



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

COMITE EXECUTIF  
50ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.50/10  
23 septembre 1996

Original: ANGLAIS

## SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

Certains sinistres survenus en République de Corée  
(SUNG IL N°1, DAE WOONG, HONAM SAPPHIRE et N°1 YUNG JUNG)

### Note de l'Administrateur

#### 1 Introduction

Le présent document décrit les prolongements que certains sinistres ont eus en République de Corée depuis la 44ème session du Comité exécutif.

#### 2 Sung Il N°1

(République de Corée, 8 novembre 1994)

##### 2.1 Le sinistre

2.1.1 Le caboteur-citerne *Sung Il 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.

2.1.2 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 (£17 180) délivrée par une banque coréenne et couvrant la responsabilité civile au titre des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

## 2.2 Bilan des demandes

2.2.1 Les demandes d'indemnisation présentées au titre des frais de nettoyage par la police maritime d'Ulsan, les autorités maritimes et portuaires d'Ulsan et un entrepreneur privé, qui s'élevaient au total à Won 9 707 270 (£7 580), 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.

2.2.2 Trois autres entrepreneurs ont présenté des demandes d'un montant de Won 62 054 000 (£48 460) au titre d'opérations de nettoyage et de mesures de sauvegarde. 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 Fonds de 1971.

2.2.3 Le sinistre a porté atteinte aux activités de pêche et d'aquaculture dans la région. Trois associations 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 (£371 680). Ces demandes ont été réglées et acquittées par le Fonds de 1971 en mars 1995, à raison d'un montant total de Won 28 378 819 (£23 193).

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

2.2.5 Le montant total des règlements s'élève à Won 60 705 916 (£49 993).

## 2.3 Limitation de la responsabilité

2.3.1 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 II N°1* n'a pas entamé de procédure.

2.3.2 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. Le montant de limitation applicable au *Sung II N°1* se serait élevé à environ Won 23 millions (£17 960).

2.3.3 A sa 49ème session, le Comité exécutif s'est demandé si le Fonds de 1971 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 37,8 millions (£29 520). Il a noté qu'une enquête menée par le juriste du Fonds de 1971 en Corée avait montré que le propriétaire du navire n'avait pas d'actifs qui permettraient au Fonds de recouvrer le montant qu'il avait versé. Il a en conséquence jugé inutile que le Fonds de 1971 intente une action récursoire contre le propriétaire du navire (document FUND/EXC.49/12, paragraphe 3.7.4).

## 2.4 Prise en charge financière du propriétaire du navire

2.4.1 Conformément à l'article 5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, le Fonds de 1971 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 de 1969 sur la responsabilité civile, soit dans le cas présent environ 25% du montant de limitation applicable au navire. La question s'est posée de savoir si le Fonds de 1971 était tenu d'assumer une prise en charge financière si le propriétaire du navire n'avait pas fait le nécessaire pour limiter sa responsabilité.

2.4.2 A sa 49ème session, le Comité exécutif a estimé que, même si la Convention de 1971 portant création du Fonds ne contenait pas de disposition subordonnant le droit du propriétaire du navire à

une prise en charge financière au droit qu'il avait de limiter sa responsabilité, il ne serait pas approprié que le Fonds de 1971 prenne en charge financièrement le propriétaire du *Sung Il N°1* à raison d'une partie du montant qu'il avait versé à titre d'indemnisation (document FUND/EXC.49/12, paragraphe 3.7.5).

### **3 Dae Woong**

(République de Corée, 27 juin 1995)

#### **3.1 Le sinistre**

3.1.1 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.

3.1.2 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.

#### **3.2 Bilan des demandes**

3.2.1 En août 1995, le Fonds de 1971 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 (£24 230) et de Won 14 045 640 (£10 970), respectivement.

3.2.2 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 Fonds de 1971 les a acquittées.

3.2.3 Plusieurs associations de coopératives de pêche ont indiqué qu'elles présenteront des demandes d'indemnisation, mais aucune demande n'a été reçue jusqu'à ce jour.

#### **3.3 Garantie financière**

3.3.1 Le montant de limitation applicable au *Dae Woong* est estimé à Won 95 millions (£74 190). 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.

3.3.2 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.

3.3.3 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.

3.3.4 Le Fonds de 1971 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'avois substantiels. Sur la base de ces conclusions, le Fonds de 1971 a payé, en juin 1996, les demandes ayant fait l'objet d'un règlement, conformément à l'article 4.1b) de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

3.3.5 Aux termes de l'article VII.5 de la Convention de 1969 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.

3.3.6 L'administration maritime et portuaire du 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 de 1969 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.

3.3.7 Aux termes de l'article VII.1 de la Convention de 1969 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 de 1969 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 de 1969 sur la responsabilité civile ne prévoyait pas une telle obligation.

3.3.8 A sa 49ème session, le Comité exécutif a examiné cette question et a partagé l'opinion de l'Administrateur selon laquelle les autorités coréennes n'avaient pas contrevenu aux dispositions de la Convention de 1969 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 (document FUND/EXC.49/12, paragraphe 3.7.6).

#### **4 Honam Sapphire**

(République de Corée, 17 novembre 1995)

##### **4.1 Le sinistre**

4.1.1 Au cours de manoeuvres d'accostage au terminal pétrolier de Yosu (République de Corée), le navire-citerne panaméen *Honam Sapphire* (142 488 tjb) qui était en pleine charge a heurté une défense, perçant sa citerne latérale bâbord N°2. On ne sait pas combien de brut lourd arabe s'est échappé de la citerne endommagée. Le pétrole déversé a dérivé vers le sud et a touché le rivage jusqu'à une trentaine de kilomètres de là; une île située à 50 kilomètres du lieu du sinistre a aussi été légèrement atteinte.

4.1.2 Le *Honam Sapphire* adhérait à la United Kingdom Steam Ship Assurance Association Ltd (le "UK Club").

4.1.3 Le propriétaire du navire, le UK Club et le Fonds de 1971 ont eu recours aux services d'experts de Korea Marine & Oil Pollution Surveyors Co Ltd (KOMOS), de Hyopsung Shipping Corporation et de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF).

#### 4.2 Opérations de nettoyage et impact sur la mariculture et la pêche

4.2.1 Les opérations de nettoyage à terre ont été menées par la police maritime. Quelque 35 navires de la police maritime et de nombreux bateaux de pêche et autres embarcations se sont employés à épandre des dispersants et des matériaux absorbants. Deux hélicoptères ont également été utilisés pour pulvériser des dispersants. Au 23 novembre 1995, il ne restait plus de pétrole en mer.

4.2.2 La pollution du rivage a été relativement légère. Les opérations de nettoyage à terre au moyen de méthodes manuelles ont commencé le 21 novembre et se sont achevées, dans de nombreuses zones, au début de janvier 1996. En revanche, dans les zones les plus fortement polluées, les opérations se sont poursuivies jusqu'au mois de mars 1996. Plus de 1 500 personnes ont travaillé sur une trentaine de sites sous la coordination de quatre entreprises de nettoyage. Une cinquième entreprise a été chargée d'évacuer les déchets d'hydrocarbures collectés en les emmenant dans une installation d'incinération et une décharge approuvée à terre.

4.2.3 Plusieurs fermes piscicoles flottantes et écloséries à terre, des filets fixes, ainsi que des lieux de pêche communs dans la zone intertidale, ont été atteints par les hydrocarbures.

4.2.4 Certaines des zones touchées par le pétrole du *Honam Sapphire* ont également été souillées à l'occasion des sinistres du *Keumdong N°5* et du *Sea Prince*.

#### 4.3 Débats du Comité exécutif aux réunions antérieures

4.3.1 A sa 46ème 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 de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. C'est pourquoi il a jugé nécessaire que le Fonds de 1971 fasse preuve de prudence dans le paiement de ces demandes. Le Comité exécutif 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. Il n'a pas autorisé l'Administrateur, à ce stade, à effectuer de paiements (document FUND/EXC.46/12, paragraphes 5.6.2 et 5.6.3).

4.3.2 Compte tenu des renseignements concernant le montant global des demandes, le Comité exécutif, à sa 47ème session, a autorisé l'Administrateur à effectuer des paiements au titre des demandes qui avaient fait l'objet de règlements. Comme le montant total des demandes demeurait incertain, le Comité a toutefois décidé que les paiements du FIPOL devraient, pour l'instant, se limiter à 60% des dommages avérés subis par chaque demandeur (document FUND/EXC.47/14, paragraphe 3.8.3).

#### 4.4 Demandes d'indemnisation

4.4.1 Des demandes d'un montant total de Won 9,175 milliards (£7,2 millions) ont été présentées par divers entrepreneurs et autorités locaux au titre des opérations de nettoyage. Certaines demandes tombant sous cette catégorie ont été approuvées à raison d'un montant total de Won 4,047 milliards (£3,2 millions) et acquittées dans leur intégralité par le propriétaire du navire et le UK Club. Les autres demandes de cette catégorie sont en cours d'examen et de nouvelles demandes sont attendues.

4.4.2 Plusieurs coopératives de pêche situées dans la zone touchée par le déversement ont soumis des demandes d'un montant total de Won 49,039 milliards (£38,3 millions) au titre des dommages causés à la pêche.

4.4.3 Du 12 au 22 décembre 1995, KOMOS et des experts embauchés par les demandeurs dans la région de Yosu ont conjointement procédé sur place à des enquêtes sur les lieux de pêche communs de la classe N°1; l'ITOPF y a participé du 8 au 12 janvier 1996.

4.4.4 Neuf pêcheurs à filets fixes exerçant leur activité sur l'île de Dolsan ont présenté des demandes d'un montant total de Won 172 862 200 (£135 000) au titre des dommages causés aux installations et du manque à gagner subi pendant l'interruption des activités de pêche consécutive au sinistre. Ces demandes ont été réglées à raison de Won 105 713 552 (£82 560) et elles ont été acquittées en avril 1996 par le propriétaire du navire.

4.4.5 Les demandes présentées par la coopérative de pêche de Namhae, d'un montant total de Won 635 160 396 (£496 030), ont trait à cinq types de pêche exercés par les membres de la coopérative. Des demandes ont ainsi été soumises par des exploitants de chaluts fixes au titre du manque à gagner subi pendant les opérations de nettoyage, par des exploitants de verveux au titre des dommages causés aux installations et du manque à gagner, par 123 exploitants d'embarcations de pêche au titre du manque à gagner et des coûts de nettoyage des bateaux, par des titulaires de permis des lieux de pêche communs de la classe N°1 au titre du manque à gagner subi pendant l'interruption des activités de pêche, et par un pisciculteur en viviers au titre de la mortalité du poisson en vivier, des dommages aux installations et des coûts supplémentaires encourus.

4.4.6 Le calcul des demandes visées au paragraphe 4.4.5 auquel ont procédé les experts engagés par le UK Club et le Fonds de 1971 s'est fondé sur l'interruption effective des activités survenue pendant les opérations de nettoyage. La demande relative à la mortalité alléguée du poisson en vivier n'a pas été acceptée étant donné que rien ne prouvait que cette mortalité résultait de la pollution par les hydrocarbures ou des opérations de nettoyage.

4.4.7 Les demandes présentées par la coopérative de Namhae ont été réglées à raison d'un montant global de Won 202 943 778 (£158 490) et ont été acquittées en juillet 1996 par le propriétaire du navire. Le tableau ci-dessous présente une ventilation de ces demandes.

<u>Groupe de demandes</u>	<u>Montant réclamé</u> Won	<u>Montant accepté</u> Won
Exploitants de chaluts fixes	10 791 396	10 791 396
Exploitants de verveux	90 045 000	10 629 324
Exploitants d'embarcations de pêche	60 095 000	59 000 131
Titulaires de permis pour les lieux de pêche de la classe N°1 de la coopérative	364 379 000	94 930 100
Pisciculteurs en viviers	<u>109 850 000</u>	<u>27 592 827</u>
<b>Total</b>	<u>635 160 396</u> (£496 030)	<u>202 943 778</u> (£158 490)

4.4.8 Les règlements conclus jusqu'ici s'élèvent au total à Won 4,356 milliards (£3,4 millions). Des demandes d'un montant total de Won 53,360 milliards (£42 millions) sont en cours d'examen.

4.4.9 Le montant total des demandes avérées n'ayant pas atteint le montant de limitation applicable au *Honam Sapphire*, le Fonds de 1971 n'a pas encore versé d'indemnités.

#### 4.5 Procédure en limitation

4.5.1 Le montant de limitation applicable au *Honam Sapphire* est de 14 millions de DTS (£13 millions).

4.5.2 Le propriétaire du navire a engagé la procédure en limitation au mois de septembre 1996.

#### 4.6 Enquête sur la cause du sinistre

4.6.1 Par l'intermédiaire de son avocat coréen, l'Administrateur a suivi l'enquête sur la cause du sinistre menée par l'agence coréenne chargée des enquêtes maritimes.

4.6.2 L'enquête a conclu que le sinistre était dû à une erreur de la part du pilote lors des manoeuvres d'accostage en raison de sa mauvaise évaluation des courants présents autour du quai et de l'utilisation des remorqueurs. Elle a révélé que le pilote n'était pas suffisamment expérimenté dans les manoeuvres de ce type et que, au moment de l'abordage, il était très fatigué car il avait travaillé de très longues heures. L'enquête a également indiqué que le capitaine avait commis une faute de navigation et n'avait pas procédé au mouillage d'urgence, ce qui avait contribué au sinistre.

4.6.3 Selon les conclusions de l'agence chargée des enquêtes sur les accidents maritimes, l'entretien et l'état du *Honam Sapphire* étaient satisfaisants; ses officiers et son équipage étaient en outre compétents.

4.6.4 De l'avis de l'Administrateur, l'enquête n'a pas indiqué que le sinistre résultait de la faute personnelle du propriétaire du *Honam Sapphire*. C'est pourquoi il estime que le Fonds de 1971 ne devrait pas contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité.

### 5 N°1 Yung Jung

(République de Corée, 15 août 1996)

#### 5.1 Le sinistre

5.1.1 Alors que la barge maritime de soutage *N°1 Yung Jung* (560 tjb), chargée de 200 tonnes d'huile diesel marine et de 1 600 tonnes de fuel-oil moyen, se mettait à l'abri, à l'approche d'un typhon, dans un entrepôt maritime du port de Pusan (République de Corée), la barge a échoué sur un rocher submergé qui n'était pas indiqué sur la carte marine.

5.1.2 A la suite de l'échouement, environ 28 tonnes de fuel-oil moyen se sont déversées dans la mer. Une douzaine de navires qui se trouvaient à proximité du lieu de l'échouement et diverses installations portuaires, telles que des appontements et des quais, de même que le proche littoral rocheux ont été contaminés.

5.1.3 Les opérations de nettoyage ont été effectuées par trois entrepreneurs engagés par le propriétaire du navire et se sont achevées le 14 septembre 1996.

5.1.4 L'épave du *N°1 Yung Jung* a été enlevée et le reste des hydrocarbures a été transbordé dans un autre navire.

5.1.5 Le *N°1 Yung Jung* n'adhérait pas à un P & I Club, mais il était couvert par un assureur maritime de Hong Kong au titre de la protection et de l'indemnisation à concurrence d'une limite de US\$1 million (£639 800) par sinistre, assortie d'un montant déductible de US\$10 000 (£6 400).

## 5.2 Bilan des demandes

5.2.1 Les trois entrepreneurs susmentionnés, la police maritime de Pusan et les autorités maritimes et portuaires de Pusan ont présenté des demandes d'un montant total de Won 431 millions (£337 000) au titre du coût des opérations de nettoyage. De nouvelles demandes sont attendues au titre des opérations de nettoyage.

5.2.2 Les propriétaires des embarcations contaminées ont présenté des demandes d'un montant total de Won 565 000 (£440).

5.2.3 Les entrepreneurs locaux et le propriétaire du *N°1 Yung Jung* ont présenté des demandes d'un montant total de Won 175 millions (£137 000) au titre des opérations d'assistance de l'épave du *N°1 Yung Jung* et d'enlèvement du reste de la cargaison, respectivement.

5.2.4 L'expert du Fonds de 1971 examine actuellement les demandes susmentionnées.

5.2.5 Ce sinistre risque de donner lieu à des demandes de pêcheurs, mais jusqu'ici aucune demande de ce type n'a été reçue.

## 5.3 Limitation de la responsabilité

5.3.1 Le montant de limitation applicable au *N°1 Yung Jung* est estimé à Won 88 365 090 (£69 010).

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

## 5.4 Enquête sur la cause du sinistre

Les autorités coréennes mènent actuellement une enquête sur la cause du sinistre. L'Administrateur suit cette enquête par l'intermédiaire de l'avocat du Fonds de 1971.

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

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements communiqués dans le présent document;
  - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées concernant les sinistres visés dans le présent document; et
  - c) examiner la question de savoir si le Comité devrait autoriser l'Administrateur à régler les demandes nées du sinistre du *N°1 Yung Jung* dans la mesure où le Comité le jugera approprié.
-