d'environ 700 tonnes de fuel-oil lourd. Le *Jeong Yang* s'est échoué sur une côte boueuse en tentant d'éviter la collision mais a été renfloué à l'aide d'un remorqueur. La cargaison restée à bord du *Jeong Yang* a été déchargée le 24 décembre 2003.
- 3.1.2 En raison du point d'écoulement élevé des hydrocarbures et de la température ambiante de la mer, les hydrocarbures déversés se sont solidifiés sous forme de petits tapis pouvant atteindre jusqu'à 10 centimètres d'épaisseur. Ils ont dérivé avec la marée montante jusqu'au terminal d'où le navire avait appareillé, ce qui a permis aux membres du personnel de ce terminal d'en retenir la majeure partie à l'aide de barrages déployés en permanence.
- 3.1.3 Des boules de goudron pouvant faire jusqu'à 20 centimètres de diamètre se sont échouées sur plus de quatre kilomètres le long de la côte de l'île Myodo, au nord du terminal, et sur 22 km du littoral de Namhaedo, à l'est du terminal.
- 3.1.4 Le *Jeong Yang* était inscrit auprès de la Sveriges Angfartygs Assurans Förening (Swedish Club), et le *Sung Hae* auprès de la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited).
- 3.1.5 Le Swedish Club et le Fonds de 1992 ont conjointement nommé des experts coréens qu'ils ont chargés de suivre les opérations de nettoyage et d'aider à l'évaluation des demandes d'indemnisation.

au titre des dommages par pollution. Un expert de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) s'est rendu en Corée le 23 décembre 2003.

3.2 Opérations de nettoyage

- 3.2.1 Une soixantaine de navires, dont des embarcations spécialisées dans la lutte contre la pollution et des bateaux de pêche, ont été mobilisés pour lutter contre les hydrocarbures en mer. Du fait de la nature des hydrocarbures, le ramassage a été effectué mécaniquement, à l'aide de bennes à griffe et de chargeurs à benne frontale placés sur des barges. Au 31 décembre 2003, on avait récupéré tous les hydrocarbures retenus dans les barrages au niveau du terminal ainsi que les autres hydrocarbures flottants, et commencé à nettoyer et à démonter le matériel.
- 3.2.2 On a déployé des barrages autour des prises d'adduction d'eau de mer de trois centrales électriques et d'une aciérie, au nord du terminal. Le nettoyage manuel du littoral a été rapide et efficace à cause de la nature solide des hydrocarbures, qui ainsi ne se sont pas répandus à la surface et n'ont pas pénétré dans les sédiments des plages.
- 3.2.3 Les opérations de nettoyage ont permis de ramasser environ 590 tonnes de déchets liquides et 755 tonnes de déchets solides. En vertu du droit coréen, il est interdit de retraiter et recycler les déchets mazoutés et il faut donc incinérer tous les déchets.

3.3 Impact du déversement

- 3.3.1 Le fait que l'on ait réussi à retenir la majeure partie des hydrocarbures au niveau du terminal a limité l'impact du déversement sur la pêche et l'aquaculture.
- 3.3.2 Le déploiement des barrages autour des prises d'adduction d'eau de mer a été un succès et il n'a donc pas été nécessaire de fermer les centrales électriques et l'aciérie.

3.4 Demandes d'indemnisation

- 3.4.1 Au 5 février 2004, aucune demande d'indemnisation n'avait été déposée. D'après les estimations, encore très provisoires, des experts coréens nommés par le Swedish Club et le Fonds de 1992, le coût des opérations de nettoyage serait de l'ordre de quelque Won 3 700 millions (£1,7 million). L'on peut s'attendre à plusieurs demandes au titre des dommages aux biens et des préjudices économiques.
- 3.4.2 Le montant de limitation applicable au *Jeong Yang* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 4,5 millions de DTS (£3,8 millions). Il est trop tôt pour déterminer si le montant total des demandes dépassera cette somme. Cependant, le Comité exécutif souhaitera peut-être autoriser l'Administrateur à approuver les demandes nées de ce sinistre pour autant qu'elles ne soulèvent pas de questions de principe sur lesquelles les organes directeurs des Fonds ne se sont pas déjà prononcés.

4 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements figurant dans le présent document; et
 - b) décider s'il y a lieu d'autoriser l'Administrateur à approuver les demandes au titre du sinistre du *Jeong Yang*.
-