



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

### AUTRES SINISTRES

#### Note de l'Administrateur

<b>Résumé:</b>	<p><i>Dolly</i></p> <p>En octobre 2006, le Fonds de 1992 a versé au Gouvernement français la somme de €1 457 753 (£990 000) en règlement de la totalité de sa demande d'indemnisation au titre des pertes subies à la suite du sinistre du <i>Dolly</i>. Suite à ce règlement, le Gouvernement français a suspendu l'action en justice qu'il avait engagée contre le Fonds.</p> <p><i>N°7 Kwang Min</i></p> <p>À deux exceptions près, toutes les demandes d'indemnisation au titre de ce sinistre ont été réglées par le Fonds, pour un total de £1,1 million. Les deux demandeurs ont engagé des actions en justice contre les propriétaires des deux navires en cause dans le sinistre, le <i>N°7 Kwang Min</i> et le <i>N°1 Chil Yang</i>.</p> <p>Le propriétaire du <i>N°1 Chil Yanga</i> créé un fonds de limitation conformément à la législation coréenne. En août 2007, le tribunal de limitation a évalué les demandes contre le propriétaire du <i>N°1 Chil Yang</i>. Le Fonds devrait recouvrer 97,35 % du fonds de limitation, soit environ Won 122 millions (£64 000).</p> <p>Le propriétaire du <i>N°7 Kwang Min</i> ne possède que peu d'avoirs. Il est probable que les frais d'engagement d'une action récursoire contre lui seraient de loin supérieurs à toute somme que le Fonds de 1992 parviendrait à recouvrer. L'Administrateur recommande par conséquent que le Fonds n'intente pas d'action récursoire contre le propriétaire du <i>N°7 Kwang Min</i>.</p> <p><b>Mesures à prendre:</b> Donner des instructions à l'Administrateur en ce qui concerne le recours en justice contre le propriétaire du <i>N°7 Kwang Min</i>.</p>
----------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

#### 1 *Dolly*

##### *Le sinistre*

- 1.1 Le *Dolly* (289 tjb), immatriculé en Dominique, transportait environ 200 tonnes de bitume lorsqu'il a sombré par 20 mètres de fond, le 5 novembre 1999, dans la baie du Robert, en Martinique.

- 1.2 Non loin du site de l'échouement se trouve un parc naturel, un récif corallien et des exploitations maricoles et l'on pratique la pêche artisanale dans le secteur. On craignait que la pêche et la mariculture ne soient affectées si du bitume ou des hydrocarbures venaient à s'échapper.
- 1.3 Le *Dolly* était à l'origine un navire destiné au transport de marchandises diverses qui, par la suite, a été muni de citernes spécialisées destinées à recevoir du bitume, ainsi que d'un système de chauffage de la cargaison. Le navire n'était couvert par aucune assurance-responsabilité. Son propriétaire est une société de Sainte-Lucie.
- 1.4 Les autorités ont demandé au propriétaire du navire de procéder à l'enlèvement de l'épave. Sans doute faute de fonds, le propriétaire n'a pas obtempéré.

*Définition du terme 'navire'*

- 1.5 En janvier 2001, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si le *Dolly* relevait ou non de la définition du terme 'navire' en fonction des informations que les autorités françaises avaient communiquées au Fonds de 1992 sur le navire, qui comprenaient notamment les plans originaux et un croquis indiquant les modifications apportées par la suite au navire. Les experts du Fonds de 1992 ont indiqué que, bien que le *Dolly* ait été conçu à l'origine comme navire pour marchandises diverses, il avait par la suite été transformé pour le transport d'hydrocarbures en vrac et que, par conséquent, il relevait bien de la définition du terme 'navire' donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Comité a décidé que le *Dolly* relevait bien de cette définition (voir le Rapport annuel de 2006, pages 80-82).

*Mesures tendant à prévenir la pollution*

- 1.6 Le propriétaire du navire n'ayant pas pris de mesures pour prévenir la pollution, les autorités françaises ont pris des dispositions pour faire enlever 3,5 tonnes d'hydrocarbures de soute et ont demandé à trois sociétés d'assistance maritime internationales d'examiner les mesures qui pouvaient être prises pour éliminer la menace de pollution par la cargaison de bitume. Ces sociétés ont soumis des propositions sur la base d'inspections de l'épave menées par des plongeurs en octobre et novembre 2000. Les autorités françaises ont remis au Fonds de 1992 des copies des propositions de ces sociétés.
- 1.7 Deux des sociétés ont proposé d'enlever les citernes de bitume en les laissant intactes tout en maintenant l'épave dans la position dans laquelle elle se trouvait. Les deux sociétés ont évalué le coût de cette opération à quelque US\$1,5 million (£750 000)<sup><1></sup>. La troisième société a proposé de redresser l'épave et de la remettre à flot avec sa cargaison à bord. On évacuerait alors la cargaison avant de saborder l'épave en eau profonde. Le coût de cette opération a été évalué à US\$950 000 (£470 000).
- 1.8 En juillet 2001, le Comité a estimé, comme l'Administrateur, que l'épave étant située dans une zone écologiquement sensible, une opération visant à éliminer la menace de pollution par le bitume constituerait dans son principe une 'mesure de sauvegarde' selon la définition qui en est donnée dans les Conventions de 1992. Le Comité a chargé l'Administrateur d'examiner avec les experts du Fonds de 1992 et les autorités françaises les mesures proposées pour enlever le bitume.
- 1.9 Les experts du Fonds de 1992 ont examiné les méthodes proposées et ont estimé que, pour des considérations d'ordre tant technique que financier, la proposition faite par la troisième société était préférable. Les autorités françaises ont dit préférer la remise à flot du navire avant l'enlèvement de la cargaison, puis le démantèlement de l'épave sur le littoral, mais elles ont ajouté qu'elles examineraient d'autres options.

---

<1> Dans le présent document, la conversion des devises a été faite sur la base du taux de change au 30 août 2007 (US\$1 = £0,497), sauf pour les paiements effectués par le Fonds de 1992, pour lesquels elle a été faite sur la base du taux de change à la date du paiement.

- 1.10 En juillet 2001, l'Administrateur a fait part au Gouvernement français de l'avis des experts du Fonds concernant les différentes propositions. L'Administrateur a en outre souligné que toute demande présentée par les autorités françaises, au titre d'opérations menées à bord de l'épave du *Dolly*, serait examinée à l'aune des critères en matière de recevabilité établis par le Fonds et que le Fonds n'approuverait pas le coût des opérations avant que celles-ci n'aient été effectuées.
- 1.11 En septembre 2002, le Gouvernement français a informé le Fonds de 1992 qu'étant donné les coûts prévus pour ces opérations, des appels d'offres avaient été lancés par l'intermédiaire du Journal officiel des Communautés européennes.
- 1.12 En août 2004, les autorités françaises ont signalé au Fonds qu'un contrat avait été accordé à un consortium composé d'une société française de plongée et des directeurs d'un port de plaisance de la Martinique. À l'origine, l'intention était de redresser l'épave au fond de la mer avant de retirer les trois citernes contenant le bitume de la cale du navire, puis de remorquer les citernes et de les placer en cale sèche à Fort de France pour évacuer le bitume. Le coût total de l'opération avait été estimé à environ €1 million (£677 000)<sup><2></sup>.
- 1.13 Les opérations ont commencé en octobre 2004. Les tentatives pour redresser l'épave au fond de la mer ayant échoué, l'entrepreneur a décidé de découper le bordé de muraille et le bordé de pont de l'épave de façon à pouvoir accéder aux trois citernes contenant le bitume. Sous l'effet d'une forte mer et de plusieurs problèmes d'ordre pratique, l'enlèvement des citernes a pris plus de temps que prévu et s'est révélé plus difficile qu'escompté. À la mi-décembre les entrepreneurs avaient retiré les citernes de la cale à l'aide de sacs de flottaison et les avaient posées au fond de la mer près de l'épave pour qu'elles y restent jusqu'en mars 2005, date à laquelle les conditions météorologiques seraient plus propices au remorquage des citernes en cale sèche.
- 1.14 Les opérations ont repris en mars 2005 comme prévu. Cependant, d'autres problèmes techniques ayant été rencontrés, le remorquage des citernes jusqu'au rivage et l'enlèvement du bitume n'ont pas été terminés avant juillet 2005.

#### *Poursuites judiciaires*

- 1.15 En octobre 2002, le Gouvernement français a engagé une action en justice contre le propriétaire du navire et le Fonds de 1992 demandant à titre provisoire FF1,2 million ou €232 000 (£157 000) au titre des dépenses engagées pour enlever les hydrocarbures de soute du *Dolly*. Il est indiqué dans l'ordonnance d'assignation que le remboursement d'autres dépenses pour un montant dépassant €2 millions (£1,3 million) serait demandé au titre de l'enlèvement de la cargaison.

#### *Évolution récente*

- 1.16 En mars 2006, le Gouvernement français a présenté une demande d'indemnisation de €1 388 361 (£940 000) au titre du coût de l'enlèvement des hydrocarbures de soute et de la cargaison de bitume à bord de l'épave. En juin 2006, cette demande a été portée à €1 457 753 (£990 000) pour tenir compte de la majoration des dépenses en raison des problèmes techniques et météorologiques rencontrés.
- 1.17 Le propriétaire du navire n'a pas les moyens financiers d'honorer une demande d'indemnisation. Ainsi qu'il est indiqué au paragraphe 1.3, le navire n'était couvert par aucune assurance-responsabilité. Cela étant, l'Administrateur a décidé que le Fonds de 1992 devrait indemniser le Gouvernement français en vertu de l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 1.18 En octobre 2006, le Fonds de 1992 a versé la somme de €1 457 753 (£990 000) au Gouvernement français en règlement de la totalité de sa demande d'indemnisation au titre des pertes subies du fait du sinistre du *Dolly*. Suite à ce règlement, le Gouvernement français a suspendu l'action en justice qu'il avait engagée contre le Fonds de 1992.

---

<2> La conversion de l'Euro a été faite sur la base du taux de change au 30 août 2007 (€1 = £0,677).

## 2 N°7 Kwang Min

### *Le sinistre*

- 2.1 Le 24 novembre 2005, le navire-citerne coréen N°7 Kwang Min (160 tjb) est entré en collision avec le bateau de pêche coréen N°1 Chil Yang (139 tjb) dans le port de Busan, en République de Corée. Au total, 37 tonnes de fuel-oil lourd se sont échappées d'une citerne à cargaison endommagée et ont été déversées dans la mer. Le reste des hydrocarbures à bord du N°7 Kwang Min a été transbordé sur plusieurs autres navires. Le N°7 Kwang Min a ensuite été amené jusqu'à un chantier naval à Busan.
- 2.2 Le Fonds de 1992 a chargé une équipe d'experts coréens de suivre les opérations de nettoyage et d'enquêter sur les répercussions potentielles de la pollution sur la pêche et la mariculture.
- 2.3 S'agissant des opérations de nettoyage et des effets des déversements, il y est fait référence dans le Rapport annuel de 2006 du Fonds de 1992, pages 118-120.

### *Applicabilité de la Convention de 1992 portant création du Fonds*

- 2.4 En décembre 2005, le Ministère coréen des affaires maritimes et des pêches a informé le Fonds de 1992 que le N°7 Kwang Min n'avait pas d'assurance-responsabilité contre les risques de pollution et que le propriétaire immatriculé ne disposait pas d'avoirs financiers suffisants pour couvrir les demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution dus au sinistre.
- 2.5 À sa session de février/mars 2006, le Comité exécutif a approuvé la position adoptée par l'Administrateur quant au pouvoir que lui donne l'article 7.4 du Règlement intérieur de procéder au règlement définitif des demandes d'indemnisation et l'a également autorisé à procéder au règlement définitif de toutes nouvelles demandes nées du sinistre (voir le Rapport annuel de 2006, page 119).

### *Demandes d'indemnisation*

- 2.6 Douze demandes d'indemnisation d'un montant total de Won 2,7 milliards<sup><3></sup> (£1,4 million) au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde ont fait l'objet d'un accord de règlement pour Won 1,9 milliard (£1,1 million). Une demande a été rejetée.
- 2.7 Les propriétaires de six restaurants de fruits de mer vivants situés dans la zone polluée ont soumis des demandes d'indemnisation pour la perte de poissons qu'ils attribuaient à la pénétration d'hydrocarbures dans leurs aquariums par des prises d'eau de mer immergées, pour un manque à gagner dû à l'annulation de réservations et pour d'autres dommages non précisés. Ces demandes, d'un total de Won 163 millions (£86 000), ont fait l'objet d'un accord de règlement pour Won 3,1 millions (£1 860).
- 2.8 Des demandes d'indemnisation pour un total de Won 154 millions (£81 000) formulées par 81 plongeurs pour un manque à gagner dû à l'interruption de leurs activités de récolte et de vente de crustacés et de coquillages ont fait l'objet d'un accord de règlement pour Won 36 millions (£20 000).
- 2.9 D'autres demandes relatives à la pêche d'un montant total de Won 93 millions (£49 000) formulées par 10 propriétaires de bateaux ont fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant de Won 51 millions (£28 000).
- 2.10 Des demandes déposées par neuf éleveurs d'algues marines (moutarde de mer), d'un montant total de Won 371 millions (£196 000), au titre de dommages aux biens et d'entrave à la production, ont été évaluées à Won 42 millions (£22 000). Une demande a été rejetée. Six de ces demandes ont fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant total de Won 33 millions (£12 000). Deux éleveurs d'algues marines, après avoir initialement accepté le montant évalué, ont

<3>

La conversion du Won a été faite sur la base du taux de change au 30 août 2007 (Won1 = £0,0005).

ultérieurement refusé d'accepter le règlement proposé et ont engagé des actions en justice contre les propriétaires des deux navires en cause dans le sinistre.

- 2.11 Ce sinistre ne devrait donner lieu à aucune nouvelle demande d'indemnisation.

*Actions en justice*

- 2.12 L'enquête sur la cause du sinistre effectuée par le tribunal de la sécurité maritime de Busan a conclu que la responsabilité du propriétaire du N°7 *Kwang Min* était engagée à hauteur de 40 % et celle du propriétaire du bateau de pêche N°1 *Chil Yang* à hauteur de 60 %.
- 2.13 Le propriétaire du N°7 *Kwang Min* a interjeté appel auprès du tribunal central de la sécurité maritime de Corée de la décision du tribunal de la sécurité maritime de Busan concernant le partage des responsabilités dans le cadre du sinistre. Le tribunal central de la sécurité maritime de Corée a décidé que la responsabilité du propriétaire du N°7 *Kwang Min* était engagée à hauteur de 35 % et celle du propriétaire du bateau de pêche N°1 *Chil Yang* à hauteur de 65 %.
- 2.14 Comme indiqué au paragraphe 2.10 ci-dessus, deux éleveurs d'algues marines ont engagé des actions en justice devant le tribunal de district de Busan contre les propriétaires des deux navires en cause dans le sinistre.
- 2.15 L'Administrateur a chargé les avocats coréens du Fonds de 1992 de prendre des dispositions pour que le Fonds se porte partie intervenante dans ces actions en justice afin d'examiner la possibilité de recouvrer les sommes versées au titre de l'indemnisation du sinistre. Les démarches entreprises par les avocats ont permis au Fonds d'engager des actions récursoires contre les propriétaires du N°1 *Chil Yang* et du N°7 *Kwang Min*.

*Procédure de limitation engagée par le propriétaire du N°1 Chil Yang*

- 2.16 En janvier 2007, le propriétaire du N°1 *Chil Yang* a déposé une requête devant le tribunal de district de Busan afin de commencer l'action en limitation visant à limiter sa responsabilité au montant de limitation applicable en vertu du code du commerce coréen, à savoir 83 000 DTS ou Won 125 638 796 (£66 300).
- 2.17 L'Administrateur a chargé les avocats du Fonds de 1992 de prendre des dispositions pour que le Fonds se porte partie intervenante dans la procédure en limitation, afin de recouvrer dans la mesure du possible les sommes versées au titre de l'indemnisation du sinistre. En avril 2007, les demandes du Fonds de 1992 ont été enregistrées auprès du tribunal de district de Busan (tribunal de limitation).
- 2.18 En août 2007, le tribunal a rendu sa décision relative à la procédure de limitation. Les évaluations par le tribunal des demandes formulées contre le propriétaire du N°1 *Chil Yang* sont résumées dans le tableau suivant:

<b>Demandeur</b>	<b>Montant de la demande</b>	<b>Évaluation du tribunal</b>
Éleveur d'algues marines	Won 68 868 500	Won 4 591 959
Éleveur d'algues marines	Won 73 521 110	Won 5 305 481
Propriétaire du N°7 <i>Kwang Min</i>	Won 36 333 449	Won 26 183 887
Fonds de 1992	Won 1 327 101 137	Won 1 327 101 137

- 2.19 Si aucune des parties n'interjette appel et si l'évaluation du tribunal devient par conséquent définitive, le fonds de limitation de Won125 638 796 (£66 300) serait réparti entre les demandeurs en proportion des évaluations faites par le tribunal. En pareil cas, le Fonds de 1992 aurait droit à 97,35 % du fonds de limitation du N°7 *Kwang Min*, à savoir Won122 millions (£64 000).

*Recours contre le propriétaire du N°7 Kwang Min*

- 2.20 Le propriétaire du *N°7 Kwang Min* possède deux avoirs: un appartement et le navire-citerne *N°7 Kwang Min*, qui sont tous deux hypothéqués à hauteur de montants importants. Étant donné que les banques hypothécaires ont priorité sur tout autre créancier, il est peu probable que le Fonds de 1992 puisse recouvrer quelque somme que ce soit au titre de ces avoirs.
- 2.21 Suite à la collision, le propriétaire du *N°7 Kwang Min* a également formulé une demande contre le propriétaire du *N°1 Chil Yang*, qui a été évaluée par le tribunal de limitation à Won 26 183 887 (£13 800). Étant donné que le fonds de limitation devrait être réparti en proportion des évaluations du tribunal, le propriétaire du *N°7 Kwang Min* aurait droit à 1,97 % du fonds de limitation. Sous réserve d'un éventuel appel interjeté par d'autres parties, le montant accordé au propriétaire du *N°7 Kwang Min* serait d'environ Won 2 400 000 (£1 200).
- 2.22 L'Administrateur considère que les frais d'engagement d'une éventuelle action récursoire contre le propriétaire du *N°7 Kwang Min* seraient de loin supérieurs à toute somme que le Fonds de 1992 parviendrait à recouvrer. Il recommande par conséquent au Comité exécutif de lui donner pour instruction de ne pas engager d'action récursoire contre le propriétaire du *N°7 Kwang Min*.

**3 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre**

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des informations contenues dans le présent document;
  - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il estimera appropriées en ce qui concerne l'engagement d'une action récursoire contre le propriétaire du *N°7 Kwang Min* (voir les paragraphes 2.21 à 2.23); et
  - c) donner à l'Administrateur toute autre instruction qu'il estimera appropriée.
-