



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

COMITE EXECUTIF
53ème session
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.53/8
11 avril 1997

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

OSUNG N°3

Note de l'Administrateur

1 Le sinistre

1.1 Le 3 avril 1997, le navire *Osung N°3* (786 tjb), immatriculé en République de Corée, s'est échoué sur l'île de Tunggado, juste au sud de l'île de Kojeo dans la région de Pusan (République de Corée) et a sombré par 70 mètres de fond. Le navire transportait environ 1 700 tonnes de fuel-oil lourd. Des hydrocarbures se sont immédiatement déversés mais il n'a pas été possible d'évaluer la quantité déversée ni la quantité restant à bord.

1.2 La combinaison de vents du nord, de courants de marée et de courants côtiers a fait dériver les hydrocarbures déversés dans une direction sud-ouest. La pluie, le brouillard et le temps couvert ont empêché toute surveillance aérienne jusqu'au 6 avril 1997. On a trouvé d'importantes zones d'irisations argentées d'hydrocarbures ainsi que des traînées intermittentes et de grandes taches brunes d'hydrocarbures à la surface de la mer, dans un rayon de 15 km² autour du lieu de l'échouement. On a estimé qu'il y avait de 50 à 200 tonnes d'hydrocarbures dans cette zone. De petites quantités décroissantes d'hydrocarbures ont continué à s'échapper du navire submergé, et, au 9 avril 1997, seules de faibles traînées irisées étaient visibles à la surface.

1.3 La police maritime coréenne, assistée des autorités locales et d'entreprises de nettoyage engagées par le propriétaire du navire, a organisé et mené les opérations de nettoyage en mer. Une centaine de navires se sont employés à pulvériser du dispersant, à écumer et enlever manuellement les hydrocarbures à l'aide de matériaux absorbants.

1.4 Bien que les côtes des petites îles proches du lieu de l'échouement ait été souillées, au 9 avril 1997 aucune côte du continent n'avait été souillée.

1.5 Le Fonds de 1971 a fait appel aux experts de la Korea Marine & Oil Pollution Surveyors Ltd (KOMOS), conjointement avec des membres du personnel de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF).

1.6 Les autorités coréennes envisagent de procéder le 11 avril à une inspection sous-marine du navire submergé, au moyen d'un véhicule sous-marin commandé à distance. Le Fonds de 1971 a chargé un expert technique de Murray Fenton & Associates Ltd de suivre cette inspection.

1.7 Des hydrocarbures qui provenaient peut-être de l'*Osung N°3* ont atteint les parages de l'île de Tsushima, au Japon. La Japan Maritime Safety Agency a déployé un certain nombre de navires pour lutter contre les hydrocarbures. L'expert japonais du Fonds de 1971 surveille les opérations.

2 Impact sur la pêche

2.1 La pêche traditionnelle et l'aquaculture intensive sont pratiquées dans toute la région. Les secteurs importants à cet égard sont la pêche pratiquée dans les zones communes, la pêche côtière à filets fixes et l'industrie de mariculture de grande envergure.

2.2 A ce jour, il n'a été signalé aucun dommage lié à la pêche.

3 Demandes d'indemnisation

3.1 Les demandes au titre des coûts de nettoyage seront présentées par les autorités coréennes et les entreprises de nettoyage. Il n'y a aucune indication à ce stade de demandes de la part des secteurs de la pêche ou de la mariculture.

3.2 Il n'est pas possible de faire une estimation du coût des opérations de nettoyage qui ont été effectuées jusqu'à maintenant. Il n'est pas possible non plus d'évaluer le coût de la lutte contre d'autres fuites possibles de l'épave. Un autre facteur d'importance concerne le résultat de l'inspection de l'épave que doivent effectuer les autorités coréennes et toute décision que prendront les autorités en conséquence, par exemple toute tentative d'enlever les hydrocarbures restant à bord du navire submergé.

3.3 L'*Osung N°3* n'adhérait pas à un Club P & I mais était assuré par un assureur privé, à Londres, pour protection and indemnisation jusqu'à une limite de US\$1 million (£600 000) par sinistre.

3.4 Le montant de limitation applicable au navire est estimé à 104 500 DTS (£88 000).

3.5 Le Comité exécutif souhaitera peut-être examiner si, et dans l'affirmative, dans quelle mesure il est prêt à autoriser l'Administrateur à procéder, au nom du Fonds de 1971, à des règlements définitifs des demandes nées de ce sinistre. Dans plusieurs cas récents, ce pouvoir a été conféré à l'Administrateur dans la mesure où les demandes ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était pas encore prononcé.

3.6 Le Comité souhaitera peut-être aussi examiner si, et dans l'affirmative, dans quelle mesure l'Administrateur devrait être autorisé à effectuer des paiements.

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;
 - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées pour traiter ce sinistre et les demandes d'indemnisation qui en découleront;
 - c) décider s'il autorise l'Administrateur à procéder aux règlements définitifs des demandes; et
 - d) décider s'il autorise l'Administrateur à effectuer des paiements.
-