



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

COMITE EXECUTIF  
44ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.44/15  
12 octobre 1995

Original: ANGLAIS

## SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FIPOL

### YUIL N°1

#### Note de l'Administrateur

#### **1 Le sinistre**

1.1 Alors qu'il transportait environ 2 870 tonnes de fuel-oil lourd, le caboteur-citerne coréen *Yuil N°1* (1 591 tjb) s'est échoué le 21 septembre 1995 sur l'île de Namhyeongjedo au large de Pusan (République de Corée). Il a été renfloué environ 6 heures après l'échouement par deux remorqueurs des autorités portuaires et de la marine. Alors qu'il était remorqué vers le port de Pusan, le navire-citerne a sombré dans 70 mètres d'eau à 10 kilomètres de la terre.

1.2 Une brèche se serait ouverte dans une citerne à cargaison à la suite de l'échouement. Outre le déversement initial d'hydrocarbures qui s'est produit après que le *Yuil N°1* s'est échoué et a sombré, de petites quantités d'hydrocarbures s'échappent toujours de l'épave de temps à autre.

1.3 Les rivages des côtes est et nord de l'île de Keoje, de la côte ouest de Kadokto et les côtes qui s'étendent immédiatement à l'est et à l'ouest de la péninsule à Pusan ainsi qu'un certain nombre d'îles plus petites ont été souillées à la suite du déversement initial. Les côtes situées à l'ouest de Pusan ont de nouveau été souillées par les hydrocarbures qui se sont par la suite échappés de l'épave en petites quantités.

1.4 Le *Yuil N°1* a souscrit auprès de la Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Ltd (le "Standard Club").

1.5 Le propriétaire du navire, le Standard Club et le FIPOL ont fait appel à la Korea Marine & Oil Pollution Surveyors Co Ltd (KOMOS) et à l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) pour qu'elles leur fournissent des experts. L'un des experts techniques de l'ITOPF a quitté Londres pour la Corée dans l'après-midi du 21 septembre et est arrivé sur le lieu du sinistre le jour suivant.

## **2 Opérations de nettoyage et questions connexes**

2.1 Les opérations de nettoyage en mer ont tout d'abord été effectuées par deux écrémeurs et un certain nombre de navires de pêche déployant des matériaux absorbants. La police maritime a aussi utilisé des navires pour pulvériser des dispersants. Les opérations en mer ont toutefois été réduites lorsqu'il est devenu évident que les hydrocarbures qui s'échappaient de l'épave ne représentaient pas une menace grave pour les ressources côtières. Des barrages flottants ont alors été déployés dans certaines zones côtières pour protéger les cultures d'algues de l'espèce *Porphyra*.

2.2 Les opérations de nettoyage à terre ont été menées par un certain nombre d'entrepreneurs avec l'aide d'environ 1 750 habitants des villages locaux. Les opérations de nettoyage devraient être terminées d'ici à la mi-octobre dans certaines zones. Dans les zones beaucoup plus touchées, les opérations de nettoyage à terre risquent de ne pas être achevées avant la fin du mois de novembre.

2.3 La police maritime a ordonné au propriétaire du navire de colmater toute brèche ouverte dans l'épave et d'enlever la cargaison restante et l'épave elle-même. Toutefois, les experts consultés par le Standard Club et le FIPOL estiment qu'il sera très difficile, voire impossible, d'enlever l'épave en raison des conditions météorologiques difficiles qui caractériseront les quatre mois à venir. Les experts affirment aussi qu'il ne sera pas possible de dégager la cargaison en raison de la température de l'eau, qui est basse, et de la force des courants.

2.4 Le propriétaire du navire a fait appel à une entreprise britannique spécialisée pour procéder à une expertise de l'épave en utilisant un véhicule commandé à distance afin de déterminer son état. Les résultats de cette expertise devraient permettre de définir les mesures propres à empêcher d'autres hydrocarbures de s'échapper de l'épave.

## **3 Demandes d'indemnisation**

3.1 Divers entrepreneurs ont présenté des demandes d'indemnisation au titre du coût des opérations de nettoyage. D'autres demandes d'un montant considérable devraient être présentées.

3.2 Les hydrocarbures ont touché des zones où la pêche et la mariculture sont intensives. La KOMOS et l'ITOPF ont expertisé certaines parties de côtes et des installations maricoles supposées avoir été souillées. D'autres expertises sont prévues.

3.3 Des demandes d'un montant important devraient être présentées par des pêcheurs qui exploitent des pêcheries coopératives de la classe 1 et des élevages conchylicoles d'arches, des utilisateurs de divers filets fixés et d'installations maricoles, des propriétaires de bateaux de pêche qui ne peuvent plus pêcher et des exploitants de cultures marines et de champs d'algues de l'espèce *Porphyra*. Il est possible que des demandes d'indemnisation soient présentées par les propriétaires de restaurants de fruits de mer.

3.4 Les mesures prises pour éviter que d'autres hydrocarbures s'échappent de l'épave risquent aussi de donner lieu à de fortes demandes d'indemnisation.

3.5 L'Administrateur invite le Comité exécutif à lui dire s'il serait prêt à l'autoriser à procéder au règlement définitif de toutes les demandes nées du sinistre du *Yuil N°1* à l'exception des cas où ces demandes soulèvent des questions de principe qui n'ont pas encore été tranchées par le Comité.

## **4 Procédures en limitation**

4.1 Le propriétaire du navire n'a pas encore engagé de procédure en limitation.

4.2 Le montant de limitation applicable au *Yuil N°1* est estimé à Won 244 millions (202 300).

**5 Enquête sur la cause du sinistre**

Les autorités coréennes procèdent à une enquête sur la cause du sinistre. L'Administrateur suit cette enquête par l'intermédiaire des avocats coréens du FIPOL.

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

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document;
  - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées sur le traitement des demandes nées de ce sinistre; et
  - c) autoriser l'Administrateur à régler les demandes nées de ce sinistre dans la mesure où il le juge approprié.
-