



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.47/8  
14 février 1996

Original: ANGLAIS

## SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FIPOL

### YUIL N°1

#### Note de l'Administrateur

#### **1 Le sinistre**

1.1 Le 21 septembre 1995, le caboteur-citerne coréen *Yuil N°1* (1 591 tjb) qui transportait environ 2 870 tonnes de fuel-oil lourd s'est échoué sur l'île de Namhyeongjedo au large de Pusan (République de Corée). Il a été renfloué quelque 6 heures après l'échouement par un remorqueur. 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 trois citernes à cargaison à la suite de l'échouement. Outre le déversement initial d'hydrocarbures survenu après l'échouement puis après la disparition du *Yuil N°1*, de petites quantités d'hydrocarbures se sont échappées de l'épave de temps à autre en octobre et par la suite seules des quantités minimales d'hydrocarbures ont fui périodiquement.

1.3 Les côtes est et nord de l'île de Koje, la côte ouest de Kadokto et les côtes continentales qui s'étendent immédiatement à l'est et à l'ouest de 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 des petites quantités d'hydrocarbures qui ont fui intérieurement de l'épave.

1.4 Le *Yuil N°1* adhérait à 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 aux experts de la Korea Marine & Oil Pollution Surveyors Co Ltd (KOMOS) et de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF).

## **2 Opérations de nettoyage**

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 présentaient pas une menace grave pour les ressources côtières. Des barrages flottants ont été déployés dans certaines zones côtières pour protéger les cultures d'algues porphyras; ils ont ensuite été enlevés lorsque la menace d'un renouvellement de la pollution que l'on percevait a diminué.

2.2 Les opérations de nettoyage à terre ont été menées par un certain nombre d'entrepreneurs avec l'aide d'environ 1 750 villageois. Elles se sont terminées au début de novembre dans bien des zones. Dans les zones les plus touchées, elles ont été achevées à la fin du mois de novembre, bien que certaines opérations n'aient pris fin qu'à la mi-janvier 1996.

## **3 Débats du Comité exécutif à sa 44ème session**

3.1 A sa 44ème session, le Comité exécutif s'est déclaré préoccupé par le fait que le montant total des demandes avérées nées de ce 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 FIPOI 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 de ce sinistre, pour autant que celles-ci ne soulèvent pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était pas encore prononcé. L'Administrateur a toutefois été prié de ne pas effectuer de paiements (document FUND/EXC.44/17, paragraphe 3.11.3).

3.2 Sur la base des renseignements alors disponibles sur le montant global des demandes, le Comité exécutif, à sa 46ème session, a autorisé l'Administrateur à effectuer des paiements au titre des demandes qui avaient fait l'objet de règlements. Compte tenu de l'incertitude qui continuait de planer sur le montant total des demandes, le Comité a néanmoins décidé que le FIPOI devrait, pour le moment, se borner à payer 60% du montant des dommages avérés subis par chaque demandeur (document FUND/EXC.46/12, paragraphe 4.5.6).

## **4 Demandes d'indemnisation**

4.1 Divers entrepreneurs ont présenté des demandes d'indemnisation au titre du coût des opérations de nettoyage. Un accord a été conclu avec tous ces entrepreneurs sur le quantum de leurs demandes, à raison d'un montant total de Won 11,621 milliards (£9,7 millions). Le Standard Club a honoré, en tout ou en partie, certaines des demandes convenues, à raison d'un montant total de Won 627 millions (£520 800). D'autres paiements partiels au titre de certaines des demandes convenues ont été versés pour le compte du propriétaire du navire, à raison de Won 3,441 milliards (£2,9 millions). Le FIPOI a remboursé le Standard Club et le propriétaire du navire à raison d'un montant total de Won 376 millions (£313 000), ce qui représente moins de 60% du montant avéré de chaque demande. Le FIPOI a effectué des paiements directement à quelques entreprises de nettoyage, à raison de Won 2,878 milliards (£2,4 millions), ce qui correspond à 60% du montant avéré de chaque demande.

4.2 La police maritime de Pusan a présenté une demande de Won 182 013 660 (£151 200) au titre du coût des opérations de nettoyage portant sur les matériaux, l'équipement et les indemnités pour heures supplémentaires. Le Standard Club et le FIPOI ont accepté cette demande dans son intégralité et, en février 1996, le Club l'a acquittée.

4.3 Les hydrocarbures ont touché des zones de pêche et de mariculture intensives. KOMOS et l'ITOPF ont inspecté certaines parties des côtes et des installations maricoles supposées avoir été souillées. Du 30 octobre au 4 novembre 1995, dans la région de Pusan, d'autres inspections ont été effectuées conjointement par KOMOS, l'ITOPF et des experts employés par les demandeurs.

4.4 Une coopérative de propriétaires de filets fixes de l'île de Koje a demandé, au nom de ses membres, des indemnités d'un montant total de Won 1,385 milliard (£1,2 million) pour le nettoyage de leurs filets et pour leur manque à gagner au cours de périodes d'une durée variable allant jusqu'à 20 jours où les activités de pêche avaient été interrompues. Les demandes qui ont été acceptées à raison de Won 1,167 milliard (£990 000) ont été intégralement acquittées par le Standard Club en novembre 1995.

4.5 Le 25 octobre 1995, un accord sur la méthode de calcul des préjudices a été conclu avec les représentants de 11 associations locales de pêche de l'île de Koje. Les demandes de dix de ces associations ont fait l'objet d'un règlement définitif le 25 novembre, à raison d'un montant total de Won 1,4 milliard (£1,2 million). Ces demandes portent sur les frais de nettoyage et le manque à gagner des propriétaires de bateaux de pêche, le manque à gagner des propriétaires de filets fixes, le manque à gagner de lieux de pêche communs de la classe N°1 et de fermes cultivant des ascidies et des palourdes japonaises. En décembre 1995, le Standard Club a honoré la majeure partie du montant de ces demandes et il a acquitté le solde en janvier 1996.

4.6 Une ferme cultivant des algues porphyras dans la région de Naktongp'o a demandé Won 62 millions (£51 200) au titre des frais de nettoyage et de remplacement de son matériel contaminé. Cette demande, qui a été acceptée dans sa totalité, a été acquittée par le Standard Club en novembre 1995.

4.7 Le FIPOL a remboursé au Standard Club la somme de Won 1,953 milliard (£1,6 million) au titre des demandes visées aux paragraphes 4.4 à 4.6, ce qui correspond à 60% du montant avéré de chaque demande.

4.8 Des demandes ont été présentées par des ostréiculteurs et des mytilculteurs dont les élevages se trouvent sur la côte nord-ouest de l'île de Koje au titre du nettoyage des installations. Elles ont été approuvées à raison de Won 73 millions (£60 300). Le FIPOL a versé 60% de ce montant (Won 44 millions ou £36 100) aux demandeurs.

4.9 On s'attend à ce que d'autres demandes liées à la pêche soient soumises par les membres de quatre autres coopératives locales de pêche de l'île de Koje et par des pêcheurs de la région de Pusan.

4.10 Le propriétaire du navire et le Standard Club ont fait part de leur intention de demander à être indemnisés au titre du coût des mesures qui pourraient être prises pour enlever l'épave, lesquelles devraient, à leur avis, être considérées comme des mesures de sauvegarde.

4.11 A ce jour, des demandes ont été approuvées pour un montant total de Won 14,541 milliards (£12 millions), dont Won 11,841 milliards (£9,8 millions) ont trait aux opérations de nettoyage et Won 2,701 milliards (£2,2 millions) se rapportent aux demandes relatives à la pêche. Les versements effectués jusqu'à présent s'élèvent au total à Won 9,799 milliards (£8,1 millions), dont Won 8,315 milliards (£6,8 millions) ont été acquittés par le FIPOL.

## **5 Enlèvement de l'épave et questions connexes**

5.1 Le propriétaire du navire a fait appel à une entreprise britannique spécialisée pour procéder à une inspection de l'épave en utilisant un véhicule télécommandé afin de déterminer son état.

5.2 En novembre 1995, la police maritime a ordonné au propriétaire du navire d'enlever les hydrocarbures ou l'épave. Sur la base des études effectuées par les experts qu'il avait engagés, le propriétaire du navire a soutenu qu'il ne serait ni utile ni prudent d'enlever les hydrocarbures ou l'épave. Il a fait valoir que les fuites d'hydrocarbures étaient minimes et qu'il n'y aurait pas de risque de rejet important si l'épave était laissée où elle se trouvait, car elle serait petit à petit recouverte de boue, ce qui contribuerait à empêcher toute nouvelle fuite notable d'hydrocarbures. Le propriétaire a également déclaré que si l'on devait procéder à des opérations d'enlèvement des hydrocarbures ou de l'épave, on

courrait un grand risque de fuites d'hydrocarbures qui causeraient une nouvelle pollution. Cette question est actuellement examinée par les autorités coréennes, mais aucune décision définitive n'a été prise.

5.3 Dans une lettre en date du 24 janvier 1996 adressée au FIPOL, le Gouvernement coréen a déclaré que l'éventualité d'un déversement d'hydrocarbures à partir de l'épave qui risquait de souiller les zones côtières avoisinantes et de compromettre gravement les moyens d'existence de la population locale suscitait une inquiétude croissante. Le Gouvernement a fait savoir que des experts coréens étaient d'avis qu'il était nécessaire de procéder à une nouvelle inspection de l'épave à l'aide de plongeurs sous-marins afin d'obtenir des renseignements plus précis et détaillés sur l'état de l'épave aux fins de son enlèvement. Le Gouvernement a donc demandé si le FIPOL serait disposé à mener une nouvelle enquête visant à déterminer l'état de l'épave. Il a en outre demandé si, au cas où le FIPOL ne serait pas prêt à entreprendre une telle inspection, il indemniserait le Gouvernement coréen des frais engagés par celui-ci pour mener à bien cette enquête au titre des mesures de sauvegarde contre une éventuelle pollution par les hydrocarbures. Pour finir, le Gouvernement a souhaité savoir si le FIPOL financerait les frais engagés par les autorités coréennes aux fins de l'enlèvement du navire naufragé et de sa cargaison. Le Gouvernement a indiqué qu'une base d'entraînement de la Marine coréenne se trouvait à proximité de l'épave; cet élément pouvant contribuer à augmenter le risque d'une pollution par les hydrocarbures.

5.4 Dans sa réponse, l'Administrateur a déclaré que le FIPOL n'était pas habilité à procéder lui-même à des opérations de nettoyage ou à prendre des mesures visant à prévenir ou à limiter des dommages par pollution, ni à entreprendre des enquêtes dans ces domaines. C'est pourquoi le FIPOL serait dans l'impossibilité d'effectuer l'étude visée dans la lettre du Gouvernement coréen. L'Administrateur a rappelé que, conformément aux dispositions de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, le FIPOL versait une indemnisation au titre de mesures raisonnables prises après la survenance d'un sinistre dans le but de prévenir ou de limiter des dommages de pollution par les hydrocarbures et qu'il fallait examiner objectivement la question du caractère raisonnable en tenant compte de toutes les circonstances entourant l'événement. Selon lui, il incomberait au Comité exécutif de décider si, à la lumière de tous les faits, le coût de l'enquête ou de l'opération qui serait menée par le Gouvernement coréen au titre de l'enlèvement de l'épave était recevable. L'Administrateur a également indiqué que le FIPOL devrait réserver sa position sur la recevabilité, en vertu des Conventions, des dommages, frais et dépenses qu'entraînerait une pollution par les hydrocarbures causée par les exercices de tir de la Marine coréenne. Il a estimé qu'il appartiendrait aux autorités coréennes de faire le nécessaire afin d'éviter de provoquer des dommages par pollution.

## **6 Niveau des paiements**

Compte tenu de l'incertitude qui continue de planer sur le montant total des demandes avérées, l'Administrateur estime que le FIPOL devrait maintenir la limite de ses paiements à 60% du montant des dommages avérés subis par chaque demandeur, telle qu'elle a été stipulée par le Comité exécutif.

## **7 Procédure en limitation**

7.1 Le propriétaire du navire a récemment engagé la procédure en limitation.

7.2 Le montant de limitation applicable au *Yuil N°1* est estimé à Won 244 millions (£202 600).

**8 Enquête sur la cause du sinistre**

Les autorités coréennes procèdent à une enquête sur la cause du sinistre. Le FIPOL suit cette enquête par l'intermédiaire de ses avocats coréens.

**9 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) prendre note de la réponse de l'Administrateur aux questions soulevées par le Gouvernement coréen en ce qui concerne certaines questions relatives à l'enlèvement de l'épave (paragraphe 5); et
  - c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées concernant le traitement des demandes nées du sinistre.
-