



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.50/8
7 octobre 1996

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

SEA PRINCE et YEO MYUNG

Note de l'Administrateur

1 Introduction

Le présent document fait état des faits nouveaux intervenus à l'égard des sinistres du *Sea Prince* et du *Yeo Myung*.

2 Sea Prince

(République de Corée, 23 juillet 1995)

2.1 Le sinistre

2.1.1 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.

2.1.2 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.

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

2.2 Opérations de nettoyage et impact sur l'aquaculture et la pêche

2.2.1 Le Fonds de 1971 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 Surveyors & Adjusters 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.

2.2.2 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.

2.2.3 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, ont été achevées en juillet 1996. On a trouvé des hydrocarbures enterrés sur l'île de Keumo qui devraient être évacués durant l'automne de 1996.

2.2.4 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.

2.2.5 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 Fonds de 1971. Des échantillons de poissons, de crustacés et d'algues ont été prélevés aux fins d'analyses chimiques et d'essais de contamination.

2.2.6 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.

2.2.7 Les experts du UK Club et du Fonds de 1971 ont proposé que des essais gustatifs d'échantillons soient réalisés mais, jusqu'à ce jour, les demandeurs ont refusé de procéder à ces essais.

2.3 Observations du Comité exécutif à ses sessions antérieures

2.3.1 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 Fonds de 1971 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).

2.3.2 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 Fonds de 1971 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).

2.3.3 Compte tenu des renseignements communiqués sur le montant global des demandes présentées, le Comité exécutif a décidé, à sa 47^{ème} session, de porter le montant des versements du Fonds de 1971 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.

2.4 Demandes d'indemnisation

2.4.1 Un certain nombre de demandes ont été présentées par 36 entités, notamment la Police maritime de Yosu, des municipalités et le propriétaire du navire, au titre des opérations de nettoyage et ont été réglées à raison de Won 18,4 millions (£14,4 millions) environ. Le propriétaire du navire et le UK Club ont acquitté ces demandes. D'autres demandes de cette catégorie, s'élevant au total à Won 1 536 millions (£1,2 million), sont en cours d'examen.

2.4.2 En ce qui concerne les zones contaminées par les sinistres du *Sea Prince* et du *Yeo Myung*, le Fonds de 1971 et les deux P & I Clubs en cause ont convenu de partager en parts égales, entre les sinistres du *Sea Prince* et du *Yeo Myung*, les dépenses de nettoyage sur la base des recommandations des experts techniques. Les opérations de nettoyage ont été menées dans ces zones par deux entreprises engagées par le propriétaire du *Yeo Myung*. Les demandes présentées par ces entreprises ont été réglées à raison de Won 715 309 300 (£558 620). Les montants approuvés ont été honorés par le propriétaire du *Yeo Myung* et son assureur (le North of England P & I Club). En août 1996, le UK Club a reversé le montant afférent au *Sea Prince*, soit Won 357 654 650 (£279 310), au North of England Club.

2.4.3 L'Agence pour la sécurité maritime japonaise a présenté une demande d'un montant total de ¥357 214 (£2 100) au titre des opérations de nettoyage en mer qu'elle avait menées aux alentours de l'île de Oki. En août 1996, l'Administrateur a approuvé cette demande à raison du montant réclamé.

2.4.4 En août 1996, le Fonds de 1971 a avancé au UK Club £2 millions au titre de ses demandes subrogées portant sur les opérations de nettoyage. Ce paiement représente moins de 25% des montants que le Club avait suffisamment étayés par des documents.

2.4.5 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 Fonds de 1971, 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.

2.4.6 Les pêcheurs appartenant à sept coopératives de pêche touchées par le déversement ont constitué un "Comité de contre-mesure" destiné à coordonner la soumission de leurs demandes et de négocier avec le propriétaire du navire, le UK Club et le Fonds de 1971. 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 millions (£59 millions), auxquels il faut ajouter Won 145 396 millions (£114 millions) au titre des préjudices ultérieurs anticipés.

2.4.7 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 millions (£42 millions).

2.4.8 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 qu'ils avaient chiffrées à Won 70 600 millions (£55 millions) au total. Le rapport n'a toutefois pas été étayé par des pièces justificatives. A l'issue d'entretiens menés en août 1996 avec les experts engagés par le UK Club et le Fonds de 1971, le président représentant le Comité de contre-mesure a accepté de fournir des bordereaux de ventes pour la plupart des secteurs de la pêche prétendument touchés par les hydrocarbures, mais ces renseignements n'ont pas encore été communiqués.

2.4.9 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 (£269 430).

2.4.10 Des demandes de Won 46 millions (£35 920) 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.

2.4.11 Des demandes d'un montant total de Won 4 772 millions (£3,7 millions) ont été présentées par des propriétaires de pensions de famille et autres personnes se livrant à des activités de tourisme sur l'île de Namhae, l'île de Yokgi, 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*.

2.4.12 Les experts engagés par le UK Club et le Fonds de 1971 procèdent actuellement à une enquête sur les demandes visées aux paragraphes 2.4.6 à 2.4.11.

2.4.13 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 (voir le document FUND/EXC.47/2, paragraphes 2.1 à 2.6).

2.4.14 Après consultation des experts du Fonds de 1971, l'Administrateur estime que le montant total des demandes risque d'atteindre le montant maximal 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. 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 2.3.2 et 2.3.3 ci-dessus, visant à limiter les paiements du Fonds de 1971, à savoir que les paiements devraient être limités à 25% du montant des dommages avérés subis par chaque demandeur et que l'Administrateur pourrait porter le montant des versements à 50% du montant des dommages avérés, sous réserve de la confirmation que le montant total des demandes relatives à la pêche a été sensiblement réduit.

2.5 Procédures en limitation

2.5.1 Le montant de limitation est fixé à 14 millions de DTS (£13 millions) pour le *Sea Prince*.

2.5.2 Le 31 mai 1996, le tribunal d'instance de Suncheon a ordonné le commencement de la procédure en limitation et a décidé que toutes les demandes devraient être déposées avant le 28 août 1996. A cette date, le tribunal avait été saisi de demandes au titre des opérations de nettoyage d'un montant total de Won 44 586 millions (£34,8 millions), de demandes relatives à la pêche d'un montant total de Won 70 713 millions (£55,2 millions) et de demandes autres que celles relatives à la pêche d'un montant total de Won 4 589 millions (£3,6 millions).

2.5.3 Le propriétaire du navire et le UK Club ont présenté des demandes subrogées au titre des opérations de nettoyage ainsi que des demandes au titre des frais de nettoyage que le propriétaire du navire avait lui-même engagés, à raison d'un montant total de Won 20 800 millions (£16,2 millions). Le Fonds de 1971 a déposé des demandes subrogées au UK Club à raison de £2 millions. Le propriétaire du navire a déposé une demande 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 (voir le paragraphe 2.4.13 ci-dessus) à raison d'un montant de US\$24,8 millions (£15,9 millions).

2.5.4 La première audience consacrée à l'examen des demandes s'est tenue le 23 septembre 1996. Au cours de l'audience, le UK Club et le Fonds de 1971 ont élevé des objections contre les demandes relatives à la pêche, au tourisme et à l'agriculture; les coopératives de pêche se sont opposées aux demandes relatives aux opérations de nettoyage. La prochaine audience est prévue pour le 21 octobre 1996.

2.5.5 A l'issue de l'audience tenue le 23 septembre 1996, l'avocat représentant les coopératives de pêche a formulé une proposition tendant à ce que toutes les parties concluent un accord non-opposable en ce qui concerne le quantum des demandes aux fins de la répartition du fonds de limitation du propriétaire du navire.

2.5.6 L'Administrateur estime qu'un tel accord ébranlerait la position du Fonds de 1971. L'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds dispose que si le Fonds de 1971 est intervenu dans une procédure relative à une action en réparation contre le propriétaire du navire ou son assureur, le jugement rendu dans cette procédure sera opposable au Fonds en ce qui concerne les motifs et le dispositif. De l'avis de l'Administrateur, le tribunal risquerait fort de trancher sur la base d'un tel accord non-opposable entre les parties. C'est pourquoi l'Administrateur a informé l'avocat coréen du Fonds que le Fonds de 1971 ne devrait pas accepter la proposition visant à conclure un tel accord non-opposable.

2.5.7 Le tribunal devrait rendre sa décision préliminaire sur le quantum des demandes en mars 1997. Si les parties en cause élèvent des objections contre la décision préliminaire du tribunal, la procédure en opposition devant le tribunal de première instance risque de durer plusieurs années.

2.5.8 Lorsque le tribunal de première instance prononcera le jugement définitif, le Fonds de 1971 se trouvera confronté aux mêmes questions relatives à l'exécution provisoire et l'obligation d'effectuer un dépôt que celles qui sont traitées dans le document sur le sinistre du *Keumdong N°5* (document 71FUND/EXC.50/6, paragraphe 4.3).

2.6 Enquête sur la cause du sinistre

2.6.1 Le Fonds de 1971, par l'intermédiaire de son avocat coréen, a suivi 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*.

2.6.2 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. De l'avis de l'Administrateur, ce sinistre était dû à une erreur nautique de la part du capitaine du *Sea Prince* et le mouvement inhabituel du typhon y avait contribué. A sa 49ème session, le Comité exécutif a pris note de l'avis de l'Administrateur et a donc décidé de ne pas contester le droit du propriétaire de limiter sa responsabilité. Pour ce qui était du droit du propriétaire du navire à être pris en charge financièrement en vertu de l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds, le Comité exécutif a noté que, d'après l'enquête de l'organisme coréen chargé des enquêtes sur les accidents maritimes, rien n'indiquait que le navire ne respectait pas les prescriptions de l'article 5.3 de la Convention. Le Comité a donc estimé que le FIPOL ne serait pas exonéré de son obligation de prendre financièrement en charge le propriétaire du navire (document FUND/EXC.49/12, paragraphes 3.7.9 et 3.7.10).

2.6.3 Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de tenter de déterminer si le Fonds de 1971 pourrait recouvrer un quelconque montant qu'il aurait versé auprès de toute personne qui aurait contribué au sinistre.

2.6.4 L'Administrateur a enquêté, par l'intermédiaire de l'avocat coréen du Fonds de 1971, sur la possibilité d'engager une action en recours contre toute personne qui a contribué au sinistre. L'enquête a révélé que le capitaine était entré en communication avec l'affréteur du navire au sujet des mesures à prendre pour chercher refuge, mais qu'aucun tiers – y compris le personnel du terminal pétrolier où le *Sea Prince* était accosté avant de chercher refuge – n'avait influencé la décision du capitaine de chercher

refuge, laquelle avait conduit au sinistre du *Sea Prince*. De l'avis de l'Administrateur, il n'existe aucune preuve tendant à indiquer qu'une autre personne, mis à part le capitaine, avait contribué au sinistre. C'est pourquoi l'Administrateur estime que le Fonds de 1971 n'est pas en mesure d'engager une action en recours dans cette affaire.

3 Yeo Myung

3.1 Le sinistre

3.1.1 Le 3 août 1995, le navire-citerne coréen *Yeo Myung* (138 tjb), chargé d'environ 440 tonnes de fuel oil lourd, est entré en collision avec un remorqueur qui tirait une barge de sable au large de l'île de Maemul, près de l'île de Koje (République de Corée).

3.1.2 Deux des citernes à cargaison du navire-citerne ont été percées et environ 40 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées. Les hydrocarbures ont dérivé vers le nord-est et se sont déposés dans un certain nombre d'endroits sur l'île de Koje du 4 au 8 août. Un grand nombre de ces endroits avaient été précédemment pollués à la suite du déversement résultant du sinistre du *Sea Prince* qui s'était produit le 23 juillet et dont les opérations de nettoyage étaient en cours au moment du sinistre du *Yeo Myung*. Des rochers, des brise-lames et des digues ont été souillés et certaines plages polluées. Les principales plages touristiques de l'île de Koje n'ont pas été touchées par le déversement.

3.1.3 Le *Yeo Myung* était assuré par la North of England Protection and Indemnity Association Limited (ie North of England P & I Club) contre les risques de pollution.

3.2 Opérations de nettoyage et impact sur l'aquaculture, la pêche et le tourisme

3.2.1 Une société coréenne d'experts (National Marine Surveyors and Consultants, NASCO) a été nommée par le Fonds de 1971 et le North of England P & I Club pour surveiller les opérations de nettoyage et enquêter sur les dommages que risquaient de subir la pêche, la mariculture et le tourisme. L'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF), qui avait un représentant sur place pour le sinistre du *Sea Prince*, a également prêté assistance.

3.2.2 Pour lutter contre le déversement, la Police maritime a commencé le nettoyage en mer à l'aide de dispersants et de produits absorbants. Le nettoyage du littoral a été organisé dans un premier temps par la municipalité de Koje qui a fait appel à de la main-d'œuvre locale. Le 9 août, la Police maritime et la municipalité de Koje ont confié les opérations de nettoyage à un entrepreneur spécialisé qui a continué à utiliser de la main-d'œuvre locale en faisant appel à des habitants des villages touchés par le déversement. A la suite des opérations de nettoyage, de grandes quantités de déchets d'hydrocarbures ont été collectées et évacuées.

3.2.3 Outre la pêche traditionnelle, la mariculture est pratiquée dans la zone touchée par le sinistre du *Yeo Myung*, même si elle ne l'est pas sur la même échelle que dans la zone entourant Sorido, où le *Sea Prince* s'est échoué. A la date du sinistre du *Yeo Myung*, des enquêtes n'avaient pas été effectuées dans la zone de Koje pour établir les dommages causés à la pêche par le sinistre du *Sea Prince*. Les inspecteurs maritimes agissant au titre des deux sinistres ont donc mené des enquêtes communes dans cette zone.

3.3 Débats du Comité exécutif à ses sessions antérieures

3.3.1 A sa 44ème session, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder au règlement définitif de toutes les demandes nées de ce sinistre, pour autant qu'elles ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était pas encore prononcé (document FUND/EXC.44/17, paragraphe 3.9.2).

3.3.2 Sur la base de l'évaluation faite par les experts du Fonds de 1971, le Comité exécutif a, à sa 46ème session, pensé comme l'Administrateur qu'il était peu probable que le montant total des demandes avérées nées de ce sinistre vienne à dépasser Won 3 milliards (£2,3 millions) et il a donc entériné la

décision de ce dernier selon laquelle les demandes avérées pouvaient être intégralement payées par le Fonds de 1971 (document FUND/EXC.46/12, paragraphe 4.4.2).

3.4 Demandes d'indemnisation

3.4.1 Des demandes d'un montant total de Won 1 140 millions (£890 280) ont été reçues de douze entités, notamment la Police maritime, la ville de Koje, une caserne locale de sapeurs-pompiers et une autorité portuaire, au titre du coût des opérations de nettoyage et de l'évacuation des déchets.

3.4.2 Les demandes présentées par les deux entrepreneurs qui avaient effectué les opérations dans le cadre des sinistres du *Sea Prince* et du *Yeo Myung* ont été réglées à raison d'un montant total de Won 715 309 300 (£558 620). Comme il est mentionné ci-dessus dans le contexte du sinistre du *Sea Prince* (paragraphe 2.4.2), le Fonds de 1971 et les deux P & I Clubs en cause ont convenu de partager en parts égales entre les deux sinistres les dépenses engagées au titre du nettoyage. Le North of England Club a acquitté ces demandes en décembre 1995 et en janvier 1996. En août 1996, le UK Club a reversé au North of England Club 50% des dépenses afférentes au sinistre du *Sea Prince*.

3.4.3 En septembre 1995, à l'issue de consultations avec l'Administrateur, le North of England P & I Club a versé à l'un des entrepreneurs visés au paragraphe 3.4.2 une avance de Won 120 millions (£101 840).

3.4.4 Les demandes présentées par la Police maritime et la ville de Koje ont été réglées à raison des montants réclamés. Elle ont été acquittées au mois de mai 1996 par le North of England Club pour un montant total de Won 209 022 147 (£163 240).

3.4.5 Le Fonds de 1971 a reversé au North of England Club un montant total de Won 560 945 437 (£438 070) au titre des demandes subrogées du Club relatives aux opérations de nettoyage.

3.4.6 Les experts du Fonds de 1971 et du Club examinent actuellement les demandes de la caserne locale de sapeurs-pompiers et de l'autorité portuaire, qui s'élèvent au total à Won 3 350 000 (£2 620). Les demandes soumises par cinq exploitants au titre des opérations de nettoyage menées principalement dans la zone de Pusan, d'un montant total de Won 170 millions (£132 760), ont été réglées à raison de Won 73 252 984 (£57 210) et ont été honorées par le Fonds de 1971 en août 1996. Une demande présentée par un exploitant, d'un montant de Won 28 292 000 (£22 090) au titre des opérations de nettoyage menées au large de Koje, a été rejetée parce que rien ne prouvait que ces opérations avaient eu lieu.

3.4.7 La coopérative de pêche de Koje a indiqué qu'elle présenterait des demandes au titre des pertes subies par le secteur de la pêche et le secteur maricole à la suite du sinistre du *Yeo Myung*, à raison d'un montant provisoirement chiffré à environ Won 4 500 millions (£3,5 millions). Cette coopérative a également indiqué qu'elle présenterait une demande de l'ordre de Won 15 300 millions (£12 millions) au titre des pertes escomptées à l'avenir.

3.4.8 En mai 1996, les pêcheurs membres de la coopérative de pêche de Koje ont présenté un rapport élaboré par l'expert de la coopérative qui renfermait des demandes révisées relatives aux dommages aux installations, à l'interruption des activités, à la mortalité du poisson ainsi qu'aux activités aquacoles. Celles-ci s'élevaient à un montant total de Won 3 323 millions (£2,6 millions) et comprenaient les pertes ultérieures. Toutefois, ce rapport ne renferme pas suffisamment de preuves pour justifier les pertes alléguées. Les experts du Club et du Fonds examinent actuellement ces demandes.

3.4.9 En outre, les propriétaires de filets fixes et de fermes piscicoles ont présenté, séparément, des demandes d'un montant de Won 644 millions (£502 930) au titre des préjudices déjà subis et des demandes d'un montant additionnel de Won 1 618 millions (£1,3 million) au titre des préjudices escomptés à l'avenir. En août 1996, les montants réclamés ont été ramenés à Won 429 millions (£335 030) au titre des filets fixes et à Won 669 millions (£522 460) au titre des exploitations piscicoles, à l'exception des préjudices futurs. Les experts du Club et du Fonds de 1971 examinent actuellement ces demandes.

3.4.10 Des entreprises locales du secteur touristique implantées le long des plages sinistrées de l'île de Koje ont présenté des demandes de l'ordre de Won 3 080 millions (£2,4 millions) au titre de leur manque à gagner. Il semble qu'il y ait un chevauchement entre ces demandes et les demandes correspondantes nées du sinistre du *Sea Prince* (voir le paragraphe 2.4.11 ci-dessus).

3.4.11 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 Fonds de 1971, 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.

3.5 Procédure en limitation et enquête sur la cause du sinistre

3.5.1 En janvier 1996, le propriétaire du navire a entamé la procédure en limitation auprès du tribunal d'instance de Changwon. En février 1996, le North of England P & I Club a constitué le fonds de limitation en versant au tribunal le montant de limitation, soit Won 21 465 434 (£16 760).

3.5.2 En août 1996, treize groupes de demandeurs, notamment le propriétaire du navire, ont déposé des demandes relatives aux opérations de nettoyage, aux activités de pêche et aux entreprises du secteur du tourisme, à raison d'un montant total de Won 6 994 millions (£5,5 millions).

3.5.3 La première audience aura lieu le 14 octobre 1996.

3.5.4 L'Administrateur a suivi l'enquête sur la cause du sinistre menée par l'organisme chargé des enquêtes sur les accidents maritimes par l'intermédiaire de l'avocat coréen du Fonds de 1971. Celle-ci a révélé que le sinistre était dû à une erreur de navigation des capitaines des deux navires impliqués dans l'abordage par une visibilité réduite due à un épais brouillard. L'enquête n'a pas indiqué que le sinistre résultait de la faute personnelle du propriétaire du *Yeo Myung* ou de la non-observation des instruments énumérés à l'article 5.3.a) de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

3.5.5 Compte tenu des conclusions de l'enquête, l'Administrateur estime que le Fonds de 1971 ne devrait pas contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité ni s'opposer à une demande du propriétaire du navire d'être pris en charge financièrement en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

3.5.6 L'Administrateur fait le nécessaire pour tenter une action en recours contre le propriétaire du navire abordeur dans le dessein de recouvrer une partie des dépenses engagées par le Fonds de 1971. L'Administrateur consulte actuellement un avocat pour déterminer si le Fonds de 1971 aurait intérêt à solliciter du tribunal une saisie des avoirs du propriétaire de ce navire.

4 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; et
 - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées concernant le traitement des demandes nées de ces sinistres.
-