



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.44/9
15 septembre 1995

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FIPOL

SEA PRINCE

Note de l'Administrateur

1 Introduction

1.1 Le 23 juillet 1995, le pétrolier chypriote *Sea Prince* (144 567 tjb) s'est échoué près de Yosu (République de Corée) alors qu'il était partiellement chargé d'environ 86 000 tonnes de brut d'Arabie. Des explosions et un incendie ont endommagé la salle des machines et les locaux d'habitation.

1.2 On croit savoir que quelque 700 tonnes de combustible de soute ont été déversées ainsi qu'une quantité inconnue mais analogue de pétrole brut qui s'était échappée des citernes à cargaison endommagées par l'échouement. Au cours des semaines suivantes, de faibles quantités d'hydrocarbures se sont échappées de la section à demi-immersée du pétrolier. Une partie des hydrocarbures se sont propagés vers des îles situées juste au nord de Sorido mais la plupart ont été emportés vers l'est par les courants pour finalement toucher le rivage des côtes méridionales et orientales de la péninsule coréenne. De faibles quantités d'hydrocarbures ont également atteint les îles japonaises de Tsushima.

1.3 Le *Sea Prince* appartenait à la société chypriote Laserarrow Shipping Co Ltd et était exploité par une société coréenne (Hoyu Tanker Co Ltd). Il était inscrit auprès de la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd ("UK Club"). La cargaison appartenait à Honam Oil Refinery Co Ltd, membre de l'accord CRISTAL.

2 Enlèvement de la cargaison d'hydrocarbures restée à bord du navire

2.1 La quantité d'hydrocarbures restée à bord du navire échoué et qui s'élevait à près de 86 000 tonnes, a constitué l'une des difficultés majeures. Le propriétaire a engagé une société d'assistance japonaise pour assister le navire et la cargaison et a passé avec celle-ci un contrat d'assistance (Accord général de sauvetage du Lloyds 1995) le 28 juillet 1995.

2.2 Le 25 juillet 1995, l'Administrateur a engagé des experts en assistance pour qu'ils puissent suivre l'évolution de la situation pour le compte du FIPOL.

2.3 L'assistant, après avoir procédé à des évaluations techniques, comptait renflouer le navire avec les hydrocarbures restés à bord puis le remorquer dans un lieu sûr pour évacuer la cargaison. L'Administrateur, sur le conseil des experts en sauvetage du FIPOL, a exprimé au propriétaire, au UK Club et à l'assistant ses graves préoccupations vis-à-vis des opérations projetées, compte tenu des quantités importantes d'hydrocarbures qui risquaient de s'échapper. Il a indiqué que le FIPOL était susceptible, en vertu de la Convention portant création du Fonds, de contester la recevabilité des frais encourus dans le cadre de telles opérations s'il estimait que les mesures projetées n'étaient pas raisonnables.

2.4 L'assistant, compte tenu de l'évolution des conditions météorologiques, a décidé de retirer les hydrocarbures du navire avant d'essayer de le renflouer. Il a donc fait transférer du 6 au 22 août 1995 près de 80 000 tonnes d'hydrocarbures dans des barges, ne laissant à bord que 630 tonnes environ. Des dispersants ont été ajoutés aux hydrocarbures restés à bord pour qu'ils puissent se disperser rapidement dans la colonne d'eau dans l'hypothèse où ils seraient perdus à la suite d'opérations d'assistance ultérieures ou du mauvais temps. L'assistant comptait renflouer le navire et le remorquer jusque chez un démolisseur de navires. Toutefois, peu de temps après avoir achevé l'opération de déchargement, un autre typhon est passé à proximité du site de l'échouement du navire et l'assistant a été obligé de suspendre tous les préparatifs de renflouement. Des recherches supplémentaires effectuées après la période de mauvais temps ont permis de constater que le navire avait subi des dommages structurels graves et les experts techniques ont convenu que le risque que le navire se brise au cours de toute opération de remise à flot était trop élevé pour être accepté.

2.5 Le propriétaire du navire a décidé, compte tenu de la situation, de céder le navire par le biais d'un contrat d'enlèvement des épaves et a envoyé des invitations à soumettre une offre. Le contrat d'assistance souscrit en vertu de l'Accord général du Lloyds de 1995 a expiré le 1er septembre 1995. L'assistant est resté sur place avec son matériel aux termes d'un contrat journalier type afin de veiller à ce que les mauvaises conditions météorologiques ne déplacent pas le navire. Ce contrat est arrivé à échéance le 6 septembre et l'assistant a quitté le site le 8 septembre 1995.

2.6 Les autorités coréennes ont demandé au propriétaire du *Sea Prince* d'enlever les hydrocarbures restés à bord de l'épave. L'assistant ayant commencé des opérations en ce sens, le propriétaire du navire a poursuivi ces opérations avec l'assistance d'entrepreneurs locaux.

3 Opérations de nettoyage et impact sur la mariculture et la pêche

3.1 Le FIPOL et le UK Club ont conjointement engagé l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) pour suivre les opérations de nettoyage et donner des conseils techniques aux entrepreneurs effectuant ces opérations. Un représentant de l'ITOPF qui se trouvait déjà en Corée en raison d'un autre déversement d'hydrocarbures au moment où l'événement du *Sea Prince* s'était produit, a pu atteindre le lieu du sinistre le 25 juillet, un autre membre du personnel de l'ITOPF arrivant le jour suivant. Deux sociétés coréennes d'inspection ont également été nommées pour surveiller ces opérations et pour étudier leur impact éventuel sur les ressources halieutiques et aquacoles ainsi que sur d'autres ressources.

3.2 Le propriétaire, sous les auspices de la police maritime, a organisé un plan de lutte contre le déversement d'hydrocarbures et a réquisitionné un aéronef spécialisé dans la pulvérisation des dispersants, exploité par une société de Singapour. La pulvérisation des dispersants a pu être effectuée grâce au recrutement de six entrepreneurs locaux et à la mobilisation de navires et de matériel de récupération au large. Les pêcheurs locaux ont participé à l'intervention ainsi que la police maritime qui a utilisé ses propres navires. La plupart de ces ressources ont été démobilisées bien que certaines unités aient été conservées, de faibles quantités d'hydrocarbures risquant de s'échapper de la section arrière du navire qui avait été endommagée.

3.3 Les hydrocarbures ont essentiellement eu un impact léger à modéré sur le rivage. De petites parties du littoral rocheux, les digues maritimes et les plages de galets isolées ont principalement été

affectées. Les entrepreneurs engagés ont été chargés de fournir équipement et matériaux aux villageois qui ont entrepris le nettoyage des plages manuellement. Ce travail, nécessitant la participation d'environ 2 000 personnes, a été en grande partie achevé à la fin du mois d'août. Deux des îles les plus sévèrement touchées ont nécessité des travaux de nettoyage supplémentaires.

3.4 Une entreprise locale d'évacuation des déchets a été chargée d'enlever les déchets des lieux de stockage temporaires situés sur les îles et de les transporter en un lieu d'incinération et de décharge autorisé.

3.5 Cette région pratique, outre la pêche traditionnelle, la mariculture extensive, particulièrement aux environs des îles situées près de Sorido. Les viviers flottants, les élevages de moules et les filets fixes ont été contaminés, à des degrés divers, par les hydrocarbures et ont été nettoyés par les exploitants avec l'aide des villageois.

3.6 Des études communes visant à relever la pollution des installations de mariculture par les hydrocarbures dans la zone affectée ont été menées avec l'aide de divers représentants locaux de la pêche, des experts des sciences de la mer travaillant en collaboration avec l'ITOPF et des experts locaux. Deux experts du Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE) ont également participé à ces études pour le compte du propriétaire/Club et du FIPOL. Des échantillons de poissons, de crustacés et d'algues ont été prélevés aux fins d'analyses chimiques et d'essais de contamination.

3.7 Le 3 août 1995, un abordage près de l'île de Koeje a provoqué le déversement d'environ 40 tonnes de fuel-oil lourd du pétrolier *Yeo Myung* qui ont touché les rivages précédemment contaminés par les hydrocarbures du *Sea Prince* (voir le document FUND/EXC.44/10). Il a été procédé au prélèvement d'échantillons et des experts locaux ont été chargés de distinguer, dans la mesure du possible, l'impact respectif des deux événements.

4 Demandes d'indemnisation

4.1 Les frais de nettoyage engagés jusqu'à présent sont de l'ordre de £22 millions. Il n'est pas possible, à ce stade, d'évaluer les coûts de l'enlèvement des hydrocarbures du *Sea Prince*.

4.2 Il est probable que le FIPOL recevra des demandes d'indemnisation pour un montant important de la part des secteurs aquacoles et halieutiques. Il se peut aussi qu'il reçoive des demandes considérables du secteur du tourisme.

4.3 Le propriétaire du navire et le UK Club ont, après avoir consulté l'Administrateur, effectué trois règlements anticipés qui s'élèvent à Won 2 278 090 000 (£1 890 000) au titre des frais des opérations de nettoyage.

4.4 L'Administrateur a examiné les demandes soumises en se fondant sur les rapports des inspecteurs et des experts techniques. Il est d'avis que les paiements effectués jusqu'à présent par le propriétaire du navire et le UK Club se rapportent à des opérations qui relèvent de la définition des termes "dommage par pollution" et "mesure de sauvegarde" et que les montants versés sont raisonnables.

4.5 L'Administrateur soumet au Comité exécutif aux fins d'examen la question de savoir si le Comité serait disposé à l'autoriser à effectuer un règlement définitif de l'ensemble des demandes nées du sinistre du *Sea Prince*, exception faite des demandes qui soulèvent des questions de principe non encore tranchées par le Comité.

5 Procédures en limitation

5.1 Le propriétaire du navire n'a pas encore entamé de procédure en limitation.

5.2 Le montant de limitation est fixé à 14 millions de DTS (£14 millions) pour le *Sea Prince*.

6 Enquête sur la cause du sinistre

Les autorités coréennes enquêtent actuellement sur la cause du sinistre. L'Administrateur suit le cours de cette enquête par l'entremise des avocats coréens du FIPOL.

7 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 du sinistre; et
 - c) autoriser l'Administrateur à régler les demandes nées du sinistre dans la mesure où le Comité le jugera approprié.
-