



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.44/6
2 octobre 1995

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FIPOL

KEUMDONG N°5

Note de l'Administrateur

1 Introduction

1.1 Le 27 septembre 1993, la barge coréenne *Keumdong N°5* (481 tjb) est entrée en collision avec le navire de charge chinois *Bi Jia Shan*, près de Yosü, situé sur la cöte méridionale de la République de Corée. A la suite de l'abordage, un volume de fuel-oil lourd estimé à 1 280 tonnes s'est échappé du *Keumdong N°5*. Ces hydrocarbures se sont rapidement répandus sur une vaste zone en raison de puissants courants de marée. Ils ont principalement touché la cöte nord-ouest de l'île de Namhae, qui compte de nombreuses pêcheries et d'importantes ressources maricoles.

1.2 Ce qui restait de la cargaison a été transbordé et le *Keumdong N°5* a été remorqué jusqu'à un chantier de réparation proche. Lors de la mise en cale au chantier, environ 50 tonnes de fuel-oil lourd se sont échappées par les bröches ouvertes dans les citernes. La plupart de ces hydrocarbures ont été retenus par un barrage, mais un certain volume s'est échappé pour polluer légèrement le littoral avoisinant.

1.3 Le présent document récapitule les opérations de nettoyage et fait le point du règlement des demandes d'indemnisation dont la 40ème session du Comité exécutif a été saisie. Il indique également les faits nouveaux intervenus depuis cette session.

2 Opérations de nettoyage

2.1 La police maritime coréenne a procédé aux opérations de nettoyage en mer par application de produits dispersants et absorbants, à bord de ses propres embarcations ainsi que de celles des autorités portuaires de Yosü et des navires de pêche.

2.2 Pour le nettoyage du littoral, quatre grandes entreprises de nettoyage ont été engagées et plus de 4 000 villageois, policiers et militaires ont participé aux opérations. Celles-ci ont consisté à utiliser des produits dispersants et à nettoyer à la main les rochers contaminés. Ces opérations se sont achevées début janvier 1994.

2.3 L'évacuation des déchets d'hydrocarbures s'est avérée difficile du fait des quantités en jeu et de l'accès limité à bon nombre de sites nécessitant un nettoyage. Une fois rassemblés, les déchets ont été transportés par barge pour être incinérés et mis en décharge.

3 Demandes d'indemnisation

3.1 A sa 37^{ème} session, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder au règlement définitif de toutes les demandes concernant les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde, ainsi que de toutes les demandes de pêcheurs au titre de leurs préjudices, sous réserve qu'il ne s'agisse pas de préjudices à venir. Toutefois, au cas où surgiraient des questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était pas antérieurement prononcé, l'Administrateur devrait les lui renvoyer pour décision (document FUND/EXC.37/3, paragraphe 4.4.2).

3.2 Des demandes concernant le coût des opérations de nettoyage ont été présentées par la police maritime et la marine coréennes, les autorités maritimes et portuaires de Yosu, le Comité de Namhae et Hadong et quelques entreprises privées. Toutes ces demandes ont été réglées à hauteur d'un montant total de Won 5 587 815 812 (£4,6 millions); elles ont été acquittées par l'assureur P & I du propriétaire du navire (la Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Bermuda) Ltd, Standard Club) entre novembre 1993 et mars 1994.

3.3 Il n'y aura vraisemblablement aucune autre demande d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage.

3.4 En septembre 1994, une compagnie de navigation a présenté une demande d'un montant de US\$ 25 970 (£16 300) au titre du nettoyage de son navire qui aurait été contaminé en pour le manque à gagner encouru durant l'opération de nettoyage. Cette demande est actuellement examinée avec le demandeur.

3.5 Le sinistre a perturbé les activités de pêche et d'aquaculture de la région. La Kwang Yang Bay Oil Pollution Accident Compensation Federation, qui représente 11 coopératives de pêcheurs regroupant quelque 6 000 membres, a soumis des demandes d'indemnisation dont le montant total à ce jour a provisoirement été chiffré à Won 93 132 425 000 (£77 millions). Les experts du FIPOL examinent actuellement ces demandes. La Kwang Yang Bay Federation a indiqué qu'elle présenterait de nouvelles demandes de l'ordre de Won 90 000 millions (£75 millions).

3.6 En février et avril 1994, des réunions se sont tenues à Londres entre les représentants de la Kwang Yang Bay Federation et l'Administrateur, qui leur a donné des explications sur la procédure suivie par le FIPOL pour traiter les demandes et sur les critères appliqués pour déterminer si ces demandes étaient recevables.

3.7 En mars 1994, conformément aux consignes du FIPOL et du Standard Club et dans le cadre de l'évaluation des demandes soumises par la Kwang Yang Bay Federation, un expert de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) et deux spécialistes de la pêche venus du Royaume-Uni se sont rendus en Corée dans le but de procéder sur place à des enquêtes sur les ressources halieutiques et aquacoles qui auraient été touchées par le déversement. Trois scientifiques coréens se sont joints à eux pour ces enquêtes. Les experts du FIPOL ont présenté un rapport dans lequel figure une analyse écrite détaillée des demandes présentées par l'organisme défendant le secteur de la pêche. Ce rapport a été communiqué au cabinet d'avocats londonien représentant les demandeurs.

3.8 L'Administrateur a informé le Comité exécutif à sa 38^{ème} session que, comme le nombre total des demandes soumises dépassait le montant maximal disponible en vertu de la Convention sur la

responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, il avait décidé que les versements du FIPOL devraient, du moins dans un premier temps, se limiter à 50% des préjudices avérés à chaque demandeur. Le Comité a appuyé la décision de l'Administrateur et l'a chargé de déterminer si ce pourcentage devrait être ajusté en raison d'éléments nouveaux (document FUND/EXC.38/9, paragraphe 3.6.5). A sa 39ème session, ayant pris note des faits intervenus, le Comité a chargé l'Administrateur de faire preuve de prudence dans ses versements, et ce afin de garantir un traitement égal aux divers demandeurs, conformément à l'article 4.5 de la Convention portant création du Fonds (document FUND/EXC.39/8, paragraphe 3.5.3).

3.9 Depuis la 40ème session du Comité exécutif, plusieurs réunions ont eu lieu entre l'Administrateur et le cabinet d'avocats londonien mentionné plus haut. Ces réunions ont permis d'avancer considérablement sur certaines questions.

3.10 En juillet 1995, des accords sont intervenus sur le montant recevable pour un certain nombre des éléments figurant sur les demandes d'indemnisation présentées par la Kwang Yang Bay Federation. Ces éléments, concernant les avaries subies par le matériel et le manque à gagner, ont été approuvés pour un montant total de Won 1 273 961 731 (£1 056 400), par rapport à la somme réclamée de Won 5 696 269 000 (£4,7 millions).

3.11 Comme nous l'avons indiqué plus haut, le montant total des demandes d'indemnisation découlant de ce sinistre dépasse le montant maximal disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. Pour que le FIPOL soit en mesure de payer en totalité les éléments convenus, un accord de principe a été conclu entre le FIPOL et la Kwang Yang Bay Federation, selon lequel le montant recevable des demandes d'indemnisation soumises par les membres des 11 coopératives de pêcheurs constituant une partie de la Fédération ne dépassera pas Won 60 milliards (£49,8 millions). Cette somme a été calculée en déduisant du montant de 60 millions de DTS (Won 68 994 025 800) le montant total déjà versé (Won 5 587 815 812) et en procédant à une nouvelle réduction afin de donner au FIPOL une certaine marge de sécurité. Cet accord devrait être signé par les présidents des 11 coopératives susmentionnées, délégués par les membres individuels, soit quelque 2 500 pêcheurs. Les problèmes techniques ayant trait à cette garantie sont actuellement examinés par l'avocat coréen du FIPOL et l'avocat représentant la Fédération.

3.12 L'Administrateur estime que lorsque l'accord dont il est question au paragraphe 3.11 aura été signé en bonne et due forme, à la satisfaction de l'avocat coréen du FIPOL, le FIPOL sera alors en mesure de payer en totalité toute demande d'indemnisation admise.

3.13 Au premier temps de l'affaire, le FIPOL avait demandé que les coopératives de pêcheurs lui communiquent des documents étayant les pertes alléguées. Or, les coopératives avaient refusé la moindre inspection d'un quelconque document. Toutefois, en décembre 1995, un accord de principe a été conclu selon lequel les coopératives mettraient à la disposition de l'avocat coréen du FIPOL et des experts coréens le relevé de leurs chiffres d'affaires, pour inspection. On pense que cette inspection aura lieu dans un avenir proche.

4 Traitement des demandes d'indemnisation et questions connexes

4.1 Les demandes d'indemnisation ont été examinées dans un premier temps par les experts locaux du FIPOL, Korea Marine & Oil Pollution Surveyors Co Ltd (KOMOS). Le personnel de KOMOS possède une longue expérience des demandes d'indemnisation intervenant à la suite d'événements de pollution par les hydrocarbures. Les experts de KOMOS ont eu des entretiens avec les demandeurs afin d'obtenir documents et informations supplémentaires. L'évaluation des demandes d'indemnisation s'est faite en coopération entre les experts de KOMOS et de l'ITOPF, qui ont tenu compte des points de vue exprimés par les autres experts évoqués au paragraphe 3.7.

4.2 Dans le cadre du traitement des demandes d'indemnisation découlant du sinistre du *Keumdong N°5*, des divergences de vues importantes sont apparues entre les demandeurs et les experts du FIPOL et d'autres experts, notamment ceux de KOMOS, quant à la recevabilité des

demandes relatives aux dommages à la pêche. Les pêcheurs, dans leur vif mécontentement, s'en sont pris au Capitaine S K Kim, directeur de KOMOS.

4.3 Le vendredi 4 août 1995, aux alentours de 22h00, heure locale (15h00, heure de Londres) le Capitaine S K Kim s'entretenait avec une douzaine de représentants des pêcheurs ayant présenté des demandes dans le cadre du sinistre du *Keumdong N°5*. Ces entretiens, qui avaient lieu dans le hall de l'hôtel de Yosu où séjournait le Capitaine Kim, s'est achevé lorsque certains pêcheurs ont recouru à la force pour tirer le Capitaine Kim de son hôtel. On l'a obligé à prendre place dans une voiture et celle-ci a démarré. Par la suite, on a su que le Capitaine Kim avait été amené dans les bureaux de la coopérative locale de pêche situés à Yosu. La police coréenne a été appelée à l'hôtel. Une fois établi le lieu où se trouvait le Capitaine Kim, la police s'est rendue sur place et le Capitaine Kim a été relâché après avoir été détenu pendant environ 3 heures. Il avait été quelque peu malmené mais n'était pas gravement blessé. Le lendemain, le Capitaine Kim a fait une déclaration à la police sur le déroulement des événements.

4.4 L'après-midi du 4 août, le juriste du FIPOL a informé l'Ambassadeur de la République de Corée à Londres de l'agression dont le Capitaine Kim avait été victime. L'Administrateur a immédiatement informé le Président de l'Assemblée et le Président du Comité exécutif de cette agression.

4.5 Le lundi 7 août 1995, après consultation avec le Président de l'Assemblée et le Président du Comité exécutif, l'Administrateur a adressé une lettre à l'Ambassadeur coréen à Londres à propos de cette affaire. Dans sa lettre, l'Administrateur reconnaît que l'agression contre le Capitaine Kim était le fait de particuliers et que les autorités coréennes n'en avaient eu nullement connaissance. L'Administrateur note aussi que le FIPOL espère que le Gouvernement de la République de Corée prendra toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les inspecteurs et autres experts employés par le FIPOL seront tous en mesure de s'acquitter de leurs fonctions en toute sécurité, sans le moindre risque de violence physique, de menaces ou d'intimidation. Dans sa lettre, l'Administrateur demande que les autorités coréennes compétentes effectuent une enquête sur l'agression contre le Capitaine Kim et que les responsables de ce délit soient appréhendés et poursuivis en justice. Jusqu'à présent, aucune information n'a été communiquée quant au déroulement d'une éventuelle enquête.

5 Procédure en limitation

5.1 Le montant de limitation applicable au *Keumdong N°5* est estimé à Won 75,5 millions (£61 600).

5.2 Le montant total versé par le Standard Club, soit Won 5 587 815 812 (£4,6 millions), dépasse nettement le montant de limitation. Le Standard Club présentera une demande en subrogation au FIPOL pour le surplus. Le FIPOL a avancé au Standard Club une somme totale de US\$ 6 millions (£4 017 126) au titre de la demande subrogée.

5.3 En mars 1994, le propriétaire du navire a demandé au tribunal du district compétent l'ouverture d'une procédure en limitation. En avril 1994, le tribunal a décidé d'accepter une lettre de garantie du Club comme fonds de limitation; cette lettre a été déposée par le Standard Club en juin 1994. Le tribunal a pris la décision de commencer la procédure en limitation le 20 juillet 1994. Les demandeurs étaient tenus de déposer leurs demandes d'indemnisation auprès du tribunal au plus tard le 17 septembre 1994. Le Standard Club a versé au tribunal le montant de la limitation, assorti des intérêts, soit une somme de Won 77 417 210 (£64 200) en espèces, en décembre 1994.

5.4 Le tribunal coréen a préparé un tableau ventilant le fonds de limitation entre les différents requérants. Le fonds de limitation a été distribué à ceux-ci, et la procédure en limitation s'est close le 25 août 1995.

5.5 Le FIPOL avait l'intention d'être partie à la procédure intentée contre le propriétaire du navire et son assureur, conformément à l'article 7.4 de la Convention portant création du Fonds. En effet, en vertu de cet article, chaque Etat contractant est tenu de prendre toutes les dispositions nécessaires pour que le Fonds puisse se porter partie intervenante dans ce genre de procédure.

5.6 En vertu de la loi coréenne portant application de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, le FIPOL peut se porter partie intervenante dans une procédure en limitation conformément aux règles de la Cour suprême. Or, celle-ci n'a adopté aucune règle relative au droit du FIPOL de se porter partie intervenante. L'avocat coréen du FIPOL a informé l'Administrateur que, dans ces conditions, le Fonds n'était pas habilité à se porter partie intervenante dans la procédure en limitation. On croit comprendre que la Cour suprême va dans un avenir proche adopter les textes nécessaires.

5.7 Il y a lieu de noter que le FIPOL n'a pas été notifié de la procédure en limitation. L'avocat du FIPOL a informé l'Administrateur que, pour cette raison, le FIPOL ne saurait être lié par le moindre jugement émanant du tribunal en cette affaire (voir l'article 7.5 de la Convention portant création du Fonds).

6 Enquête sur la cause du sinistre

6.1 L'organisme coréen chargé des enquêtes en cas d'accidents maritimes a enquêté sur la cause du sinistre, pour conclure que celui-ci était imputable à une faute de navigation de la part des deux navires.

6.2 Par l'intermédiaire d'un avocat coréen, l'Administrateur a examiné la question de savoir si l'on pouvait considérer qu'il y avait eu faute personnelle du propriétaire du *Keumdong N°5* qui pourrait le priver du droit de limiter sa responsabilité. L'enquête a montré qu'il n'y avait pas eu faute personnelle du propriétaire.

7 Procédure de vente aux enchères

7.1 Le propriétaire du *Keumdong N°5* a saisi le *Bi Jia Shan* pour garantir les créances relatives aux dommages dus à l'abordage; la procédure relative à la vente du *Bi Jia Shan* aux enchères a été entamée. Il semble que la valeur du navire soit d'environ £450 000.

7.2 A sa 39ème session, le Comité exécutif a été informé des diverses options ouvertes au FIPOL et des coûts probables y afférents (document FUND/EXC.39/6/Add.1).

7.3 Le Standard Club a décidé qu'il ne participerait pas à la procédure de vente aux enchères.

7.4 Comme l'a décidé le Comité exécutif à sa 39ème session (document FUND/EXC.39/8, paragraphe 3.5.5), le FIPOL a décidé de participer à la procédure de vente aux enchères afin de recouvrer une partie du montant versé aux demandeurs. Le navire n'a pas encore été vendu, étant donné que le prix minimum fixé par le tribunal (actuellement de Won 471 578 600 ou £390 000) n'a pas trouvé preneur.

7.5 Le Comité exécutif a décidé à sa 39ème session que le FIPOL ne devrait pas chercher à saisir le *Bi Jia Shan* dans le cadre d'une saisie-arrêt préalable au jugement afin d'obtenir une garantie pour les futurs recours du FIPOL concernant les indemnités à verser au secteur de la pêche.

8 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements qui figurent dans le présent document; et
- b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées en ce qui concerne le traitement des demandes nées du sinistre ou d'autres questions y relatives.