



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

COMITE EXECUTIF
47ème session
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.47/7
23 février 1996

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 au large de l'île de Sorido, près de Yosu (République de Corée) alors qu'il était partiellement chargé de plus de 80 000 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 faible 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 et les alentours des îles de Oki.

1.3 Le *Sea Prince* était inscrit auprès de la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd ("UK Club").

2 Enlèvement du navire et du reste de sa cargaison d'hydrocarbures

2.1 Le propriétaire du navire a engagé une société d'assistance japonaise pour assister le navire et le reste de sa 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 FIPOL a engagé des experts en assistance pour qu'ils puissent suivre l'évolution de la situation pour son compte.

2.3 On croit savoir que, 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. Le FIPOL, sur le conseil de ses experts en sauvetage, a exprimé au propriétaire, au UK Club et à l'assistant ses préoccupations vis-à-vis des opérations projetées, compte tenu du risque d'une nouvelle pollution. 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 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 ou vers un atelier de réparation. Toutefois, peu de temps après avoir achevé l'opération de transbordement, un autre typhon est passé à proximité du site de l'échouement du navire et l'assistant a été obligé de suspendre toutes les activités. Des recherches supplémentaires effectuées après la période de mauvais temps ont révélé 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 le risque que le navire se brise au cours de la remise à flot était trop élevé pour être accepté.

2.5 Etant donné ce qui précède, le propriétaire du navire a décidé de négocier un contrat aux fins de l'enlèvement du navire et de sa cargaison demeurée à bord 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, conformément aux dispositions dudit Accord, lorsqu'il est apparu que l'assistant ne pouvait raisonnablement espérer être en mesure d'assister le navire.

2.6 Un contrat a été signé avec Smit International aux fins de l'enlèvement du navire. Aux termes de ce contrat, la totalité des hydrocarbures devait être évacuée des citernes à cargaison, des soutes à mazout, des machines et des tuyaux, etc. Le 26 novembre 1995, le *Sea Prince* a été remis à flot avec succès et le navire a été remorqué hors des eaux coréennes.

3 Opérations de nettoyage et impact sur l'aquaculture 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. Deux sociétés coréennes d'inspection (Korea Marine & Oil Pollution Surveyors Co Ltd (KOMOS) et Hyopsung Shipping Corporation) 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 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.

3.3 A la fin d'octobre 1995, les opérations de nettoyage ont été achevées sur l'ensemble de l'île de Sorido, à l'exception d'une zone qui se trouve le plus près du lieu de l'échouement, où elles devraient s'achever d'ici le mois d'avril 1996.

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, l'aquaculture 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 aquacoles 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. Des 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 Des analyses chimiques des produits marins prélevés dans des zones polluées et non polluées ont été effectuées au Royaume-Uni. La plupart des échantillons prélevés dans les zones polluées ont révélé de faibles niveaux d'hydrocarbures de pétrole, comparables à ceux prélevés dans les zones non polluées. Des échantillons de moules et de palourdes en provenance de la zone polluée ont révélé de hauts niveaux de concentration d'hydrocarbures de pétrole. Toutefois, l'empreinte des hydrocarbures a indiqué que le *Sea Prince* n'était pas à l'origine de la pollution.

3.8 Les experts du UK Club et du FIPOL ont proposé que des essais gustatifs d'échantillons soient réalisés mais, jusqu'à ce jour, les demandeurs ont refusé de procéder à ces essais.

4 Observations du Comité exécutif à ses 44ème et 46ème sessions

4.1 A sa 44ème session, le Comité exécutif s'est déclaré préoccupé par le fait que le montant total des demandes avérées 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. Le Comité 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 soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était pas encore prononcé. Il n'a pas autorisé l'Administrateur à effectuer des paiements (document FUND/EXC.44/17, paragraphes 3.8.2 et 3.8.3).

4.2 Compte tenu des renseignements concernant le montant global des demandes présentées, le Comité exécutif a estimé, à sa 46ème session, que l'Administrateur pouvait être autorisé à effectuer des paiements partiels au titre des demandes qui avaient fait l'objet de règlements. Etant donné que le montant global des demandes présentées ou annoncées continuait de dépasser largement le montant maximal disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, le Comité a toutefois décidé que le FIPOL devrait se borner, pour le moment, à payer 25% du montant des dommages avérés subis par chaque demandeur (document FUND/EXC.46/12, paragraphe 4.3.3).

5 Demandes d'indemnisation

5.1 A ce jour, un certain nombre de demandes au titre des opérations de nettoyage ont été réglées à raison de Won 17 515 millions (£14,5 millions). Le propriétaire du navire et le UK Club ont acquitté ces demandes, à hauteur d'un montant total de Won 16 226 millions (£13,4 millions). Un certain nombre de demandes de cette catégorie, s'élevant au total à Won 1 106 millions (£0,9 million) sont en cours d'examen. De nouvelles demandes dont le montant est estimé à Won 1 644 millions (£1,4 million) sont attendues.

5.2 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.

5.3 La plupart des village touchés par le déversement ont présenté des demandes provisoires au titre des dommages présumés au poisson en cage, aux pêcheries communes et autres pêcheries, mais aucun document à l'appui n'a été reçu à ce jour. Les dommages subis ont été provisoirement chiffrés à Won 75 278 millions (£63 millions), auxquels il faut ajouter Won 145 396 millions (£121 millions) au titre des préjudices ultérieurs anticipés.

5.4 En février 1996, des experts en matière de pêche engagés par les demandeurs ont indiqué qu'ils réviseraient les demandes relatives à la pêche qui seraient réduites à un montant total d'environ Won 53 800 millions (£44,5 millions).

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

5.6 Des demandes provisoires d'un montant total de Won 4 804 millions (£4 millions) ont été présentées par des hôteliers et autres personnes se livrant à des activités de tourisme sur l'île de Namhae, l'île de Keoje et dans la province de Yeochon. Ces demandes n'ont pas encore été étayées par des documents mais il semblerait qu'elles se recourent 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 en ce qui concerne les demandes présentées au titre du remboursement du coût des mesures prises dans le cadre des opérations menées aux termes du contrat d'enlèvement des hydrocarbures et du navire susvisé et des opérations connexes.

5.8 Après consultation des experts du FIPOL, l'Administrateur estime que le montant total des demandes risque d'atteindre le montant maximal de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. Etant donné l'incertitude qui continue de planer sur le montant total des demandes, l'Administrateur préconise de continuer de limiter les paiements du FIPOL. Il propose, toutefois, que cette limite soit portée de 25% à 50% du montant de la créance recevable, sous réserve de la confirmation d'une réduction notable du montant total des demandes liées à la pêche.

6 Procédures en limitation

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

6.2 Le propriétaire du navire a entamé la procédure en limitation en février 1996.

7 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.

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 sur le traitement des demandes nées du sinistre; et
 - c) donner à l'Administrateur des instructions en ce qui concerne le paiement des demandes.
-