



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

COMITE EXECUTIF
46ème session
Point 4 de l'ordre du jour

FUND/EXC.46/5
5 décembre 1995

Original: ANGLAIS

RENSEIGNEMENTS SUR D'AUTRES SINISTRES

SEA PRINCE

Note de l'Administrateur

1 Le sinistre

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 petite quantité indéterminée de pétrole brut qui s'est échappée des citernes à cargaison endommagées par l'échouement. Au cours des semaines suivantes, de faibles quantités d'hydrocarbures ont fui de la section à demi-immergée du pétrolier. Une partie des hydrocarbures se sont propagés vers des îles situées juste au nord de l'île de Sorido mais la plupart ont été poussés 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 du navire et de la cargaison d'hydrocarbures restée à bord

2.1 La quantité d'hydrocarbures qui était restée à bord du navire échoué et qui s'élevait à près de 86 000 tonnes, a posé un problème majeur. Le propriétaire du navire a engagé une société d'assistance japonaise pour sauver le navire et la cargaison et a passé avec celle-ci un contrat-type d'assistance (Lloyds Open Form 1995) le 28 juillet 1995.

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

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

2.4 L'assistant a décidé de retirer les hydrocarbures du navire avant d'essayer de le renflouer. Du 6 au 22 août 1995, il a fait transférer dans un autre navire quelque 80 000 tonnes d'hydrocarbures en utilisant des barges, ne laissant à bord que 950 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'intention de l'assistant était de renflouer le navire et le remorquer jusqu'à un chantier de démolition 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. De nouvelles investigations 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, sur la base des renseignements fournis par l'assistant, que l'on courrait un risque inacceptable que le navire se brise pendant des opérations de remise à flot.

2.5 Compte tenu de la situation, le propriétaire du navire a décidé de négocier un contrat pour l'enlèvement du navire et des hydrocarbures restés à bord et il a fait un appel d'offre. Le contrat d'assistance qui avait été conclu (Lloyds Open Form 95) a expiré le 1er septembre 1995 conformément à ses dispositions, lorsqu'il s'est avéré que l'on ne pouvait pas raisonnablement s'attendre à ce que l'assistant puisse sauver le navire et enlever les hydrocarbures résiduels. L'assistant est resté sur place avec son matériel aux termes d'un contrat journalier type pour poser davantage d'appareils de mouillage afin qu'il y ait un moins grand risque que le navire se déplace sous l'effet du mauvais temps et pour enlever les hydrocarbures restant dans les citernes du navire. Ce contrat a pris fin le 1er septembre, l'assistant n'ayant pas procédé comme prévu et l'enlèvement des hydrocarbures n'étant pas terminé. L'assistant a quitté les lieux le 8 septembre 1995.

2.6 Les autorités coréennes ont demandé au propriétaire du *Sea Prince* d'enlever les hydrocarbures restant à bord du navire. Un entrepreneur local a été engagé pour les enlever. Toutefois, cette opération a dû être abandonnée en raison du mauvais temps et n'a pas été reprise, compte tenu de la perspective de la signature d'un contrat pour l'enlèvement de l'épave.

2.7 Un contrat a été signé pour l'enlèvement du navire. Il stipulait que tous les hydrocarbures devaient être enlevés des citernes à cargaison et à combustible, des machines et des conduites, etc. Il prévoyait en outre que ces travaux pourraient commencer avant la date effective du contrat; cette partie des opérations a débuté sur les lieux le 23 octobre. Le *Sea Prince* a été renfloué avec succès le 26 novembre 1995 et a été remorqué hors des eaux coréennes. Le contrat continue d'être en vigueur étant donné que la machine principale, le double fond porteur, l'arbre d'hélice et l'hélice se sont détachés au cours du renflouement du navire. Des mesures de lutte contre la pollution sont toujours en place à titre de précaution.

2.8 L'épave du *Sea Prince* a été vendue à une compagnie d'assistance qui a l'intention de l'emmener dans un chantier naval des Philippines pour l'y faire démolir.

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 pour un autre déversement d'hydrocarbures au moment où le sinistre du *Sea Prince* s'est 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'experts 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 du navire, sous la direction de la police maritime, a organisé la lutte contre le déversement d'hydrocarbures. De l'ordre de la police maritime, il a mobilisé un aéronef spécialisé dans la pulvérisation des dispersants, qui était exploité par une société de Singapour. Six entrepreneurs locaux ont été engagés; des navires et du matériel de récupération au large ont été mobilisés et des dispersants ont été répandus. Les pêcheurs locaux ont participé à l'intervention ainsi que la police maritime qui a utilisé ses propres navires.

3.3 Les hydrocarbures ont essentiellement eu un impact léger à modéré sur le rivage, souillant surtout de petites étendues de littoral rocheux, des digues maritimes et des plages de galets isolées. Des entrepreneurs ont été engagés pour fournir du matériel et des produits aux villageois qui ont entrepris le nettoyage des plages manuellement. Quelque 2 000 personnes ont pris part à ce travail qui 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 Les opérations de nettoyage étaient terminées partout sauf dans une zone de l'île de Sorido à la fin d'octobre 1995. Dans cette zone qui est située le plus près du lieu de l'échouement, elles devraient être menées à bien d'ici à la fin du mois de janvier 1996.

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

3.6 Le 3 août 1995, un abordage près de l'île de Koje a provoqué le déversement d'environ 40 tonnes de fuel-oil lourd du navire-citerne *Yeo Myung* qui ont touché des rivages précédemment contaminés par les hydrocarbures du *Sea Prince* (voir le document FUND/EXC.46/6). Le pétrole échappé du *Sea Prince* et le pétrole échappé du *Yeo Myung* ayant affecté en partie la même zone, il a été demandé aux experts chargés d'enquêter dans les deux cas d'accorder une attention particulière à cet aspect de la surveillance des opérations de nettoyage et d'évacuation. Afin d'établir les origines de la pollution, de nombreux échantillons ont été prélevés pour identifier l'empreinte des hydrocarbures.

3.7 Outre la pêche traditionnelle, cette région abrite une mariculture intensive, particulièrement aux environs des îles situées près de Sorido. Des viviers flottants, des élevages de moules et des filets fixes ont été souillés, à des degrés divers, par les hydrocarbures et ont été nettoyés par les exploitants avec l'aide des villageois.

3.8 Des études communes visant à faire le constat de la pollution des installations de mariculture par les hydrocarbures dans la zone atteinte 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 du navire/Club et du FIPOL. Des échantillons de poissons, de crustacés et d'algues ont été prélevés aux fins d'analyses chimiques et de tests de leur altération.

3.9 Il a été procédé, au Royaume-Uni, à des analyses chimiques des produits de la mer prélevés dans les zones polluées et non polluées. La plupart des échantillons prélevés dans les zones polluées ont accusé de faibles niveaux de concentrations de pétrole par rapport aux échantillons collectés dans les zones non polluées. Les moules et les palourdes recueillies dans la zone polluée avaient de fortes concentrations de pétrole. Toutefois, l'empreinte des hydrocarbures a indiqué que le *Sea Prince* n'était pas la source de la contamination.

3.10 Les experts du UK Club et du FIPOL ont proposé de faire procéder à des tests consistant à goûter des échantillons. Les demandeurs ont, à ce jour, refusé qu'il soient procédés à ces tests gustatifs.

4 Débats du Comité exécutif à sa 44ème session

4.1 A sa 44ème session, le Comité exécutif a pris note des renseignements donnés dans les documents FUND/EXC.44/9 et Add.1 concernant le sinistre du *Sea Prince*. Le Comité s'est déclaré préoccupé par le fait que le montant total des demandes avérées nées du sinistre risquait de dépasser le montant total de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. C'est pourquoi il a jugé nécessaire que le FIPOL fasse preuve de prudence dans le paiement de ces demandes (document FUND/EXC.44/17, paragraphe 3.8.2).

4.2 Le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder à des règlements définitifs quant au quantum de toutes les demandes nées du sinistre pour autant que celles-ci ne soulèvent pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était pas encore prononcé. Il n'a pas autorisé l'Administrateur, à ce stade, à effectuer des paiements. Il l'a chargé d'inclure dans tout accord de règlement une réserve restreignant l'obligation du Fonds de payer le montant convenu au cas où le montant total des demandes avérées dépasserait 60 millions de DTS (document FUND/EXC.44/17, paragraphe 3.8.3).

5 Demandes d'indemnisation

5.1 Un certain nombre de demandes relatives aux opérations de nettoyage ont été réglées à raison de Won 16,690 milliards (£14 millions). Le propriétaire du navire et le Club ont versé des paiements d'un montant total de Won 10,964 milliards (£9,3 millions) au titre du règlement de demandes portant sur ces opérations. Certaines demandes de ces catégories sont en instance tandis que d'autres sont en cours de soumission.

5.2 Les experts employés par le FIPOL et les assureurs P & I du *Yeo Myung* et du *Sea Prince* ont examiné la manière dont il faudrait répartir les coûts des opérations de nettoyage dans certaines zones. Ils ont jugé possible d'établir une séparation nette entre les sinistres pour une partie de ces opérations. Pour d'autres, ils ont recommandé que les coûts soient répartis de manière égale entre le sinistre du *Sea Prince* et celui du *Yeo Myung*.

5.3 En septembre 1995, une marée rouge est apparue dans la zone polluée par les hydrocarbures du *Sea Prince* et du *Yeo Myung*. Les coopératives de pêche ont soutenu que cette marée rouge qui avait causé des dommages considérables à la pêche résultait des mesures prises pour combattre les déversements d'hydrocarbures causés par ces deux sinistres et était, en particulier, imputable à l'emploi de grandes quantités de dispersants. De l'avis des experts du FIPOL, toutefois, les marées rouges sont un phénomène courant dans les eaux coréennes en septembre et en octobre; elles s'expliquent par la présence de polluants industriels et d'effluents municipaux combinés avec les températures ambiantes de la mer enregistrées à cette époque de l'année.

5.4 La plupart des villages touchés par le déversement ont présenté des demandes provisoires au titre des dommages présumés au poisson en cage et aux lieux de pêche communs N°1, mais aucune pièce justificative n'a été reçue à ce jour. Les dommages subis ont été provisoirement chiffrés à Won 75 278 milliards (£63 millions), auxquels il convient d'ajouter un montant de Won 145 396 milliards (£121 millions) au titre des pertes escomptées à l'avenir.

5.5 Une demande de Won 35,1 millions (£29 100) a été présentée au titre de dommages qui auraient été causés à diverses récoltes et plantations à Sorido, par les hydrocarbures poussés par le vent. Cette demande est en cours d'examen.

5.6 Des demandes provisoires d'un montant total de Won 4 804 milliards (£4 millions) ont été présentées par des hôteliers et autres personnes se livrant à des activités de tourisme sur l'île de Namhae, sur l'île de Koje et dans le comté de Yeochon. Ces demandes n'ont pas encore été étayées par des pièces justificatives mais il semblerait qu'elles se recoupent dans une certaine mesure avec des demandes correspondantes nées du sinistre du *Yeo Myung*.

5.7 Le UK Club et le propriétaire du *Sea Prince* ont réservé leur position concernant les demandes de remboursement du coût des mesures associées aux travaux effectués dans le cadre du contrat mentionné au paragraphe 2.7.

5.8 Etant donné que le montant global des demandes présentées ou annoncées à ce jour dépasse largement le montant maximal disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, l'Administrateur propose que le FIPOL se borne, du moins pour le moment, à verser 25% du montant des dommages avérés subis par chaque demandeur.

6 Procédure en limitation

6.1 Le propriétaire du navire n'a pas encore engagé la procédure en limitation.

6.2 Le montant de limitation applicable au *Sea Prince* est de 14 millions de DTS (£14 millions).

7 Enquête sur la cause du sinistre

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

8 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 concernant le traitement des demandes nées du sinistre; et
 - c) autoriser l'Administrateur à effectuer des versements au titre des demandes nées du sinistre pour autant que le Comité le jugera approprié.
-