



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

COMITE EXECUTIF
55ème session
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.55/6
29 septembre 1997

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

CINQ SINISTRES COREENS

Keumdong N°5, Sea Prince, Yeo Myung, Yuil N°1, Honam Sapphire

Note de l'Administrateur

1 Introduction

Le présent document fait le point sur la situation en ce qui concerne les sinistres du *Keumdong N°5*, du *Sea Prince*, du *Yeo Myung*, du *Yuil N°1* et du *Honam Sapphire*.

2 Keumdong N°5 (République de Corée, 27 septembre 1993)

2.1 Le sinistre

2.1.1 La barge coréenne *Keumdong N°5* (481 tjb) est entrée en collision avec un autre navire 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*. Les hydrocarbures se sont rapidement répandus sur une vaste zone en raison de puissants courants de marée et ils ont principalement touché la côte nord-ouest de l'île de Namhae.

2.1.2 Le *Keumdong N°5* était inscrit auprès de la Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Bermuda) Ltd, appelée le Standard Club.

2.2 Opérations de nettoyage

La police maritime coréenne a procédé à des opérations de nettoyage en mer avec ses propres embarcations ainsi que des navires appartenant à une autorité portuaire et des navires de pêche. Pour le nettoyage du littoral, des entreprises de nettoyage ont été engagées et plus de 4 000 villageois, policiers et militaires ont participé aux opérations.

2.3 Demandes d'indemnisation

2.3.1 Des demandes concernant les frais de nettoyage ont été réglées à raison d'un montant global de Won 5,6 milliards (£3,9 millions) et ont été acquittées par l'assureur P & I du propriétaire du navire (le Standard Club) à la fin de septembre 1994. Le montant total versé par le Standard Club dépasse nettement le montant de limitation applicable au *Keumdong N°5*, soit Won 77 millions (£53 000). Le Fonds de 1971 a avancé au Standard Club une somme totale de US\$6 millions (£4 millions) au titre de ces demandes subrogées.

2.3.2 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 11 coopératives de pêcheurs regroupant quelque 6 000 membres, a soumis des demandes d'indemnisation dont le montant total se chiffrait à Won 93,132 milliards (£64 millions). La Fédération a indiqué qu'elle présenterait de nouvelles demandes de l'ordre de Won 90 milliards.

2.3.3 Entre juillet 1995 et septembre 1996, des accords ont été conclus pour la plupart des demandes d'indemnisation présentées par la Kwang Yang Bay Federation. Les montants approuvés représentent au total Won 6,163 milliards (£4,2 millions), alors que les demandes représentaient au total Won 48,047 milliards (£33 millions). Les montants approuvés ont été intégralement versés (voir paragraphe 2.3.9 ci-dessous).

2.3.4 La coopérative de pêche de Yosu s'est retirée de la Kwang Yang Bay Federation et a intenté une action en justice contre le Fonds de 1971 en mai 1996. Des demandes d'un montant total de Won 17,162 milliards (£11,9 millions) ont été portées devant les tribunaux au titre de dommages subis par des lieux de pêche communs. Ces demandes concernaient des dommages similaires à ceux allégués par la coopérative de Namhae. En outre, des demandes ont été soumises individuellement par plus de 900 membres de cette coopérative qui sont propriétaires de bateaux de pêche ou titulaires de permis de pêche au filet fixe, ou qui exploitent des installations piscicoles à terre. Ces demandes s'élevaient à un montant total de Won 1,643 milliard (£1,1 million).

2.3.5 Les experts engagés par le Fonds de 1971 et le Standard Club ont évalué à Won 810 millions (£560 000) les préjudices qui auraient été subis par l'ensemble des demandeurs de la coopérative de Yosu. Les raisons pour lesquelles les montants réclamés et les montants évalués présentent un écart aussi grand sont les suivantes. Les experts ont estimé que la productivité alléguée des lieux de pêche communs était exagérée et n'était pas compatible avec les registres officiels et les observations sur place et que la période pendant laquelle les activités avaient été interrompues était beaucoup plus courte que ne le prétendaient les demandeurs. Le manque à gagner réclamé par les exploitants de bateaux de pêche et de filets fixes a été jugé trop élevé, compte tenu d'une analyse des renseignements fournis par les demandeurs au sujet de leurs activités de pêche normales; par ailleurs, certaines demandes concernaient des préjudices subis à l'extérieur de la zone touchée par les hydrocarbures. Les propriétaires d'installations piscicoles n'ont pas fourni de preuves établissant que les préjudices allégués avaient été causés par le déversement d'hydrocarbures.

2.3.6 Une coopérative de pêche aux arches a intenté une action en justice contre le Fonds de 1971 au titre d'une demande de Won 4,16 milliards (£2,9 millions) concernant les dommages qui auraient été causés en 1994 aux élevages d'arches appartenant à ses membres. Elle s'est réservé le droit de relever ce montant ultérieurement pour tenir compte de dommages non encore quantifiés qui auraient été subis après 1994. Le Fonds de 1971 a rejeté cette demande car il n'y avait aucune preuve établissant que les dommages allégués avaient été causés par la pollution par les hydrocarbures.

2.3.7 Les demandes de deux autres coopératives qui s'élevaient à Won 6,053 milliards (£4,2 millions) et Won 411 millions (£284 000) respectivement ont été rejetées par le Fonds de 1971, étant donné qu'il n'avait pas été démontré que les préjudices allégués avaient été causés par la pollution par les hydrocarbures. Ces demandes n'ont pas été portées devant un tribunal.

2.3.8 Etant donné que le montant total des demandes soumises dépassait le montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, le Comité exécutif a décidé, à sa 38ème session, que le Fonds de 1971 limiterait, du moins à ce stade, ses paiements à 50% des préjudices établis de chaque demandeur (voir FUND/EXC.38/9, paragraphe 3.6.5).

2.3.9 Pour que le Fonds de 1971 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 faisant partie de la Fédération ne dépasserait pas un montant spécifique afin de donner au Fonds de 1971 une certaine marge de sécurité contre les surpaiements. En octobre 1995, à sa 44^{ème} session, le Comité exécutif a pensé, comme l'Administrateur, que lorsque l'accord aurait été formellement signé à la satisfaction de l'avocat coréen du Fonds de 1971, ce dernier serait en mesure d'honorer dans leur totalité les demandes établies (voir FUND/EXC.44/17, paragraphe 3.5.4). L'accord a été signé en juillet 1996 par les présidents de la coopérative sur la base des pouvoirs qui leur avaient été conférés par l'ensemble des membres.

2.3.10 Le bilan, au 20 septembre 1997, des demandes d'indemnisation relatives à la pêche est présenté ci-après sous forme de tableau.

	Montant réclamé (en millions)		Montant accepté (en millions)	
	Won	£	Won	£
Demandes réglées à l'amiable	97 351	66	6 163	4
Demandes rejetées par le Fonds de 1971 et qui n'ont pas été portées devant le tribunal (deux coopératives de pêcheurs)	6 464	5	-	-
Demandes en instance devant le tribunal	22 965	16	-	-
	126 780	87	6 613	4

2.3.11 Les demandes d'indemnisation en instance sont récapitulées au tableau ci-dessous:

Demandeur	Montants réclamés à l'origine (en millions de Won)	Montants réclamés en justice (en millions de Won)
Coopérative de pêcheurs de Yosu	18 430	18 805
Coopérative de pêche aux arches	25 197	4 160
Total	43 627 (£34,1 millions)	22 965 (£15,7 millions)

2.3.12 Les experts engagés par le Fonds de 1971 et le Standard Club ont évalué à moins de Won 1,5 milliard (£1 million) le montant des indemnités réclamées en justice.

2.3.13 Plusieurs audiences ont eu lieu et les demandeurs ont présenté quelques pièces justificatives, notamment un rapport d'expertise, à l'appui de la demande présentée par la coopérative de Yosu. Le tribunal devrait rendre son jugement vers la fin de 1997 ou au début de 1998.

2.3.14 Des enquêtes récentes ont confirmé qu'un certain nombre de bateaux de pêche appartenant à la coopérative de Yosu ont effectivement été contaminés. Le coût du nettoyage de ces bateaux, qui ne constituait qu'une part minime de la demande d'indemnisation présentée par la coopérative, a été évalué par les experts du Fonds de 1971 à Won 7 millions (£4 800), alors que le montant demandé était de Won 46 millions (£31 500).

2.4 Procédure en limitation

2.4.1 Le propriétaire du navire a demandé au tribunal de district compétent l'ouverture d'une procédure en limitation. Le Standard Club a versé au tribunal le montant de limitation, assorti des intérêts, soit une somme de Won 77 millions (£53 000) en espèces, en décembre 1994. Le tribunal a préparé un tableau ventilant le fonds de limitation entre les différents demandeurs. Le fonds de limitation leur a été distribué, et la procédure en limitation s'est close en août 1995.

2.4.2 Le Fonds de 1971 avait l'intention d'intervenir dans la procédure intentée contre le propriétaire du navire et son assureur, conformément à l'article 7.4 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. En effet, en vertu de cet article, chaque Etat Membre est tenu de prendre toutes dispositions nécessaires pour que le Fonds de 1971 puisse se porter partie intervenante dans ce genre de procédure. En vertu de

la loi coréenne portant application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, le Fonds de 1971 peut se porter partie intervenante dans une procédure en limitation conformément aux règles de la Cour suprême. Mais à l'époque, celle-ci n'avait encore adopté aucune règle relative au droit du Fonds d'intervenir et 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.

2.4.3 Le Fonds de 1971 n'a pas été formellement avisé de la procédure en limitation. Il n'est donc lié par aucune décision du tribunal dans cette affaire (voir l'article 7.5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds).

2.4.4 Comme indiqué plus haut, les demandes de la coopérative de pêcheurs de Yosu et de la coopérative de pêche aux arches ont été présentées en justice. Vraisemblablement, le tribunal de première instance ne rendra son jugement, au plus tôt, que vers la fin de 1997 ou au début de 1998. S'il est fait appel, le jugement de la juridiction de recours ne sera sans doute rendu que dans les derniers mois de 1998.

2.5 Dépôt d'une somme auprès du tribunal

2.5.1 A sa 50ème session, le Comité exécutif a examiné quelle devrait être la position du Fonds de 1971 au cas où un jugement provisoire serait rendu contre lui. L'examen de cette question est résumé aux paragraphes 3.5.4 à 3.5.11 du document 71FUND/EXC.50/17.

2.5.2 Le Comité exécutif a décidé que si un jugement était rendu contre le Fonds de 1971 dans l'affaire du *Keumdong N°5* et si le tribunal ordonnait l'exécution provisoire, l'Administrateur pourrait, s'il le fallait, adresser au tribunal une requête de sursis à l'exécution. Le Comité a décidé en outre que si un sursis était accordé seulement à la condition que le Fonds fasse un dépôt auprès du tribunal, l'Administrateur devrait demander que le Fonds de 1971, en tant qu'organisation intergouvernementale, soit admis à effectuer ce dépôt sous forme de garantie bancaire et non en espèces. Le Comité a autorisé l'Administrateur, en ce qui concerne le sinistre du *Keumdong N°5*, à présenter au tribunal une requête de sursis à l'exécution provisoire, et à effectuer un dépôt en espèces ou sous forme de garantie bancaire, s'il l'estimait nécessaire afin de préserver les intérêts du Fonds de 1971, selon la position du tribunal à l'égard de ce genre de requête (voir le document 71FUND/EXC.50/17, paragraphe 3.5.9).

3 Sea Prince

(République de Corée, 23 juillet 1995)

3.1 Le sinistre

3.1.1 Le navire-citernes 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 d'environ 85 000 tonnes de brut d'Arabie. Des explosions et un incendie ont endommagé la salle des machines et les locaux d'habitation.

3.1.2 Quelque 5 000 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées à la suite de l'échouement. Au cours des semaines suivantes, de faibles quantités d'hydrocarbures se sont échappées de la section à demi-immergée du navire-citernes. 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 et certains ont finalement touché le rivage des côtes méridionales et orientales de la péninsule coréenne. De faibles quantités d'hydrocarbures ont également atteint les îles japonaises d'Oki.

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

3.2 Enlèvement du navire et de la cargaison restée à bord

3.2.1 Le propriétaire du navire a engagé une société d'assistance japonaise pour sauver le navire et la cargaison restée à bord et a passé avec celle-ci un contrat d'assistance (Accord général de sauvetage de 1995 du Lloyd's).

3.2.2 L'assistant a fait transborder près de 80 000 tonnes d'hydrocarbures dans des barges, laissant à bord 950 tonnes environ. Les hydrocarbures restés dans les citernes à cargaison ont été additionnés de dispersants pour pouvoir se disperser rapidement dans la colonne d'eau, au cas où ils se trouveraient libérés à la suite d'opérations d'assistance ultérieures ou par mauvais temps. De nouvelles investigations ont révélé que le navire avait subi des dommages structurels graves et les experts techniques ont convenu, sur la base

des renseignements fournis par l'assistant, que le risque d'une rupture du navire au cours de la remise à flot était trop grand. De ce fait, le contrat d'assistance souscrit en vertu de l'Accord général de 1995 du Lloyd's a pris fin et un nouveau contrat a été signé avec un autre assistant aux fins de l'enlèvement du navire. Le *Sea Prince* a été renfloué avec succès et remorqué hors des eaux coréennes.

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

3.3.1 De petites zones du littoral rocheux, des digues maritimes et des plages de galets isolées ont été contaminées. A la fin d'octobre 1995, les opérations de nettoyage étaient 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, se sont achevées en juillet 1996. Les hydrocarbures trouvés enfouis sur un site ont été enlevés en octobre 1996. En août 1997, sous la pression des médias et des autorités locales, la police maritime a enjoint le propriétaire du navire de faire une enquête exhaustive sur toutes les zones touchées par les hydrocarbures du *Sea Prince*. L'enquête ayant mis en évidence la présence de résidus d'hydrocarbures en cinq endroits, le propriétaire a offert d'effectuer un complément de nettoyage. Les experts engagés par le Fonds de 1971 et le UK Club examinent actuellement si cette opération de nettoyage est justifiée sur le plan technique.

3.3.2 Outre la pêche traditionnelle, cette région abrite une aquaculture intensive, particulièrement aux environs des îles situées près de Sorido. Des viviers flottants, des élevages de moules et des filets fixes ont été souillés, à des degrés divers, par les hydrocarbures.

3.3.3 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.

3.4 Niveau des paiements

3.4.1 Etant donné que le montant global des demandes présentées ou annoncées continuait de dépasser largement le montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, le Comité a décidé, à sa 44ème session, 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).

3.4.2 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 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).

3.4.3 Etant donné que le montant des demandes relatives à la pêche a beaucoup diminué, l'Administrateur a décidé, en juin 1997, d'appliquer la décision du Comité exécutif selon laquelle les versements du Fonds passeront de 25% à 50%.

3.4.4 A sa 53ème session, le Comité exécutif a noté que le Fonds de 1971 et le UK Club avaient engagé des négociations avec les demandeurs afin de parvenir à un règlement à l'amiable de toutes les demandes en suspens sur la base de l'évaluation faite par l'ITOPF et que des progrès considérables avaient été réalisés. Il a été noté que si les demandeurs acceptaient la méthode d'évaluation utilisée par l'ITOPF, le montant total recevable de l'ensemble des demandes nées de ce sinistre se situerait bien au-dessous du montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

3.4.5 Le Comité exécutif a noté l'avis de l'Administrateur selon lequel, dans l'hypothèse décrite au paragraphe 3.3.4, le Fonds de 1971 pourrait payer toutes les demandes en suspens à raison du montant total de leur règlement. Le Comité a donc décidé d'autoriser l'Administrateur à payer intégralement toutes les demandes ayant fait l'objet d'un règlement (dans la mesure où elles n'avaient pas été déjà acquittées), à condition que l'ensemble ou la plupart des demandes en suspens dans les secteurs de la pêche et du

tourisme soient réglées sur la base de la méthode d'évaluation de l'ITOPF, que toute incertitude soit éliminée quant au montant de la demande du propriétaire du navire ayant trait au coût des mesures liées aux travaux effectués en vertu du contrat pour l'enlèvement du navire et les opérations connexes, et que l'Administrateur soit convaincu que le montant global de l'ensemble des demandes nées de ce sinistre se situe au-dessous de 60 millions de DTS (£51 millions) (document 71FUND/EXC.53/12, paragraphe 3.3.9).

3.4.6 Le montant total des demandes n'étant toujours pas établi avec certitude, l'Administrateur n'a pas encore usé de l'autorisation donnée par le Comité, concernant le paiement de l'intégralité des ces demandes.

3.5 Demandes d'indemnisation

3.5.1 Un certain nombre de demandes relatives aux opérations de nettoyage et présentées par 36 entités, dont la police maritime de Yosu, les municipalités et le propriétaire du navire, ont été réglées à raison d'environ Won 19,7 milliards (£13,6 millions) qui ont été versés par le propriétaire du navire et le UK Club. D'autres demandes de la même catégorie qui représentent au total Won 1,04 milliard (£71 900) sont en cours d'examen.

3.5.2 Des zones ont été contaminées à la fois par le sinistre du *Sea Prince* et celui du *Yeo Myung* survenu moins de deux semaines plus tard. Le Fonds de 1971 et les deux Clubs P & I en cause ont convenu de partager les dépenses de nettoyage en parts égales entre les sinistres du *Sea Prince* et du *Yeo Myung*, suivant les 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 716 millions (£559 000). Les montants ainsi fixés ont été payés par le propriétaire du *Yeo Myung* et son assureur (le North of England P & I Club). En août 1996, le UK Club a remboursé au North of England Club le montant qui était à la charge du *Sea Prince*, c'est-à-dire la moitié du total.

3.5.3 L'Agence japonaise de la sécurité maritime a présenté une demande d'un montant total de ¥357 214 (£1 800) au titre de ses opérations de nettoyage en mer aux alentours des îles d'Okii. L'Administrateur a approuvé cette demande à raison du montant réclamé, qui a été payé en septembre 1996 par le UK Club.

3.5.4 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 étayés par des documents justificatifs.

3.5.5 Les pêcheurs appartenant à sept coopératives de pêche touchées par le déversement ont constitué un "comité des contre-mesures" destiné à coordonner la soumission de leurs demandes et à 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 élevé dans des cages, aux pêcheries communes et autres pêcheries, mais sans les accompagner de documents justificatifs. Les dommages subis ont été provisoirement chiffrés à Won 75,278 milliards (£52 millions), auxquels il faut ajouter Won 145,396 milliards (£100 millions) au titre des préjudices ultérieurs anticipés.

3.5.6 En juin 1996, les experts en matière de pêche engagés par le comité des contre-mesures ont soumis un rapport dans lequel figuraient des demandes révisées relatives à la pêche qu'ils chiffreraient à Won 70,6 milliards (£49 millions) au total. Le rapport n'était toutefois pas étayé par des pièces justificatives. A l'issue d'entretiens avec les experts engagés par le UK Club et le Fonds de 1971, le président du comité des contre-mesures a accepté de fournir des données sur les ventes en consignation pour la plupart des secteurs de la pêche qui auraient été touchés par les hydrocarbures. Des données concernant plusieurs secteurs de la pêche dans la région de Yosu ont été fournies en novembre 1996. D'autres données sur les ventes en consignation de divers secteurs de la pêche dans la province de Kyungnam ont été fournies en avril 1997. Des chiffres sur quelques autres secteurs de la pêche devraient être obtenus en octobre 1997.

3.5.7 La coopérative de pêche de Pusan, qui ne fait pas partie du Comité des contre-mesures, a soumis des demandes d'un montant de Won 345 millions (£238 000). Une de ces demandes, portant sur Won 180 millions (£124 000), a été réglée sur la base de l'évaluation de l'ITOPF à raison de Won 23 millions (£16 000).

3.5.8 Des demandes de Won 46 millions (£35 920) ont été présentées au titre des dommages à diverses récoltes et plantations à Sorido, qui auraient été causés par des embruns d'hydrocarbures rabattus par le vent, (aucune preuve de ces dommages allégués n'a été produite).

3.5.9 Des demandes d'un montant total de Won 4,759 milliards (£3,3 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 Yokji et l'île de Koje et dans la province de Yeochon. Ces demandes ont été réglées sur la base de l'évaluation de l'ITOPF à raison de Won 493 millions (£340 000). Les demandes relatives à l'île de Koje se recoupent avec les demandes correspondantes nées du sinistre du *Yeo Myung*.

3.6 Procédure en limitation

3.6.1 Le montant de limitation applicable au *Sea Prince* est de 14 millions de DTS (£12 millions).

3.6.2 Le tribunal de district de Suncheon a ordonné l'ouverture de la procédure en limitation le 31 mai 1996 et a nommé un administrateur qui donnera une opinion sur chaque demande. Le tribunal a décidé que toutes les demandes devraient être déposées avant le 28 août 1996. A cette date, il était saisi de demandes au titre des opérations de nettoyage, pour un montant global de Won 23,737 milliards (£16,4 millions), de demandes relatives à la pêche, pour un montant global de Won 70,713 milliards (£49 millions), de demandes relatives au tourisme et à l'agriculture pour un montant global de Won 4,589 milliards (£3,1 millions) ainsi que d'une demande présentée par le propriétaire du navire motivée par le coût des mesures d'accompagnement de travail contractuel de récupération des hydrocarbures et d'enlèvement de l'épave ainsi que d'autres opérations, pour un montant de Won 20,9 milliards (£14,5 millions,) soit au total Won 120 milliards (£83 millions).

3.6.3 Plusieurs audiences ont été consacrées à l'examen des demandes. Le UK Club et le Fonds de 1971 ont présenté des objections visant les demandes relatives à la pêche et celles relatives au tourisme et à l'agriculture. Les coopératives de pêche ont présenté des objections concernant les demandes relatives aux opérations de nettoyage.

3.6.4 Après avoir consulté le UK Club et le Fonds de 1971, le propriétaire du navire a présenté lors d'une audience le 20 janvier 1997, un rapport établi par l'ITOPF. Ce rapport critique l'évaluation faite par les experts pour le compte des demandeurs. L'ITOPF y démontre que l'évaluation des demandes par ces experts est en grande partie subjective et que les demandeurs n'ont pratiquement pas fourni de pièces justificatives.

3.6.5 Le tribunal a tenu une nouvelle audience le 18 février 1997. A cette occasion, l'administrateur nommé par le tribunal pour évaluer les demandes a communiqué son opinion ainsi qu'une liste des demandes recevables à ses yeux. Au cours de l'audience, l'administrateur a indiqué qu'il avait eu du mal à évaluer les demandes, faute d'autres éléments d'appréciation objectifs. Cependant, l'administrateur a déclaré recevables la plupart des montants demandés auxquels il n'a apporté aucune modification importante et il n'a pas tenu compte du rapport de l'ITOPF visé au paragraphe 3.6.4 ci-dessus.

3.6.6 Le juge a demandé au UK Club et au Fonds de 1971 de présenter leurs observations relatives à l'opinion de l'administrateur et a annoncé que le tribunal, après avoir reçu ces observations, prierait les demandeurs de fournir des pièces justificatives.

3.6.7 Au 20 septembre 1997, l'ITOPF avait terminé l'évaluation de la plupart des demandes relatives à la pêche et de la totalité des demandes relatives au tourisme et à l'agriculture. Ces demandes représentent environ 86% du montant total des demandes relatives à la pêche ou présentées à d'autres titres à la suite du sinistre. Les évaluations de l'ITOPF ont été communiquées au tribunal par le propriétaire du navire.

3.6.8 Au 20 septembre 1997, des demandes représentant au total Won 215,724 milliards (£149 millions) étaient évaluées à Won 13,721 milliards (£9,5 millions) par l'ITOPF.

3.6.9 Le Fonds de 1971 et le UK Club ont mené des négociations avec les demandeurs en vue de régler à l'amiable toutes les demandes restantes, en se fondant sur l'évaluation de l'ITOPF; ces négociations ont beaucoup progressé. Entre avril et septembre 1997, des accords fondés sur les évaluations de l'ITOPF ont été conclus avec la plupart des demandeurs des secteurs de la pêche et de tous ceux du secteur du tourisme. Ces accords représentent au total Won 11,979 milliards (£8,2 millions), contre, à l'origine, Won 146,473 milliards (£100 millions) de demandes d'indemnisation.

3.6.10 Les demandes réglées mentionnées au paragraphe 3.5.1 ont été acquittées dans leur totalité par le propriétaire du navire qui a présenté des demandes subrogées au Fonds de 1971.

3.6.11 Au 20 septembre 1997, seules quelques demandes relatives à la pêche et ayant fait l'objet d'une évaluation n'avaient pas encore été réglées. Ces demandes qui portaient au total sur Won 69,251 milliards

(£47 millions) ont été évaluées à Won 1,724 milliard (£1,2 million) par l'ITOPF. Des demandes représentant au total Won 34,319 milliards (£24 millions) n'ont pas encore été évaluées, faute de pièces justificatives suffisantes.

3.6.12 Dix-neuf exploitants de viviers-cages ont engagé une action en justice contre le Fonds de 1971 pour des demandes représentant au total Won 95 millions (£65 000). Ces demandes étaient évaluées à Won 149 millions (£102 000) par l'ITOPF. Les demandeurs se réservent le droit d'augmenter les montants demandés. Les experts engagés par les demandeurs ont évalué les demandes à Won 1,739 milliard (£1,2 million).

3.6.13 Le tableau ci-dessous présente le bilan des demandes, au 20 septembre 1997.

Demandes réglées à l'amiable			
Catégorie de demande	Montant demandé à l'origine (en millions de Won)	Montant demandé en justice (en millions de Won)	Montant convenu (en millions de Won)
Opérations de nettoyage	21 544	-	19 919
Demandes relatives à la pêche	141 714	-	11 487
Demandes relatives au tourisme ou à l'agriculture	4 759	-	493
Total	168 017 (£115 millions)	0 0	31 899 (£22 millions)
Demandes en instance devant le tribunal			
Opérations de nettoyage	432	-	-
Demandes relatives à la pêche	1 739	95	-
Demande du propriétaire du navire relatives à la récupération d'hydrocarbures et à l'enlèvement de l'épave	20 900	20 900	-
Total	23 071 (£16 millions)	20 995 (£14 millions)	0 0

3.6.14 Une demande de Won 767 millions (£525 000) a été présentée en justice par une entreprise exploitant un stock d'équipement et de matériel de nettoyage, pour le compte du propriétaire du navire, en rapport avec le sinistre du *Sea Prince* et celui du *Honam Sapphire*. Les experts engagés par le Fonds de 1971 et le UK Club ont évalué cette demande à Won 285,5 millions (£195 000). Lors d'une audience le 10 septembre 1997, le tribunal a rendu un jugement dit "de médiation" qui évalue la demande à Won 400 millions (£276 000). Toute partie peut faire opposition à ce jugement, au plus tard deux semaines après qu'il lui a été notifié. A la suite d'un complément d'enquête des experts engagés par le Club et le Fonds, l'Administrateur et le Club ont décidé d'accepter le montant évalué par le tribunal (c'est-à-dire Won 400 millions) comme étant raisonnable, et n'ont pas fait opposition. Le demandeur a toutefois formé un recours contre le jugement.

3.6.15 La date de la prochaine audience n'est pas encore fixée.

3.7 Enquête sur la cause du sinistre

3.7.1 Le Fonds de 1971, par l'intermédiaire de son avocat coréen, a suivi l'enquête sur la cause du sinistre menée par l'Agence coréenne d'enquête sur les accidents maritimes. Le Fonds a également examiné le jugement rendu par le tribunal de première instance dans le cadre de la procédure criminelle engagée contre le capitaine du *Sea Prince*.

3.7.2 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 du vent et d'une forte houle, alors qu'ayant quitté son mouillage à

Yosu Bay il faisait route pour chercher refuge en mer. Ce sinistre semble être dû à une erreur nautique de la part du capitaine du *Sea Prince* et le mouvement inhabituel du typhon y a contribué. En juin 1996, à sa 49ème session, le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1971 ne devrait pas contester le droit du propriétaire de limiter sa responsabilité (document FUND/EXC.49/12, paragraphe 3.7.8).

3.7.3 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'affrèteur 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, rien ne permet d'affirmer qu'une autre personne que le capitaine ait contribué au sinistre. L'Administrateur estime donc que le Fonds de 1971 n'est pas en mesure d'engager une action en recours dans cette affaire.

3.7.4 A ses 49ème et 50ème sessions, le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1971 ne devrait pas contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité, que le propriétaire du navire était autorisé à être pris en charge financièrement en vertu de l'article 5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds et que le Fonds de 1971 ne devrait pas intenter une action en recours contre un tiers (documents FUND/EXC.49/12, paragraphes 3.7.9 et 3.7.10 et 71FUND/EXC.50/17, paragraphe 3.7.9).

3.7.5 A la 53ème session du Comité exécutif, une délégation a appelé l'attention sur le fait que le capitaine du *Sea Prince* avait récemment été condamné à une peine de prison à la suite du sinistre. Cette délégation a déclaré que, pour cette raison et nonobstant les décisions prises par le Comité exécutif à ses 49ème et 50ème sessions, il conviendrait d'examiner plus avant la participation du propriétaire du navire dans le processus de prise de décision qui avait abouti aux mesures prises par le capitaine avant l'échouement.

3.7.6 Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur d'explorer à nouveau la possibilité pour le Fonds de contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité et d'intenter une action en recours contre un tiers. Il a été noté que ces investigations n'auraient pas d'incidence sur le versement d'une indemnisation par le Fonds de 1971 (voir 71FUND/EXC.53/12, paragraphe 3.3.6).

3.7.7 Le complément d'enquête effectué par l'Administrateur a révélé que le capitaine avait d'abord formé un recours contre sa condamnation à une peine de prison, mentionnée au paragraphe 3.7.5, mais s'était par la suite désisté et avait purgé sa peine.

3.7.8 Il faut noter qu'il y a une différence entre la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la législation coréenne qui en porte application, en ce qui concerne les critères applicables à la déchéance du droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité. En effet, la Convention prévoit que le propriétaire du navire est déchu de ce droit si le sinistre résulte de sa faute personnelle (article V.2), tandis que dans la législation coréenne, le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité si le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement, ce qui est le critère énoncé par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. A sa 49ème session, le Comité a noté que, d'après l'avis de l'avocat coréen du Fonds de 1971, les tribunaux coréens appliqueraient la loi coréenne plutôt que le texte de la Convention, et qu'il serait donc plus difficile d'obtenir la déchéance du droit de limitation du propriétaire du navire.

3.7.9 A la lumière de ce qui est exposé aux paragraphes 3.7.2, 3.7.3, 3.7.7 et 3.7.8, l'Administrateur reste persuadé que le Fonds de 1971 ne devrait pas contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité ni engager un recours contre un tiers.

4 Yeo Myung (République de Corée, 3 août 1995)

4.1 Le sinistre

4.1.1 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).

4.1.2 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 à

divers endroits sur l'île de Koje du 4 au 8 août 1995. Beaucoup de ces endroits avaient été précédemment pollués à la suite du déversement provoqué par le sinistre du *Sea Prince* survenu le 23 juillet 1995 et dont le nettoyage était 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.

4.1.3 Le *Yeo Myung* était inscrit auprès de la North of England Protection and Indemnity Association Limited (le North of England P & I Club).

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

4.2.1 La police maritime a commencé le nettoyage en mer. Le nettoyage du littoral a été organisé dans un premier temps par les autorités locales puis, au bout d'une semaine, par un entrepreneur spécialisé qui a continué à utiliser de la main-d'oeuvre locale, venue 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.

4.2.2 Outre la pêche traditionnelle, l'aquaculture 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*, il n'avait pas été procédé à des enquêtes dans la zone de Koje pour établir les dommages causés à la pêche par le sinistre du *Sea Prince*. Les experts maritimes agissant au titre des deux sinistres ont donc mené des enquêtes communes dans cette zone.

4.2.3 Sur la question de la marée rouge, il convient de se reporter au paragraphe 3.3.3 ci-dessus.

4.3 Demandes d'indemnisation

4.3.1 Se fondant sur l'évaluation faite par les experts du Fonds de 1971, le Comité exécutif, à sa 46ème session, a entériné la décision de l'Administrateur selon laquelle les demandes établies pouvaient être intégralement payées par le Fonds de 1971 (document FUND/EXC.46/12, paragraphe 4.4.2).

4.3.2 Comme il est mentionné ci-dessus à propos du sinistre du *Sea Prince*, le Fonds de 1971 et les deux Clubs P & I en cause ont convenu de partager les frais de nettoyage en parts égales entre les deux sinistres. Le North of England Club a acquitté les demandes pertinentes en décembre 1995 et en janvier 1996. En août 1996, le UK Club qui était l'assureur du *Sea Prince* a remboursé au North of England Club la moitié des dépenses qui était à la charge de ce navire.

4.3.3 Des demandes d'un montant total de Won 757 millions (£523 000) au titre des opérations de nettoyage ont été réglées à raison de Won 661 millions (£457 000). Elles ont été acquittées en partie par le North of England Club et en partie par le Fonds de 1971.

4.3.4 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 de la mariculture à la suite du sinistre du *Yeo Myung*, à raison d'un montant provisoirement chiffré à environ Won 4,5 milliards (£3 millions). Cette coopérative a également indiqué qu'elle présenterait une demande de l'ordre de Won 15,3 milliards (£11 millions) au titre des pertes escomptées à l'avenir.

4.3.5 En mai 1996, les membres de la coopérative de pêche de Koje ont présenté un rapport élaboré par les experts de la coopérative qui renfermait des demandes révisées relatives aux dommages aux installations, à l'interruption des activités et à la mortalité du poisson. Celles-ci s'élevaient à un montant total de Won 3,323 milliards (£2,3 millions) et comprenaient les pertes escomptées à l'avenir. 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. Au 20 septembre 1997, des demandes présentées par la coopérative de pêcheurs de Koje, d'un montant total de Won 13,612 milliards (£9,4 millions) étaient évaluées par l'ITOPF à Won 352 millions (£243 000). Des accords basés sur les évaluations de l'ITOPF ont été conclus et portent sur Won 141 millions (£97 000), alors que les montants réclamés atteignaient Won 5,924 milliards (£4,1 millions).

4.3.6 Outre les demandes mentionnées au paragraphe 4.3.5, les propriétaires de filets fixes et de fermes piscicoles ont présenté, séparément, des demandes d'un montant de Won 644 millions (£445 000) au titre des préjudices déjà subis et des demandes d'un montant additionnel de Won 1,618 milliard (£1,1 million) au titre des préjudices escomptés à l'avenir. L'ITOPF a évalué ces demandes à 35,5 millions (£24 500) mais ce chiffre n'a pas encore été accepté par les demandeurs.

4.3.7 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 milliards (£2,1 millions) au titre de leur manque à gagner. La plupart de ces entreprises ont aussi présenté des demandes relatives au sinistre du *Sea Prince*. Les demandes relatives au *Yeo Myung* ont été évaluées à Won 269 millions (£186 000) par l'ITOPF et ont été récemment réglées, sur la base de cette évaluation.

4.3.8 Le tableau ci-après présente un bilan, au 20 septembre 1997, des demandes d'indemnisation relatives à la pêche et au tourisme.

Catégorie de demandes	Montant réclamé à l'origine (en millions de Won)	Montant évalué par l'ITOPF (en millions de Won)	Montant convenu (en millions de Won)
Demandes relatives à la pêche	5 010	212	-
Demandes relatives à la pêche	8 602	141	141
Demandes relatives à la pêche	2 262	35	-
Demandes relatives à la pêche	2 974	à évaluer	-
Demandes relatives au tourisme	2 592	269	269
Total	21 440 (£15 millions)	657 (£450 000)	410 (£280 000)

4.4 Procédure en limitation et enquête sur la cause du sinistre

4.4.1 Le propriétaire du navire a entamé la procédure en limitation auprès du tribunal de district compétent. Le North of England P & I Club a constitué le fonds de limitation en versant au tribunal le montant de limitation, soit Won 21 millions (£15 000).

4.4.2 En août 1996, 13 groupes de demandeurs, dont le propriétaire du navire, ont déposé auprès du tribunal 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 milliards (£4,8 millions). La date de l'audience n'a pas encore été fixée.

4.4.3 L'enquête sur la cause du sinistre menée par l'Agence coréenne d'enquête sur les accidents maritimes a révélé que le sinistre était dû à une erreur de navigation des capitaines des deux navires impliqués dans l'abordage. L'enquête n'a pas indiqué que le sinistre résultait de la faute personnelle du propriétaire du *Yeo Myung*.

4.4.4 A sa 50ème session, le Comité exécutif a décidé 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 de prise en charge, présentée par le propriétaire du navire en vertu de l'article 5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds (document FUND/EXC.50/17, paragraphe 3.8.2).

4.4.5 Au vu des conclusions de l'Agence coréenne d'enquête sur les accidents maritimes, l'avocat du Fonds de 1971 est d'avis que la responsabilité de la collision devrait être imputée à part égale aux deux navires. L'avocat du Fonds a enquêté sur la situation financière du propriétaire de l'autre navire (un remorqueur). De cette enquête il ressort que le propriétaire du remorqueur n'a pas d'actif pouvant être saisi en exécution d'un jugement, au terme d'une action récursoire. Pour cette raison, l'Administrateur considère que le Fonds de 1971 ne devrait pas engager une action récursoire contre le propriétaire de la remorque.

5 Yuil N°1 (République de Corée, 21 septembre 1995)

5.1 Le sinistre

5.1.1 Le caboteur-citome coréen *Yuil N°1* (1 591 tjb) qui transportait environ 2 870 tonnes de fuel-oil lourd s'est échoué sur l'île de Namhyeongjedo au large de Pusan (République de Corée). Il a été renfloué quelque

6 heures après l'échouement par un remorqueur et un navire de la Marine. Alors qu'il était remorqué vers le port de Pusan, le navire-citerne a sombré par 70 mètres d'eau à 10 kilomètres de la terre.

5.1.2 Une brèche se serait ouverte dans trois citernes à cargaison à la suite de l'échouement. Outre le déversement initial d'hydrocarbures survenu après l'échouement puis après la disparition du *Yuil N°1*, de petites quantités d'hydrocarbures se sont échappées de l'épave à diverses reprises en octobre 1995; depuis, des quantités minimales d'hydrocarbures se sont échappées de temps à autre.

5.1.3 Les côtes est et nord de l'île de Koje, la côte ouest de Kadokto et les côtes continentales qui s'étendent immédiatement à l'est et à l'ouest de Pusan ainsi qu'un certain nombre d'îles plus petites ont été souillées à la suite du déversement initial. Les côtes situées à l'ouest de Pusan ont de nouveau été souillées par de petites quantités d'hydrocarbures qui ont fui ultérieurement de l'épave.

5.1.4 Le *Yuil N°1* était inscrit auprès de la Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited (le Standard Club).

5.2 Opérations de nettoyage

5.2.1 Les opérations de nettoyage en mer ont tout d'abord été effectuées par deux navires de récupération des hydrocarbures et un certain nombre de navires de pêche. La police maritime a aussi utilisé des navires pour pulvériser des dispersants. Des barrages flottants ont été déployés dans certaines zones côtières pour protéger les cultures d'algues porphyras.

5.2.2 Les opérations de nettoyage à terre ont été menées par un certain nombre d'entrepreneurs avec l'aide d'environ 1 750 villageois. Elles se sont terminées au début de novembre 1995 dans bien des zones. Dans les zones les plus touchées, elles se sont achevées à la fin du mois de novembre, mais certaines d'entre elles n'ont pas été menées à bien avant la mi-janvier 1996.

5.3 Niveau des paiements

5.3.1 A sa 44ème session, eu égard à l'incertitude qui entourait le montant total des demandes, le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1971 devrait pour le moment se borner à payer 60% du montant des dommages avérés subis par chaque demandeur (document FUND/EXC.46/12, paragraphe 4.5.6).

5.3.2 A la 47ème session du Comité exécutif, la délégation coréenne a demandé que la limite de l'indemnisation que devait verser le Fonds de 1971 soit portée de 60% à 100%. Cette délégation a déclaré que si sa demande était acceptée, le Gouvernement coréen était disposé à offrir une caution pour protéger le Fonds de 1971 contre tout surpaiement. Un certain nombre de délégations ont estimé que le Fonds de 1971 devrait faire preuve d'une grande prudence avant d'accepter une caution du type de celle proposée par la délégation coréenne. Le Comité exécutif a décidé de ne pas accepter une telle caution. Il a décidé aussi que la limite des paiements du FIPOL devrait être maintenue à 60% du montant des dommages avérés subis par chaque demandeur (document FUND/EXC.47/14, paragraphes 3.7.4 et 3.7.8 à 3.7.10). A sa 50ème session, le Comité a décidé de maintenir le plafond de 60% sur les versements effectués par le Fonds de 1971 (document 71FUND/EXC.50/17, paragraphe 3.4.2).

5.3.3 A la 49ème session du Comité exécutif, la délégation de la République de Corée s'est déclarée préoccupée par le retard dans le paiement des dépenses encourues au cours des opérations de nettoyage. Cette délégation a indiqué que dans le cas du sinistre du *Yuil N°1*, les demandes soumises au titre des opérations de nettoyage avaient été réglées, mais que 60% seulement des montants fixés avaient été payés. Elle a déclaré que du fait de ce retard de paiement, les personnes qui avaient participé aux opérations de nettoyage risquaient de ne plus faire confiance au Gouvernement coréen. Au cas où un nouveau déversement d'hydrocarbures se produirait, cette délégation a indiqué qu'elle craignait que de ce fait, les opérations de nettoyage ne soient pas aussi efficaces qu'elles l'avaient été par le passé. De l'avis de cette délégation, une solution possible serait d'accorder la priorité aux demandes d'indemnisation soumises au titre des frais de nettoyage (document FUND/EXC.49/12, paragraphe 3.7.12).

5.3.4 L'Administrateur a déclaré que cette situation était regrettable. Il a attiré l'attention sur le fait que la Convention portant création du Fonds prévoyait l'égalité de traitement pour tous les demandeurs et qu'aucune demande d'indemnisation ne pouvait être traitée en priorité. Il a également indiqué que lorsque le Comité exécutif avait décidé de limiter les paiements du FIPOL à un pourcentage spécifique des montants approuvés, ce pourcentage avait dû être appliqué à toutes les demandes d'indemnisation. Le Comité exécutif a approuvé la position de l'Administrateur sur ce point (document FUND/EXC.49/12, paragraphes 3.7.13 et 3.7.14).

5.3.5 A la 50ème session du Comité, la délégation de la République de Corée a fait part à nouveau de son inquiétude devant le retard concernant le paiement des dépenses engagées au cours des opérations de nettoyage. La délégation coréenne a souligné qu'il faudrait s'efforcer de résoudre le problème dans le cadre du système d'indemnisation car il n'était pas acceptable que des gouvernements se sentent obligés d'intervenir pour pallier des difficultés financières. Cette délégation a fait référence à un document sur les paiements d'urgence en cas de difficultés financières qui avait été présenté par la délégation britannique à la 19ème session de l'Assemblée (document 71FUND/A.19/27). La délégation coréenne a déclaré que le Gouvernement coréen envisageait de payer le solde de 40% aux demandeurs qui connaissaient des difficultés financières dans l'affaire du Yuil N°1. Pour cette raison, cette délégation a souhaité avoir confirmation du fait que, si le Gouvernement effectuait de tels paiements pour le compte du Fonds de 1971, il y aurait subrogation des demandes à l'encontre du Fonds.

5.3.6 Le Comité exécutif a approuvé la déclaration de l'Administrateur selon laquelle, si le Gouvernement coréen payait aux demandeurs le solde de 40% des montants acceptés par le Fonds, il acquerrait par subrogation les droits des demandeurs à l'encontre du Fonds de 1971 (document 71FUND/EXC.50/17, paragraphe 3.9.8).

5.4 Demandes d'indemnisation

5.4.1 Des demandes au titre des opérations de nettoyage ont été présentées par plusieurs entrepreneurs, une coopérative de pêche, la police maritime de Pusan et la Municipalité de Koje. Un accord a été conclu avec la plupart des entrepreneurs et les autres entités sur le quantum de leurs demandes, soit un montant total de Won 12,284 milliards (£8,5 millions). Le Standard Club a honoré certaines de ces demandes en totalité et le Fonds de 1971 a remboursé au Club 60% de ces paiements. Le solde des paiements que le Club a effectués pour honorer les demandes relatives aux opérations de nettoyage s'élève au total à Won 314 millions (£245 000). Les paiements effectués par le Fonds au titre de ces demandes représentent un montant total de Won 7,142 milliards (£5,6 millions), remboursements compris.

5.4.2 Une coopérative de propriétaires de filets fixes de l'île de Koje a demandé, au nom de ses membres, des indemnités d'un montant total de Won 1,385 milliard pour le nettoyage de leurs filets et pour leur manque à gagner au cours de périodes d'une durée variable allant jusqu'à 20 jours où les activités de pêche avaient été interrompues. Les demandes qui ont été acceptées à raison de Won 1,167 milliard (£911 370) ont été intégralement acquittées par le Standard Club en novembre 1995.

5.4.3 Un accord sur la méthode de calcul des préjudices a été conclu avec les représentants de 11 associations locales de pêche de l'île de Koje. En novembre 1995, les demandes de dix de ces associations qui représentaient un montant total de Won 1,643 milliard (£1,1 million) ont fait l'objet d'un règlement définitif, à raison d'un montant total de Won 1,4 milliard (£970 000). Ces demandes portaient sur les frais de nettoyage et le manque à gagner des propriétaires de bateaux de pêche, le manque à gagner des propriétaires de filets fixes et des pertes sur les recettes tirées de zones de pêche communes et de la culture des ascidies et des palourdes du Pacifique. En août 1996, un accord de règlement a été conclu avec la dernière association locale de pêche à raison d'un montant de Won 290 millions (£200 000). Une ferme cultivant des algues porphyras dans la région de Naktongp'o a demandé Won 62 millions (£42 000) au titre des frais de nettoyage et de remplacement de son matériel contaminé. Cette demande a été acceptée dans sa totalité.

5.4.4 Les demandes susvisées du secteur de la pêche ont été intégralement payées par le Standard Club à raison des montants convenus. Le Fonds de 1971 a remboursé au Standard Club la somme de Won 1,577 milliard (£1,2 million) au titre de la plupart de ces demandes, ce qui correspondait à 60% du montant établi de chaque demande.

5.4.5 Des ostréiculteurs et des mytiliculteurs dont les élevages se trouvent sur la côte nord-ouest de l'île de Koje ont présenté des demandes au titre du nettoyage de leurs installations, lesquelles ont été approuvées à raison de Won 73 millions (£50 500). Le Fonds de 1971 a versé 60% de ce montant (Won 44 millions ou £37 100) aux demandeurs.

5.4.6 A ce jour, des demandes ont été approuvées pour un montant total de Won 15,380 milliards (£10,7 millions), dont Won 12,388 milliards (£8,5 millions) ont trait aux opérations de nettoyage et Won 2,992 milliards (£2 millions) se rapportent à la pêche. Les versements effectués s'élèvent au total à Won 10,417 milliards (£8,7 millions), dont Won 8,763 milliards (£7,3 millions) ont été acquittés par le Fonds de 1971.

5.4.7 Des demandes d'un montant total de Won 25 millions (£17 000) au titre d'opérations de nettoyage et des demandes d'un montant total de Won 60,740 milliards (£42 millions) au titre de la pêche n'ont pas encore été réglées.

5.4.8 Le tableau ci-après présente un bilan, au 20 septembre 1997, des demandes d'indemnisation.

Catégorie de demandes	Montant réclamé (en millions de Won)	Montant évalué (en millions de Won)	Montant convenu (en millions de Won)
Demandes réglées relatives à la pêche	86 404	4 362	3 253
Demandes réglées relatives aux opérations de nettoyage	12 564	12 393	12 393
Demandes non réglées relatives à la pêche	60 892	-	-
Demandes non réglées relatives aux opérations de nettoyage	25	-	-
Total	159 885 (£110 millions)	16 755 (£12 millions)	15 646 (£11 millions)

5.5 Enlèvement de l'épave et questions connexes

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

5.5.2 Dans une lettre datée du 24 janvier 1996, adressée au Fonds de 1971, le Gouvernement de la République de Corée a déclaré que l'éventualité d'une fuite d'hydrocarbures de l'épave qui risquait de souiller les zones côtières avoisinantes et de compromettre gravement les moyens d'existence de la population locale suscitait une inquiétude croissante. Ce gouvernement a indiqué que des experts coréens étaient d'avis qu'il était nécessaire de faire procéder à une nouvelle inspection de l'épave par des plongeurs sous-marins afin d'obtenir des renseignements plus précis et détaillés sur l'état de l'épave aux fins de son enlèvement. Le Gouvernement a donc demandé si le Fonds de 1971 serait disposé à mener une nouvelle enquête visant à déterminer l'état de l'épave. Il a, en outre, demandé si, au cas où le Fonds ne serait pas prêt à entreprendre une telle inspection, il indemniserait le Gouvernement de la République de Corée au titre des frais engagés par celui-ci pour mener à bien cette enquête qui constituerait une mesure de sauvegarde contre une éventuelle pollution par les hydrocarbures. Pour finir, ce gouvernement a souhaité savoir si le Fonds de 1971 financerait les frais engagés par les autorités coréennes aux fins de l'enlèvement du navire naufragé et de sa cargaison.

5.5.3 A sa 47ème session, le Comité exécutif a examiné la question et il a estimé qu'il n'appartenait pas au Fonds de 1971 de procéder lui-même à des opérations de nettoyage ou de prendre des mesures de sauvegarde, ni d'entreprendre des enquêtes dans ces domaines, et que le Fonds de 1971 ne devrait donc pas procéder à l'enquête demandée. Le Comité a émis l'avis selon lequel il lui incomberait de décider, sur une base objective et à la lumière de toutes les circonstances de l'affaire, si les frais de toute enquête ou de toute opération qui serait menée par le Gouvernement de la République de Corée au titre de l'enlèvement des hydrocarbures ou de l'épave seraient recevables aux fins d'indemnisation (document FUND/EXC.47/14, paragraphe 3.7.7).

5.5.4 La délégation de la République de Corée a déclaré que son Gouvernement souhaitait trouver une solution à la question de l'enlèvement de l'épave. Elle a mentionné qu'un comité ad hoc composé de plusieurs autorités publiques intéressées avait été constitué pour prendre des mesures antipollution et qu'une décision finale serait prise lorsque tous les éléments auraient été dûment examinés, y compris la position

adoptée par le Comité exécutif. Elle a déclaré que le Gouvernement de la République de Corée souhaiterait procéder à des discussions plus détaillées avec le Fonds de 1971 une fois qu'il aurait pris sa décision. Le Fonds de 1971 n'a pas encore été informé qu'une telle décision ait été prise par le Gouvernement de la République de Corée.

5.5.5 En octobre et en novembre 1996, la police maritime a procédé à une inspection sous-marine de l'épave afin de déterminer s'il y avait un risque qu'une nouvelle fuite d'hydrocarbures se produise. Il n'a été observé aucune fuite d'hydrocarbures pendant la période de l'enquête. Le Fonds de 1971 n'a pas encore été informé des conclusions de l'enquête.

5.6 Paiement effectué par la Fédération nationale des coopératives de pêche

5.6.1 En janvier 1997, la Fédération nationale des coopératives de pêche (National Federation of Fisheries Co-operatives, NFFC) a payé le solde de 40% de la plupart des demandes établies relatives aux opérations de nettoyage. En conséquence, la NFFC a acquis, par subrogation, le solde de ces demandes à l'encontre du Fonds de 1971, à raison des montants acquittés.

5.6.2 A la 52ème session du Comité, la délégation de la République de Corée a noté que la NFFC avait acquitté le solde de 40% des demandes au titre des opérations de nettoyage afin d'éviter tout nouveau retard dans leur paiement. Elle a déclaré que le Fonds de 1971 devrait rembourser à la NFFC le montant que celle-ci avait versé pour honorer ces demandes, assorti des intérêts.

5.6.3 L'Administrateur a déclaré qu'à son avis, le Fonds de 1971 ne pourrait pas rembourser à la NFFC le montant de sa demande subrogée qui correspondait au solde des demandes établies au titre des frais de nettoyage, tant que les paiements du Fonds étaient limités à 60% des demandes établies conformément à la décision du Comité exécutif, étant donné que tous les demandeurs devraient être traités de la même façon (document 71FUND/EXC.52/11, paragraphe 3.5.4).

5.7 Enquête sur la cause du sinistre et action récursoire

5.7.1 L'Agence coréenne d'enquêtes sur les accidents maritimes (Maritime Accident Inquiry Agency, MAIA) a procédé à une enquête sur la cause du sinistre. Celle-ci a révélé que l'échouement initial était imputable à une décision du capitaine du *Yuil N°1* qui avait choisi de naviguer dans une passe étroite et dangereuse entre deux îles, à la suite de quoi le navire s'était échoué sur un îlot rocheux.

5.7.2 S'agissant des opérations de renflouement et de remorquage du *Yuil N°1* qui ont suivi l'échouement initial et qui se sont finalement soldées par son naufrage, les conclusions du MAIA peuvent être récapitulées comme suit.

Lorsque le navire de la Marine est arrivé sur les lieux de l'échouement du *Yuil N°1*, le caboteur-citerne était en train de sombrer et 90% de la chambre des machines était remplie d'eau de mer. En effet, la chambre des machines et une citerne à cargaison avaient été perforées. Le capitaine du navire de la Marine s'est mis à agir comme s'il était à la tête des opérations de sauvetage sans entrer en communication avec la Police maritime, laquelle était responsable de ces opérations et se trouvait également sur place. Compte tenu de l'étendue de la nappe d'hydrocarbures, le capitaine du navire de la Marine a recommandé au capitaine du *Yuil N°1* de le renflouer dans l'espoir qu'il ne sombrerait pas une fois accouplé au navire de la Marine après sa remise à flot. Le capitaine du *Yuil N°1* a souligné le risque que courait le caboteur-citerne de sombrer après son renflouement mais il a finalement accepté la proposition du capitaine du navire de la Marine de le remettre à flot. A la demande du capitaine du *Yuil N°1*, le remorqueur a entrepris de renflouer le caboteur-citerne en le dégageant du rocher sur lequel il était échoué. Le remorqueur y est facilement parvenu. Le *Yuil N°1* a ensuite été amarré le long du navire de la Marine à l'aide de plusieurs aussières, puis le navire de la Marine et le remorqueur ont commencé à le tirer. Le *Yuil N°1* était alors immergé jusqu'au niveau du pont s'étendant de l'avant à l'arrière. Le navire de la Marine l'a remorqué pendant 20 minutes mais a abandonné l'opération lorsque le *Yuil N°1* l'a violemment heurté et que l'aussière arrière a lâché. Le remorqueur a poursuivi l'opération de remorquage pendant encore dix minutes jusqu'au moment où le *Yuil N°1* a commencé à s'enfoncer davantage. Celui-ci a sombré quatre heures plus tard par environ 75 mètres de fond.

5.7.3 Dans son rapport d'enquête, le MAIA précise que le capitaine du *Yuil N°1* n'avait vérifié ni le bordé endommagé, ni l'étendue de l'avarie, ni le volume d'eau qui avait pénétré dans le caboteur-citerne et qu'il

n'avait pas non plus évalué la situation du *Yuil N°1* ni pris de mesures d'urgence afin de réduire le risque de naufrage. Le MAIA a cependant admis que le naufrage était un cas de force majeure et a jugé que les mesures prises par le capitaine après l'échouement étaient inévitables. Le MAIA a également souligné que le capitaine du navire de la Marine avait agi témérairement étant donné que le *Yuil N°1* était immergé jusqu'au niveau du pont et que son remorquage suivant la méthode envisagée aurait pu, de ce fait, entraîner le naufrage du navire de la Marine. Le MAIA a conclu que, n'ayant pas pris l'initiative du remorquage, l'officier de navigation du remorqueur n'était pas responsable de l'accident.

5.7.4 L'assureur sur corps du *Yuil N°1* a engagé des poursuites judiciaires en République de Corée contre le propriétaire du remorqueur qui avait participé aux opérations de renflouement et de remorquage et contre le Gouvernement de la République de Corée, afin de recouvrer le montant versé au titre de l'avarie de coque (Won 1,173 milliard, soit £803 000). Dans son mémoire devant le tribunal, l'assureur sur corps a formulé les remarques suivantes:

- 1) Le remorqueur et le navire de la Marine avaient tous deux fait preuve de négligence en ce sens qu'ils n'avaient pas soigneusement vérifié l'état des parties abîmées du *Yuil N°1* et qu'ils n'avaient pas enlevé les hydrocarbures à bord du *Yuil N°1* avant de tenter de le renflouer.
- 2) Le remorqueur était du type utilisé pour l'accostage ou l'appareillage dans l'arrière-port et ne convenait pas pour assister le *Yuil N°1*. Il avait néanmoins tenté de remorquer le *Yuil N°1*. En outre, ni le capitaine ni le mécanicien du remorqueur ne se trouvaient à bord au cours de l'opération de remorquage.
- 3) Le capitaine du navire de la Marine avait agi témérairement en donnant pour instructions au remorqueur de renflouer le *Yuil N°1* sans envisager sérieusement le risque éventuel d'un naufrage du *Yuil N°1*.
- 4) En conséquence, le propriétaire du remorqueur et le Gouvernement de la République de Corée, en leur qualité d'employeurs du remorqueur et du navire de la Marine, respectivement, et donc co-auteurs des faits dommageables, devraient être conjointement et solidairement responsables des dommages causés à la coque du *Yuil N°1*.

5.7.5 Le tribunal de première instance a rendu son jugement le 27 août 1997. Il a débouté l'assureur sur corps de sa demande pour les motifs suivants:

Le *Yuil N°1* n'était pas immobilisé sur les rochers immergés, il a sombré progressivement. On prévoyait que les dommages causés par la fuite d'hydrocarbures de la cargaison seraient très graves si la brèche dans le fond du navire était élargie par un choc sur les rochers immergés. Par ailleurs, il était difficile aux parties en cause d'indiquer exactement les dimensions de la brèche, en raison du mauvais temps. Même si la barge pour le transfert des hydrocarbures était arrivée sur les lieux, elle n'aurait pas pu se placer le long du *Yuil N°1*. C'est dans ces circonstances que le capitaine de la Marine et l'officier du remorqueur avaient obtenu, pour les opérations de renflouement et de remorquage, l'accord du capitaine du *Yuil N°1*, qui connaissait mieux que quiconque la structure et l'état de son navire. Il serait donc difficile d'imputer la moindre faute au capitaine du navire de la Marine et à l'officier du remorqueur.

5.7.6 L'assureur sur corps a fait appel.

5.7.7 Au vu des conclusions de l'enquête sur la cause du sinistre, l'Administrateur considère que le Fonds de 1971 n'a pas de motif de contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité.

5.7.8 L'Administrateur propose que le Fonds de 1971 ne prenne pas la décision de former un recours contre un tiers, tant que la juridiction d'appel n'aura pas rendu son jugement dans l'action engagée par l'assureur sur corps.

5.8 Procédure en limitation et enquête sur la cause du sinistre

5.8.1 Le propriétaire du navire a entamé une procédure en limitation devant le tribunal du district de Pusan en avril 1996.

5.8.2 Le montant de limitation applicable au *Yuil N°1* est estimé à Won 250 millions (£173 000).

5.8.3 En mai 1996, des coopératives de pêcheurs avaient présenté devant le tribunal des demandes s'élevant au total à Won 60 milliards (£41 millions). Le Standard Club et le Fonds de 1971 ont présenté au tribunal leurs demandes subrogées concernant la pêche et les opérations de nettoyage, soit un montant total de Won 10 milliards (£6,9 millions). Les entreprises de nettoyage et les associations de pêcheurs qui, jusqu'ici, n'avaient reçu que 60% des montants convenus ont déposé des demandes pour le solde, à raison d'un montant total de Won 4,7 milliards (£3,2 millions) et Won 29 millions (£2 000), respectivement.

5.8.4 Au cours de l'audience, le Club et le Fonds de 1971 ont déposé des objections à l'encontre des demandes relatives à la pêche et les pêcheurs ont déposé des objections à l'encontre de toutes les demandes relatives au nettoyage.

5.8.5 Lors d'une audience tenue en octobre 1996, l'administrateur nommé par le tribunal a déclaré ne pas avoir suffisamment de preuves pour pouvoir procéder à une évaluation des demandes relatives à la pêche. Il a toutefois ajouté que, puisqu'il devait donner au tribunal son avis sur une telle évaluation, il proposait que le tribunal accepte un tiers des montants réclamés comme étant raisonnable. Le tribunal devrait se prononcer en octobre 1997.

5.8.6 A sa 50ème session, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de contester toute décision du tribunal si l'évaluation des demandes d'indemnisation faite par le tribunal n'était pas fondée sur les preuves requises (document 71FUND/EXC.50/17, paragraphe 3.9.4).

6 Honam Sapphire *(République de Corée, 17 novembre 1995)*

6.1 Le sinistre

6.1.1 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.

6.1.2 Le *Honam Sapphire* était inscrit auprès de la United Kingdom Steam Ship Assurance Association Ltd (le "UK Club").

6.2 Opérations de nettoyage et impact sur la mariculture et la pêche

6.2.1 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.

6.2.2 La pollution du rivage a été relativement légère. Les opérations de nettoyage à terre au moyen de méthodes manuelles ont commencé le 21 novembre 1995 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.

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

6.2.4 Une requête a été présentée pour de nouvelles opérations de nettoyage sur deux plages. Les experts du UK Club et du Fonds de 1971 examinent actuellement si ces opérations seraient justifiées d'un point de vue technique.

6.3 Niveau des paiements effectués par le Fonds de 1971

6.3.1 A sa 47^{ème} session, le montant total des demandes n'étant pas encore connu avec certitude, le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1971 devrait, jusqu'à nouvel ordre, limiter ses paiements à 60% des dommages avérés subis par chaque demandeur (document FUND/EXC.47/14, paragraphe 3.8.3).

6.3.2 A sa 53^{ème} session, le Comité exécutif a noté que les demandes présentées dans le cadre de la procédure en limitation étaient nettement inférieures aux montants demandés à l'origine et que l'Administrateur était d'avis, après avoir consulté les experts du Fonds de 1971, qu'il était fort peu probable que le montant de l'ensemble des demandes établies nées de ce sinistre dépasse le montant maximal d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le Comité a donc décidé d'autoriser l'Administrateur à payer intégralement toute demande ayant fait l'objet d'un règlement dans la mesure où la limite du propriétaire du navire était dépassée (document 71FUND/EXC.53/12, paragraphe 3.4.7).

6.4 Demandes d'indemnisation

6.4.1 Des demandes d'un montant total de Won 9,7 milliards (£6,7 millions) ont été présentées par diverses entreprises et autorités locales au titre des opérations de nettoyage. Certaines demandes relevant de cette catégorie ont été approuvées à raison d'un montant total de Won 5,8 milliards (£4 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.

6.4.2 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 (£34 millions) au titre des dommages causés à la pêche.

6.4.3 Deux groupes de demandes ont été réglés, parmi celles mentionnées au paragraphe 6.4.2. D'une part, neuf exploitants de filets fixes qui pêchent sur l'île de Doisan ont présenté des demandes d'un montant total de Won 173 millions (£120 000) au titre des dommages à leur matériel et du manque à gagner subi pendant l'interruption des activités de pêche à la suite du sinistre. Leurs demandes ont été réglées à raison de Won 106 millions (£73 000) et elles ont été acquittées en avril 1996 par le propriétaire du navire. D'autre part, la coopérative de pêche de Namhae a présenté des demandes, d'un montant total de Won 635 millions (£438 000), ayant trait à divers types de pêche pratiqués par ses membres. Ces demandes ont été réglées à raison d'un montant global de Won 203 millions (£140 000) et ont été acquittées en juillet 1996 par le propriétaire du navire.

6.4.4 En ce qui concerne la coopérative de pêche de Namhae, le calcul de ses demandes auquel ont procédé les experts engagés par le UK Club et le Fonds de 1971 s'est fondé sur l'interruption effective des activités pendant les opérations de nettoyage. La demande relative à la mortalité alléguée du poisson dans les cages 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.

6.4.5 Les règlements conclus jusqu'ici s'élèvent au total à Won 6,1 milliards (£4,2 millions). Des demandes d'un montant total de Won 53,360 milliards (£37 millions) sont en cours d'examen.

6.4.6 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.

6.5 Procédure en limitation et enquête sur la cause du sinistre

6.5.1 Le montant de limitation applicable au *Honam Sapphire* est de 14 millions de DTS (£12 millions).

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

6.5.3 Dans le cadre de la procédure en limitation, les diverses parties en cause ont présenté des demandes d'un montant total de Won 17,244 milliards (£12 millions). Ces demandes incluent celle du propriétaire du navire au titre de ses frais de nettoyage et les demandes qu'il a présentées par subrogation, relatives aux paiements encaissés par les entreprises de nettoyage et aux dommages à la pêche, pour un montant total de Won 9,384 milliards (£6,5 millions). Il y a aussi des demandes relatives aux dommages à la pêche présentées par plusieurs coopératives de pêcheurs, portant sur Won 7,394 milliards (£5,1 millions) ainsi que des demandes diverses, représentant Won 465 millions (£323 000).

6.5.4 A une audience tenue le 18 février 1997, le propriétaire du navire, après avoir consulté le UK Club et le Fonds de 1971, a présenté un rapport établi par l'ITOPF. Ce rapport critique l'évaluation faite par les experts pour le compte des demandeurs. L'ITOPF y démontre que cette évaluation des demandes est en grande partie subjective et que le demandeur n'a pratiquement pas fourni de pièces justificatives.

6.5.5 Les experts du Fonds de 1971 et du UK Club espéraient évaluer les demandes des coopératives de pêche nées du sinistre du *Honam Sapphire* selon une méthode analogue à celle adoptée dans l'affaire du *Sea Prince*, c'est-à-dire en utilisant les données concernant les ventes à la commission. Mais, pour plusieurs secteurs de la pêche, pratiquement aucune donnée de ce genre n'a été communiquée. En conséquence, il faudra fonder les évaluations, du moins pour certains secteurs, sur les statistiques nationales de la pêche.

6.5.6 La prochaine audience du tribunal aura lieu le 14 octobre 1997.

6.5.7 Il y a lieu de rappeler que le Comité exécutif a décidé, à sa 50ème session, que le Fonds de 1971 ne devrait pas contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité (document 71FUND/EXC.50/17, paragraphe 3.10.3).

7 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements figurant dans le présent document;
 - b) en ce qui concerne le sinistre du *Sea Prince*, décider s'il convient que le Fonds de 1971 conteste le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité ou engage une action récursoire contre un tiers (paragraphe 3.7.9 ci-dessus);
 - c) en ce qui concerne le sinistre du *Yeo Myung*, décider s'il convient que le Fonds de 1971 engage une action récursoire contre l'autre navire mis en cause dans le sinistre (paragraphe 4.4.5);
 - d) en ce qui concerne le sinistre du *Yuil N°1*, décider s'il convient que le Fonds de 1971 conteste le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité ou engage une action récursoire contre un tiers (paragraphe 5.7.7 et 5.7.8);
 - e) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées au sujet des sinistres dont traite le présent document.
-