



FONDS INTERNATIONAL  
D'INDEMNISATION DE  
1971 POUR LES DOMMAGES  
DUS A LA POLLUTION PAR  
LES HYDROCARBURES

COMITE EXECUTIF  
49ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.49/8  
18 juin 1996

Original: ANGLAIS

## SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FIPOL

### EXAMEN DE CERTAINS SINISTRES SURVENUS EN REPUBLIQUE DE COREE

#### Note de l'Administrateur

#### 1 Introduction

Le présent document fait état des éléments nouveaux en ce qui concerne certains sinistres survenus en République de Corée.

#### 2 Keumdong N°5

(République de Corée, 27 septembre 1993)

##### 2.1 Le sinistre

La barge coréenne *Keumdong N°5* (481 tjb) est entrée en collision avec le navire de charge chinois *Bi Jia Shan* près de Yosu sur la côte sud de la République de Corée. A la suite de l'abordage, une quantité de fuel-oil lourd estimée à 1 280 tonnes s'est échappée 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 côte nord-ouest de l'île de Namhae qui compte de nombreuses pêcheries et d'importantes ressources aquacoles.

##### 2.2 Bilan des demandes d'indemnisation

2.2.1 A sa 37ème session, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder au règlement définitif de toutes les demandes d'indemnisation relatives aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde ainsi que les demandes d'indemnisation concernant les pertes subies par les pêcheurs, sauf dans la mesure où ces dernières demandes d'indemnisation concernaient des pertes à venir. Le Comité a chargé l'Administrateur, dans le cas où les demandes d'indemnisation soulèveraient des questions de principe qui n'auraient pas encore été tranchées par le Comité, de renvoyer de telles questions devant le Comité aux fins d'une décision (document FUND/EXC.37/3, paragraphe 4.4.2).

2.2.2 A sa 38ème session, le Comité exécutif a appuyé la décision de l'Administrateur de limiter, du moins pour le moment, les versements du FIPOL à 50% des préjudices avérés de chaque demandeur. Le Comité l'a chargé de voir si ce pourcentage devrait être ajusté en raison d'éléments nouveaux (document FUND/EXC.38/9, paragraphe 3.6.5). A sa 39ème session, le Comité a chargé l'Administrateur de faire preuve de prudence dans ses versements 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).

2.2.3 Des demandes concernant le coût des opérations de nettoyage ont été réglées à hauteur d'un montant global de Won 5,587 milliards (£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, appelée le "Standard Club") dès septembre 1994. Il n'est guère probable que d'autres demandes relatives aux opérations de nettoyage soient soumises. Le FIPOL a avancé au Standard Club une somme totale de US\$6 millions (£4 017 126) au titre de ces demandes subrogées.

2.2.4 En septembre 1994, une compagnie de navigation a présenté une demande d'un montant de US\$25 970 (£16 760) au titre du nettoyage de son navire contaminé et pour le manque à gagner encouru durant l'opération de nettoyage. Cette demande a été réglée à raison d'un montant de Won 14 206 046 (£11 800) et acquittée par le Standard Club en février 1996.

2.2.5 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 onze coopératives de pêcheurs regroupant quelques 6 000 membres, a soumis des demandes d'indemnisation dont le montant total s'élevait à Won 93,132 milliards (£76,3 millions). Les experts du FIPOL ont examiné ces demandes. La Kwang Yang Bay Federation a indiqué qu'elle présenterait d'autres demandes de l'ordre de Won 90 milliards (£73,7 millions).

2.2.6 En juillet 1995, des accords sont intervenus sur le montant recevable pour un certain nombre de rubriques figurant sur les demandes d'indemnisation présentées par la Kwang Yang Bay Federation. Ces rubriques qui concernent les avaries subies par le matériel et le manque à gagner, ont été approuvées pour un montant total de Won 1,117 milliard (£915 000), par rapport à la somme réclamée de Won 6,463 milliards (£5,3 millions). Ces accords n'ont pas été officialisés.

2.2.7 En décembre 1995, un accord est intervenu avec la coopérative de pêche de Namhae qui avait présenté le plus grand groupe de demandes (Won 18,428 milliards, soit £15,1 millions). Ces demandes ont fait l'objet de règlements à raison de Won 4,360 milliards (£3,6 millions). En février 1996, le FIPOL a versé à ces demandeurs Won 2,150 milliards (£1,8 million), soit 50% du montant à régler moins les sommes que les demandeurs avaient antérieurement reçues du fonds de limitation du propriétaire du navire (voir le paragraphe 2.3 ci-après).

2.2.8 Les négociations ont atteint un stade avancé en ce qui concerne deux autres coopératives de pêche, à savoir les coopératives de Hadong et de Sachon, qui ont présenté des demandes atteignant au total Won 6 237 686 000 (£5,1 millions) et Won 959 279 000 (£786 000), respectivement.

2.2.9 La coopérative de pêche de Yosu s'est retirée de la Kwang Yang Bay Federation et a intenté une action en justice contre le FIPOL en mai 1996. Trente-six succursales de cette coopérative ont porté devant les tribunaux des demandes d'un montant total de Won 4 254 220 066 (£3,5 millions) au titre des dommages aux lieux de pêche communs. Les demandeurs ont indiqué toutefois que les dommages effectivement subis s'élevaient à Won 15 324 716 000 (£12,6 millions), et se sont réservé le droit de relever le montant réclamé devant les tribunaux. Plus de 900 membres de cette coopérative qui sont propriétaires de bateaux de pêche ou titulaires d'un permis de pêche aux filets fixes, ainsi que les exploitants d'un réservoir-vivier à terre ont soumis à titre individuel des demandes d'indemnisation s'élevant au total à Won 455 975 843 (£373 000). Ils ont également précisé que les dommages s'élevaient à un montant total de Won 1 642 812 080 (£1,3 million) et se sont réservé le droit de relever le montant réclamé devant les tribunaux.

2.2.10 La première audience concernant les demandes présentées par la coopérative de pêche de Yosu a eu lieu au tribunal d'instance de Séoul le 21 mai 1996. Les demandeurs n'ont présenté aucune preuve à l'appui de leurs demandes d'indemnisation, mais se sont engagés à présenter ces preuves lors d'une audience ultérieure.

2.2.11 Des entretiens ont actuellement lieu avec plusieurs autres coopératives qui n'ont pas intenté d'action en justice, en ce qui concerne le quantum recevable de leurs demandes. Ces demandes s'élèvent au total à Won 47 572 520 985 (£39 millions).

2.2.12 Pour que le FIPOL soit en mesure de payer en totalité les demandes approuvées, un accord de principe a été conclu pendant l'été de 1995 entre le Fonds et la Kwang Yang Bay Federation, aux termes duquel le montant recevable des demandes d'indemnisation soumises par les membres des onze coopératives de pêche constituant une partie de la Fédération ne dépasserait pas Won 60 milliards (£49,8 millions). Cette somme a été calculée en déduisant du montant de 60 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (Won 68,994 milliards), le montant total versé aux demandeurs jusqu'en juillet 1995 (Won 5,588 milliards) 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 onze coopératives susmentionnées, délégués par les membres individuels, soit quelque 2 500 pêcheurs. Certains problèmes techniques liés à cette garantie ont été examinés par l'avocat coréen du FIPOL et l'avocat représentant la Fédération. Cet accord n'a pas encore été signé par les présidents des onze coopératives.

2.2.13 A sa 44ème session, le Comité exécutif a estimé, comme l'Administrateur, que lorsque l'accord mentionné au paragraphe 2.2.12 aurait été formellement signé à la satisfaction de l'avocat coréen du FIPOL, le Fonds serait en mesure d'honorer dans leur totalité les demandes avérées (document FUND/EXC.44/17, paragraphe 3.5.4).

2.2.14 A la 47ème session, un certain nombre de délégations ont déclaré que le FIPOL devrait faire preuve de prudence lorsqu'il acceptait d'acquitter dans leur totalité des demandes contre des garanties de ce type. Le Comité a fait observer qu'il avait accepté cette procédure en ce qui concernait le sinistre du *Keumdong N°5*, mais que des procédures de ce type ne devraient être utilisées que dans des situations particulières et à condition que les garanties fournies protègent le FIPOL contre les surpaiements (document FUND/EXC.47/14, paragraphe 3.4.6).

### 2.3 Procédure en limitation

2.3.1 En mars 1994, le propriétaire du navire a demandé au tribunal d'instance compétent l'ouverture d'une procédure en limitation. Le Standard Club a versé au tribunal le montant de la limitation, assorti des intérêts, soit une somme de Won 77 millions (£64 200) en espèces, en décembre 1994. Le tribunal coréen a établi un tableau ventilant le fonds de limitation entre les différents requérants. Le fonds de limitation a été distribué à ces requérants et la procédure en limitation s'est close le 25 août 1995.

2.3.2 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 dispositions nécessaires pour que le FIPOL puisse se porter partie intervenante dans ce genre de procédure. 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. Celle-ci n'avait alors adopté aucune règle relative au droit du Fonds d'intervenir. L'avocat coréen du FIPOL a informé l'Administrateur que le Fonds n'était donc pas habilité à intervenir dans la procédure en limitation. La Cour suprême a adopté les textes pertinents en octobre 1995.

2.3.3 Le FIPOL n'a pas été notifié de la procédure en limitation. L'avocat du FIPOL a informé l'Administrateur que, en conséquence, le Fonds 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).

## 3 Sung II N°1 (République de Corée, 8 novembre 1994)

### 3.1 Le sinistre

3.1.1 Le caboteur-citerne *Sung II N°1* (150 tjb), immatriculé en République de Corée, s'est échoué dans le port d'Onsan, laissant échapper quelque 18 tonnes de sa cargaison de fuel-oil lourd. Des opérations de nettoyage ont été effectuées par la police maritime d'Ulsan, le propriétaire du navire et des entrepreneurs

privés. Les hydrocarbures avaient atteint la côte sur quelque quatre kilomètres. Les opérations de nettoyage se sont terminées le 18 novembre 1994.

3.1.2 Le navire n'était pas couvert par une assurance sur la responsabilité. Cependant, le propriétaire du navire avait obtenu une garantie financière de Won 22 millions (£18 000), couvrant la responsabilité civile au titre des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

### 3.2 Bilan des demandes d'indemnisation

3.2.1 Les demandes d'indemnisation d'un montant total de Won 9 707 270 (£8 050) présentées au titre des frais de nettoyage par la police maritime d'Ulsan, les autorités maritime et portuaire d'Ulsan et un entrepreneur privé ont été réglées en décembre 1994, à raison d'un montant total de Won 9 206 345 (£7 630). Ces demandes ont été acquittées par le propriétaire du navire.

3.2.2 Trois autres entrepreneurs ont présenté des demandes d'un montant de Won 62 054 000 (£51 440) au titre d'opérations de nettoyage et de mesures de sauvegarde. Ces demandes ont été réglées à raison d'un montant de Won 23 120 752 (£19 170). Deux de ces demandes ont été acquittées par le propriétaire du navire. La troisième a été honorée en partie par le propriétaire du navire et en partie par le FIPOL.

3.2.3 Le sinistre a porté atteinte aux activités de pêche et d'aquaculture dans la région. Trois coopératives de pêche et les propriétaires de restaurants de fruits de mer ont soumis des demandes d'indemnisation d'un montant total de Won 475 938 550 (£394 500). Ces demandes ont été réglées et acquittées par le FIPOL en mars 1995, à raison d'un montant de Won 28 378 819 (£23 193).

3.2.4 Il est peu probable que d'autres demandes d'indemnisation soient présentées pour ce sinistre.

3.2.5 La prise en charge financière du propriétaire du navire (Won 5 750 000 ou £4 800) n'a pas encore été acquittée.

### 3.3 Limitation de la responsabilité

3.3.1 Pour être en droit de limiter sa responsabilité, un propriétaire de navire, en vertu du droit coréen, est tenu d'entamer la procédure en limitation dans les six mois qui suivent la réception des demandes qui, conjuguées, sont supérieures au montant de limitation. Le délai prescrit pour engager la procédure en limitation a expiré au mois de mai 1995. Le propriétaire du *Sung Il N° 1* n'a pas entamé de procédure.

3.3.2 Etant donné que le propriétaire du navire n'a pas entamé de procédure en limitation avant l'expiration du délai susvisé, il n'a plus le droit, en vertu de la législation coréenne, de limiter sa responsabilité. Il convient toutefois de déterminer si le FIPOL devrait intenter une action récursoire contre le propriétaire du navire pour recouvrer le montant qu'il avait versé à titre d'indemnité, à savoir Won 37 780 112 (£42 363).

3.3.3 Le montant de limitation applicable au *Sung Il N°1* se serait élevé à environ Won 23 millions (£18 900).

3.3.4 L'Administrateur a mené une enquête visant à déterminer la position financière du propriétaire du navire par l'intermédiaire du juriste du FIPOL en Corée. L'enquête a montré que le propriétaire du navire n'avait pas d'avoirs qui permettraient au FIPOL de recouvrer le montant qu'il avait versé.

3.3.5 Compte tenu de la position financière du propriétaire du navire et du montant peu élevé de la somme concernée, l'Administrateur estime inutile que le FIPOL intente une action récursoire contre le propriétaire du navire.

### 3.4 Prise en charge financière du propriétaire du navire

3.4.1 Conformément à l'article 5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, le FIPOL est tenu de prendre en charge financièrement le propriétaire du navire ou son assureur à raison d'une partie de sa responsabilité aux termes de la Convention sur la responsabilité civile, soit dans le cas présent environ 25% du montant de limitation applicable au navire. La question se pose de savoir si le FIPOL est tenu d'assumer une prise en charge financière si le propriétaire du navire ne fait pas le nécessaire pour limiter sa responsabilité.

3.4.2 La Convention portant création du Fonds ne contient pas de disposition subordonnant le droit du propriétaire du navire à une prise en charge financière au droit qu'il a de limiter sa responsabilité. L'Administrateur estime toutefois qu'il ne serait pas approprié que le FIPOL prenne en charge financièrement un propriétaire de navire à raison d'une partie du montant qu'il a versé à titre d'indemnisation, si le propriétaire du navire a perdu le droit de limiter sa responsabilité.

3.4.3 Pour les raisons exposées ci-dessus, l'Administrateur propose que le FIPOL s'abstienne de prendre en charge financièrement le propriétaire du navire dans le cas du *Sung Il N°1*.

3.4.4 Si toutefois le Comité exécutif devait décider que rien ne s'oppose en principe à ce que le FIPOL prenne financièrement en charge, dans le cas présent, le propriétaire du navire, l'Administrateur souhaiterait mener une enquête plus approfondie sur la cause du sinistre.

3.4.5 Le FIPOL peut être exonéré, en tout ou en partie, de son obligation de prendre en charge financièrement le propriétaire s'il prouve que, par la faute personnelle du propriétaire, le navire n'a pas observé les prescriptions formulées dans certains instruments internationaux, et notamment la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, puis par certaines décisions du Comité de la Sécurité maritime de l'OMI, et que le sinistre ou le dommage est dû en tout ou en partie au fait que lesdites prescriptions n'ont pas été observées (article 5.3 de la Convention portant création du Fonds).

3.4.6 Une enquête sur la cause du sinistre a été menée par le tribunal maritime compétent. La question de la cause du sinistre a également été abordée dans les poursuites pénales engagées contre le capitaine dans le tribunal d'instance compétent.

3.4.7 L'enquête a montré que le sinistre était dû à une faute de navigation de la part du capitaine. Elle a également relevé que seule une carte marine à petite échelle de l'itinéraire se trouvait à bord et que le navire ne disposait d'aucune carte à grande échelle du port d'Ulsan couvrant le port d'Onsan et comportant des détails tels que les bouées et les rochers submergés. Il a été conclu que l'absence d'une carte marine à grande échelle à bord avait contribué à l'échouement du navire.

3.4.8 Il est fait référence à la règle 20 du Chapitre V de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée en 1978, aux termes de laquelle:

"Tous les navires doivent être pourvus des cartes, instructions nautiques, livres des phares, avis aux navigateurs, annuaires des marées et autres publications nautiques appropriées tenues à jour qui peuvent être nécessaires au cours du voyage."

3.4.9 L'Administrateur estime que l'absence d'une carte marine à grande échelle à bord constitue une non-observation des dispositions de la Convention SOLAS de 1974 telle que modifiée en 1978 et que cette non-observation a contribué au sinistre. Etant donné que, de l'avis de l'Administrateur, il revient au propriétaire du navire de faire en sorte que les cartes appropriées se trouvent à bord, l'absence de cette carte devrait être considérée comme constituant une faute personnelle véritable de la part du propriétaire du navire. L'Administrateur propose donc que le FIPOL s'abstienne, également pour cette raison, de prendre en charge financièrement le propriétaire du navire dans le cas présent.

## 4 Dae Woong

(République de Corée, 27 juin 1995)

### 4.1 Le sinistre

4.1.1 Le navire-citerne coréen *Dae Woong* (642 tjb) qui transportait une cargaison de 1 500 tonnes de fuel-oil lourd et de 70 tonnes d'huile diesel s'est échoué au large du port de Kojung, à environ 150 km au sud-ouest de Séoul (République de Corée). Deux citernes à cargaison ont été endommagées et environ une tonne d'hydrocarbures s'est déversée dans la mer.

4.1.2 Plusieurs petites îles et criques proches du lieu du sinistre ont été contaminées par les hydrocarbures. Les opérations de nettoyage ont été menées par la police maritime et des entrepreneurs, qui ont utilisé des dispersants et des produits absorbants. Les opérations de nettoyage ont été achevées le 1er juillet 1995. Plusieurs installations maricoles ont également été souillées par ces déversements d'hydrocarbures.

#### 4.2 Bilan des demandes d'indemnisation

4.2.1 En août 1995 le FIPOL a reçu des demandes de la part de la police maritime et d'un entrepreneur privé au titre des opérations de nettoyage, d'un montant de Won 31 020 762 (£25 720) et de Won 14 045 640 (£11 640), respectivement.

4.2.2 En mai 1996, la demande de l'entrepreneur au titre des opérations de nettoyage a été réglée à raison de Won 12 496 365 (£10 200). La demande présentée par la police maritime a été réglée pour le montant réclamé et le FIPOL les a acquittées.

4.2.3 Plusieurs associations de coopératives de pêche ont indiqué qu'elles présenteraient des demandes d'indemnisation.

#### 4.3 Garantie financière

4.3.1 Le montant de limitation applicable au *Dae Woong* est estimé à Won 95 millions (£78 750). Le navire n'adhérait pas à un Club P & I mais bénéficiait d'une garantie financière émanant d'une banque coréenne, qui correspondait au montant de la limitation.

4.3.2 Il est apparu que le propriétaire du navire avait révoqué la garantie bancaire en renvoyant l'original à la banque deux jours après avoir reçu le certificat d'assurance. On croit savoir que la garantie bancaire ne renfermait aucune disposition en matière d'annulation. En pareil cas, le propriétaire du navire et la banque étaient en droit, en vertu de la législation coréenne, de mettre fin à la garantie par un accord. A l'époque de l'événement, le navire n'était donc couvert par aucune assurance ou garantie.

4.3.3 Bien que le montant global des demandes réglées jusqu'ici soit inférieur à la limite de la responsabilité du propriétaire du navire, celui-ci n'a pas acquitté ces demandes et n'a pas entamé de procédure en limitation.

4.3.4 Le FIPOL a enquêté sur la situation financière du propriétaire du navire par l'intermédiaire de son avocat coréen. L'enquête a révélé que le propriétaire du navire ne détenait pas d'actifs substantiels. Sur la base de ces conclusions, le FIPOL a payé, en juin 1996, les demandes ayant fait l'objet d'un règlement conformément à l'article 4.1b) de la Convention portant création du Fonds.

4.3.5 Aux termes de l'article VII.5 de la Convention sur la responsabilité civile, une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux dispositions de l'article VII si elle peut cesser ses effets, pour une raison autre que l'expiration du délai de validité indiqué dans le certificat avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où préavis en a été donné à l'autorité qui a délivré le certificat, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai.

4.3.6 L'administration maritime et portuaire de district de Pusan a délivré un certificat, en date du 28 février 1995, dont le libellé est conforme au modèle figurant à l'annexe de la Convention sur la responsabilité civile. Le certificat indique comme suit: " Le soussigné certifie que le présent navire est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux dispositions de l'article VII de la Convention sur la responsabilité civile." D'après le certificat, la durée de la garantie et la validité du certificat s'étendaient du 27 février 1995 au 27 février 1996.

4.3.7 Aux termes de l'article VI.1 de la Convention sur la responsabilité civile, seuls les navires transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison sont tenus de souscrire une assurance ou autre garantie financière. Or, le droit coréen portant application de la Convention sur la responsabilité civile dispose qu'un navire coréen doit avoir un certificat d'assurance lorsqu'il transporte plus de 200 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Le navire était donc tenu, en vertu de la législation coréenne, d'avoir un certificat d'assurance pour le voyage en question, alors que la Convention sur la responsabilité civile ne prévoyait pas une telle obligation. Pour cette raison l'Administrateur estime que les autorités coréennes n'ont pas contrevenu aux dispositions de la Convention sur la responsabilité civile en ce qui concerne le voyage en question en délivrant un certificat sans s'assurer que la garantie bancaire ne pouvait pas être révoquée avant l'expiration du délai de trois mois prévu dans la Convention.

## 5 Sea Prince

(République de Corée, 23 juillet 1995)

### 5.1 Le sinistre

5.1.1 Le pétrolier chypriote *Sea Prince* (144 567 tjb), s'est échoué au large de l'île de Sorido, près de Yosu 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.

5.1.2 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-immergée 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.

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

### 5.2 Opérations de nettoyage et impact sur l'aquaculture et la pêche

5.2.1 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 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.

5.2.2 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 procéder aux opérations de nettoyage et à l'évacuation des déchets. Des villageois ont participé au 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 1995.

5.2.3 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. Les opérations de nettoyage menées dans cette zone, qui se trouve le plus près du lieu de l'échouement et où les hydrocarbures se sont infiltrés en profondeur entre les galets de la plage, s'achèveront en juillet 1996.

5.2.4 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.

5.2.5 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.

5.2.6 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.

5.2.7 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.

### 5.3 Observations du Comité exécutif à ses 44ème, 46ème et 47ème sessions

5.3.1 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 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).

5.3.2 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).

5.3.3 Compte tenu des renseignements communiqués sur le montant global des demandes présentées, le Comité exécutif a décidé, à sa 47ème session, de porter le montant des versements du FIPOL de 25% à 50% du montant des dommages avérés subis par chaque demandeur, sous réserve de la confirmation que le montant total des demandes relatives à la pêche a été sensiblement réduit (document FUND/EXC.47/14, paragraphe 3.6.3). Cette confirmation n'a pas encore été reçue.

### 5.4 Demands d'indemnisation

5.4.1 Un certain nombre de demandes présentées au titre des opérations de nettoyage ont été réglées à raison de Won 18,347 milliards (£15,1 millions). Le propriétaire du navire et le UK Club ont versé au total un montant de Won 16,972 milliards (£13,9 millions) pour acquitter ces demandes. D'autres demandes de cette catégorie, s'élevant au total à Won 1,344 milliard (£1,1 million), sont en cours d'examen. Il est prévu que d'autres demandes, qui devraient s'élever à Won 600 millions (£491 800), seront soumises.

5.4.2 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.

5.4.3 Les pêcheurs de la plupart des villages touchés par le déversement ont constitué un "Comité de contre-mesure" destiné à coordonner la soumission de leurs demandes et à négocier avec le propriétaire du navire, le UK Club et le FIPOL. Ce Comité a 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 milliards (£63 millions), auxquels il faut ajouter Won 145,396 milliards (£121 millions) au titre des préjudices ultérieurs anticipés.

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

5.4.5 En juin 1996, les experts en matière de pêche engagés par le Comité de contre-mesure ont soumis un rapport dans lequel figuraient des demandes révisées relatives à la pêche qui avaient été réduites à un montant total de Won 70,600 milliards (£58 millions).



5.4.6 La coopérative de pêche de Pusan, qui ne fait pas partie du Comité de contre-mesure, a soumis des demandes relatives à la pêche à raison de Won 345 millions (£282 800).

5.4.7 Des demandes s'élevant à Won 46 millions (£37 700) ont été présentées au titre des dommages allégués à diverses récoltes et plantations à Sorido, qui auraient été causés par les hydrocarbures rabattus par le vent. Ces demandes font actuellement l'objet d'une enquête.

5.4.8 Des demandes d'un montant total de Won 4,772 milliards (£3,9 millions) ont été présentées par les propriétaires de pensions de famille et autres personnes se livrant à des activités de tourisme sur l'île de Namhae, l'île de Koje et dans la province de Yeochon. Ces demandes n'ont pas encore été étayées par des documents. Il semble que ces demandes relatives à l'île de Koje se recoupent avec les demandes correspondantes nées du sinistre du *Yeo Myung*.

5.4.9 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.

5.4.10 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 estime qu'il serait prudent de retenir la décision du Comité exécutif visée aux paragraphes 5.3.2 et 5.3.3 ci-dessus, visant à limiter les paiements du Fonds.

## 5.5 Procédures en limitation

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

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

## 5.6 Enquête sur la cause du sinistre

5.6.1 Le FIPOL a suivi, par l'intermédiaire de son avocat coréen, l'enquête sur la cause du sinistre menée par l'organisme coréen chargé des enquêtes sur les accidents maritimes. Le Fonds a également examiné le jugement rendu par le tribunal de première instance dans le cadre de la procédure pénale engagée contre le capitaine du *Sea Prince*.

5.6.2 Le *Sea Prince* s'est échoué au large de l'île de Sorido, pendant un typhon, après avoir perdu le contrôle de sa manoeuvre sous l'action d'une forte houle, alors qu'il faisait route depuis son mouillage à Yosu Bay pour chercher refuge en mer. En vertu de la législation coréenne, il revient au capitaine de décider où et quand chercher refuge pour éviter un typhon.

5.6.3 De l'avis de l'Administrateur, ce sinistre est dû à une faute de navigation de la part du capitaine du *Sea Prince* et le mouvement inhabituel du typhon y a contribué. La cause du sinistre peut être résumée comme suit:

- a) Le retard du capitaine à prendre sa décision de chercher refuge a contribué au sinistre. Le capitaine a été trop optimiste, pensant que le typhon s'affaiblirait et qu'il se dirigerait vers l'est lorsqu'il se rapprocherait de la côte. Si le capitaine avait décidé plus tôt de chercher refuge en mer, le navire-citerne ne se serait pas trouvé au centre du typhon.
- b) Le capitaine a commis une faute de navigation en abattant sur bâbord à plusieurs reprises, ne réalisant pas que cela aurait uniquement pour effet de pousser de plus en plus le navire à tribord vers l'île, près de laquelle le navire a fini par s'échouer sous l'action de la houle.

5.6.4 Selon l'enquête menée par l'organisme local chargé des enquêtes sur les accidents maritimes, les machines et l'équipement du *Sea Prince* étaient en bon état et fonctionnaient de manière satisfaisante, sans problème. Le *Sea Prince* était doté d'effectifs adéquats, et ses officiers et son équipage étaient compétents. En ce qui concerne le droit du propriétaire du navire à une prise en charge financière en vertu de l'article 5.1

de la Convention portant création du Fonds, rien ne permet de penser que le navire ne satisfaisait pas aux prescriptions énoncées à l'article 5.3 de ladite Convention.

5.6.5 Pour les raisons mentionnées ci-dessus, l'Administrateur estime que le FIPOL ne devrait pas remettre en question le droit du propriétaire du navire à limiter sa responsabilité, ou refuser de prendre en charge financièrement le propriétaire du navire.

5.6.6 Il conviendrait de noter qu'il existe une différence entre la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et l'application de la législation coréenne en ce qui concerne le critère en vertu duquel le droit de limiter sa responsabilité peut être retiré au propriétaire du navire. La Convention de 1969 prévoit que le propriétaire du navire perd son droit si l'événement est causé par une faute personnelle du propriétaire (article V.2). En vertu de la législation coréenne, le propriétaire du navire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité si le dommage par pollution résulte du fait qu'il a personnellement agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un tel dommage, ou qu'il a agi imprudemment en sachant qu'un tel dommage résulterait probablement de son action, qui est le critère énoncé dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. L'avocat coréen du FIPOL a fait savoir à l'Administrateur que les tribunaux coréens appliqueraient la législation coréenne plutôt que le texte de la Convention, et qu'il serait donc plus difficile de contester le droit du propriétaire du navire à limiter sa responsabilité.

## **6 Mesures que le Comité est invité à prendre**

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document;
  - b) en ce qui concerne le sinistre du *Sung Il N°1* (paragraphe 3), décider si le FIPOL devrait:
    - i) intenter une action contre le propriétaire du navire en vue de recouvrer le montant versé par le Fonds à titre d'indemnisation; et
    - ii) refuser de prendre en charge financièrement le propriétaire du navire;
  - c) en ce qui concerne le sinistre du *Dae Woong* (paragraphe 4), donner à l'Administrateur les instructions qu'il considère appropriées quant à la garantie bancaire;
  - d) en ce qui concerne le sinistre du *Sea Prince* (paragraphe 5), décider si le FIPOL devrait contester le droit du propriétaire du navire à limiter sa responsabilité et si le FIPOL devrait être exonéré de son obligation à prendre en charge financièrement le propriétaire du navire conformément à l'article 5 de la Convention portant création du Fonds; et
  - e) donner à l'Administrateur les instructions que le Comité pourra juger appropriées en ce qui concerne les sinistres visés par le présent document.
-