



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

COMITÉ EXÉCUTIF
57ème session
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.57/5
22 janvier 1998
Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

SEA PRINCE, YEO MYUNG et OSUNG N°3

Note de l'Administrateur

1 Introduction

Le présent document indique les faits nouveaux survenus depuis la 55ème session du Comité exécutif en ce qui concerne les sinistres du *Sea Prince*, du *Yeo Myung* et de l'*Osung N°3*.

2 Sea Prince (République de Corée, 23 juillet 1995)

2.1 Le sinistre

2.1.1 Le navire-citerne chypriote *Sea Prince* (144 567 tjb) s'est échoué au large de l'île de Sordido, 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.

2.1.2 Quelque 5 000 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées à la suite de l'échouement. 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.

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

2.1.4 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).

2.1.5 L'assistant a fait transborder quelque 80 000 tonnes d'hydrocarbures dans des barges, laissant à bord 950 tonnes environ. Les hydrocarbures restés dans les citermes 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.

2.1.6 Pour ce qui est des opérations de nettoyage, ainsi que du traitement et du règlement dont les demandes d'indemnisation ont fait l'objet par le passé, il convient de se reporter au document 71FUND/EXC.55/6.

2.2 Niveau des paiements

2.2.1 Etant donné que le montant global des demandes présentées ou annoncées dépassait 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).

2.2.2 Compte tenu des renseignements dont il disposait alors 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 confirmation que le montant total des demandes relatives à la pêche aurait été sensiblement réduit (document FUND/EXC.47/14, paragraphe 3.6.3).

2.2.3 Etant donné que le montant total 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 pourraient passer de 25% à 50%.

2.2.4 À 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'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (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.

2.2.5 Le Comité exécutif a noté l'avis de l'Administrateur selon lequel, dans l'hypothèse décrite au paragraphe 2.2.4, 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 (£49 millions) (document 71FUND/EXC.53/12, paragraphe 3.3.9).

2.2.6 Comme cela est indiqué ci-dessous, la quasi totalité des demandes en suspens dans le secteur de la pêche et la totalité des demandes du secteur du tourisme ont été réglées sur la base de la méthode d'évaluation de l'ITOPF, sous réserve d'une confirmation des règlements des demandes visées au paragraphe 2.3.8. Le montant de la demande du propriétaire du navire au titre du coût des mesures mentionnées au paragraphe 2.2.5 a maintenant été clarifié. Compte tenu de ces faits nouveaux, l'Administrateur a décidé, le 22 janvier 1998, que le Fonds de 1971 acquitterait intégralement toutes les demandes qui avaient fait l'objet d'un règlement (pour autant qu'elles n'aient pas encore été acquittées), sous réserve de recevoir la confirmation susmentionnée.

2.3 Demandes d'indemnisation

2.3.1 Un bilan du règlement des demandes d'indemnisation au 20 septembre 1997 figure dans le tableau du paragraphe 3.6.13 du document 71FUND/EXC.55/6.

2.3.2 La quasi totalité des demandes relatives aux opérations de nettoyage ont été réglées à raison d'environ Won 19,7 milliards (£7 millions)^{<1>}. Ces demandes ont été intégralement acquittées par le propriétaire du navire et le UK Club qui ont présenté des demandes subrogées au Fonds de 1971.

2.3.3 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 représentait, au taux de change alors en vigueur, moins de 25% des montants que le Club avait étayés par des documents justificatifs.

2.3.4 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'Oki. L'Administrateur a approuvé cette demande en août 1996 à raison du montant réclamé, qui a été payé en septembre 1996 par le UK Club.

2.3.5 À la 55ème session du Comité exécutif, les demandes des secteurs de la pêche et du tourisme en République de Corée avaient été réglées à raison d'un montant total de Won 11,98 milliards (£4,3 millions). Ces demandes avaient été intégralement acquittées par le propriétaire du navire, à qui le Fonds de 1971 avait remboursé 50% des montants prévus dans les règlements.

2.3.6 Depuis la 55ème session du Comité exécutif, de nouvelles demandes du secteur de la pêche en République de Corée ont été réglées sur la base de la méthode d'évaluation de l'ITOPF, à raison d'un montant total de Won 1,476 milliard (£530 000). Ces demandes, qui, lorsqu'elles avaient été initialement soumises, s'élevaient à un montant total de Won 32,285 milliards (£11,6 millions) représentaient Won 8,838 milliards (£3,2 millions) lorsqu'elles avaient été déposées devant le tribunal. Les montants fixés dans les règlements ont été intégralement acquittés par le propriétaire du navire entre octobre 1997 et janvier 1998. Ce dernier a présenté une demande subrogée au Fonds de 1971, lequel a remboursé au propriétaire 50% des montants des règlements.

2.3.7 Au 15 janvier 1998, les demandes de cinq coopératives de pêche restaient en suspens. Les demandes qui avaient été initialement présentées s'élevaient à un montant total de Won 54,432 milliards (£19,5 millions). Les experts engagés par les demandeurs (KIMSCO) les avaient évaluées à Won 867 millions (£3,1 millions), tandis que les experts de l'ITOPF les avaient chiffrées à un montant total de Won 1,402 milliard (£503 000). Une demande d'un montant de Won 72 660 000 (£26 000) de la coopérative de pêche de Pusan au titre des pertes de recettes de navires de pêche n'a pas encore été évaluée par l'ITOPF.

2.3.8 Les plus importantes des demandes en suspens au 15 janvier 1998 avaient trait aux pêcheries communes et avaient été soumises par des membres de la coopérative de pêche de Yosu; elles s'élevaient initialement à Won 47,842 milliards (£10 millions). Les experts engagés par le demandeur (KIMSCO) avaient chiffré ces demandes à Won 7,807 milliards (£3 millions), et elles ont été déposées

<1> Dans le présent document, les montants en Won ont été convertis en livres sterling sur la base du taux de change du 31 décembre 1997, soit Won 2 789 = £1, sauf s'agissant des montants payés, qui ont été convertis au taux en vigueur à la date du paiement.

auprès du tribunal à raison de ce montant. L'ITOPF qui les avait initialement chiffrées à Won 1,141 milliard (£410 000) les a réévaluées en janvier 1998 et a porté ce chiffre à Won 1,454 milliard (£521 000). Cet accroissement était dû à un allongement de 0,5 mois de la période d'interruption de la pêche faisant suite au déversement d'hydrocarbures, et cela sur la base de données fournies par la police maritime. Le 20 janvier 1998, un accord a été conclu aux fins du règlement de ces demandes à raison du montant révisé calculé par l'ITOPF. Le 22 janvier 1998, un règlement a été conclu avec l'une des cinq associations villageoises de pêche appartenant à l'Association de pêche de Keoje, à raison de Won 30 millions (£11 000), alors que le montant réclamé s'élevait à Won 1,125 milliard (£400 000). Les accords de règlement de ces demandes devraient être signés sous peu.

2.3.9 Une demande de Won 767 millions (275 000) 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 (£102 000). Lors d'une audience tenue le 10 septembre 1997, le tribunal a rendu un jugement dit "de médiation" qui évaluait la demande à Won 400 millions (£143 000). Toute partie peut faire opposition à ce jugement, au plus tard deux semaines après qu'il lui a été notifié. À la suite d'un complément d'enquête effectué par les 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 fait opposition à ce jugement. Lors d'une audience tenue le 15 janvier 1998, le juge a déclaré que le demandeur devrait accepter la décision de médiation. Le demandeur a dit qu'il lui fallait du temps pour examiner la question plus avant et une nouvelle audience aura lieu le 20 février 1998.

2.3.10 Le tableau ci-après présente le bilan des demandes au 22 janvier 1998.

| Demandes réglées à l'amiable | | |
|-------------------------------------|--|---|
| Catégorie de demande | Montant initialement demandé (en millions de Won) | Montant convenu (en millions de Won) |
| Opérations de nettoyage | 21 544 | 19 700 |
| Pêche | 245 324 | 13 516 |
| Tourisme et agriculture | 4 759 | 493 |
| Total | 271 627 | 33 769 |
| | (£97,4 millions) | (£12,1 millions) |

| Demandes en instance devant le tribunal | | |
|--|--|--|
| | Montant initialement demandé (en millions de Won) | Montant demandé en justice (en millions de Won) |
| Opérations de nettoyage | 432 | 767 |
| Pêche | 1 739 | 95 |
| Demande du propriétaire relative à la récupération d'hydrocarbures et à l'enlèvement du navire | 20 900 | 20 900 |
| Total | 23 071 | 21 762 |
| | (£8,3 millions) | (£7,8 millions) |

^{<2>} Sous réserve de confirmation des règlements mentionnés au paragraphe 2.3.8

2.3.11 Comme cela est mentionné ci-dessus, l'Administrateur a décidé que le Fonds de 1971 devrait intégralement acquitter toutes les demandes ayant fait l'objet d'un règlement, sous réserve que les règlements visés au paragraphe 2.3.8 aient été confirmés. En conséquence, le Fonds de 1971 remboursera au propriétaire du navire, dans un proche avenir, les 50% restants de ses demandes subrogées.

2.4 Procédure en limitation

2.4.1 Le montant de limitation applicable au *Sea Prince* est de 14 millions de DTS, ce qui correspond à environ Won 32 milliards (£11,5 millions), au taux de change applicable le 31 décembre 1997. Le fonds de limitation n'ayant pas encore été constitué, le montant de limitation en Won n'a donc pas encore été fixé.

2.4.2 Le tribunal compétent 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. À cette date, il était saisi de demandes au titre des opérations de nettoyage, pour un montant global de Won 23,737 milliards (£8,5 millions), de demandes relatives à la pêche, pour un montant global de Won 70 713 milliards (£25 millions), de demandes relatives au tourisme et à l'agriculture pour un montant global de Won 4,589 milliards (£1,6 million) ainsi que d'une demande du propriétaire du navire au titre du coût des mesures liées aux travaux effectués sous contrat qui portaient sur la récupération des hydrocarbures, l'enlèvement de l'épave et d'autres opérations, pour un montant de Won 20,9 milliards (£7,5 millions), soit au total Won 120 milliards (£43 millions). Le montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds, qui est de 60 millions de DTS, correspond à environ Won 137 milliards (£49 millions), au taux de change applicable au 31 décembre 1997.

2.4.3 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.

2.4.4 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 critiquait l'évaluation faite par les experts des demandeurs. L'ITOPF y démontrait que l'évaluation des demandes faite par ces experts était en grande partie subjective et que les demandeurs n'avaient guère ou pas fourni de pièces justificatives.

2.4.5 Lors d'une audience tenue le 18 février 1997, l'administrateur nommé par le tribunal a communiqué son opinion ainsi qu'une liste des demandes qu'il estimait être recevables. L'administrateur a indiqué qu'il avait eu du mal à évaluer les demandes, faute de justifications objectives. Cependant, l'administrateur a déclaré recevables la plupart des montants demandés sans modification notable et il n'a pas tenu compte du rapport de l'ITOPF visé au paragraphe 3.6.4 ci-dessus.

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

2.4.7 Au 15 janvier 1998, l'ITOPF avait terminé l'évaluation de plus de 99% des demandes relatives à la pêche et des autres demandes soumises à la suite du sinistre. Les évaluations de l'ITOPF ont été communiquées au tribunal par le propriétaire du navire.

2.4.8 Plusieurs audiences ont eu lieu au cours de ces derniers mois. Le tribunal devrait se prononcer le 10 mars 1998.

2.4.9 À sa 55ème session, le Comité exécutif a confirmé sa position précédente selon laquelle 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 (document 71FUND/EXC.55/19, paragraphe 3.6.6).

3 **Yeo Myung**

(République de Corée, 3 août 1995)

3.1 **Le sinistre**

3.1.1 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 Koje (République de Corée). Deux des citernes à cargaison du navire-citerne ont été percées et environ 40 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées.

3.1.2 Pour ce qui est des opérations de nettoyage, ainsi que du traitement et du règlement dont les demandes ont fait l'objet par le passé, il convient de se reporter au document 71FUND/EXC.55/6.

3.2 **Demandes d'indemnisation**

3.2.1 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).

3.2.2 Lors de la 55ème session du Comité exécutif, des demandes d'un montant total de Won 757 millions (£523 000) au titre des opérations de nettoyage avaient été réglées à raison de Won 661 millions (£457 000). Elles avaient été acquittées en partie par l'assureur P & I du propriétaire du navire, à savoir la North of England Protection and Indemnity Association Limited (appelée le North of England Club), et en partie par le Fonds de 1971. Un certain nombre de demandes liées à la pêche et la totalité des demandes du secteur du tourisme avaient également été réglées et acquittées à raison de Won 141 millions (£50 000) et Won 269 millions (£117 000), respectivement.

3.2.3 Depuis la 55ème session du Comité, d'autres demandes du secteur de la pêche ont été réglées et acquittées à raison de Won 211 millions (£76 000).

3.2.4 Au 20 janvier 1998, les demandes qui restaient en suspens dans le secteur de la pêche s'élevaient à Won 4,785 milliards (£1,7 million). Ces demandes ont été chiffrées par l'ITOPF à Won 113 millions (£40 000).

3.2.5 Le 22 janvier 1998, un règlement a été conclu avec l'une des cinq associations villageoises de pêche affiliées à l'Association de pêche de Keoje, à raison de Won 30 millions (£11 000), alors que les montants réclamés s'élevaient à Won 1,125 milliard (£40 000). L'accord de règlement de cette demande devrait être signé sous peu.

3.2.6 Le tableau ci-après présente le bilan des demandes d'indemnisation au 22 janvier 1998.

| Catégorie de demandes | Montant initialement demandé (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 | 117 |
| Demandes relatives à la pêche | 8 602 | 141 | 141 |
| Demandes relatives à la pêche | 2 262 | 35 | 10 |
| Demandes relatives à la pêche | 2 974 | 115 | 115 |
| Tourisme | 2 592 | 269 | 269 |
| Opérations de nettoyage | 760 | 684 | 684 |
| Total | 22 200 (£8 millions) | 1 456 (£520 000) | 1 336 (£480 000) |

3.3 Procédure en limitation

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

3.3.2 Le tribunal a décidé de tenir son audience suivante lorsqu'il disposerait de la traduction des évaluations de l'ITOPF.

3.3.3 À 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).

3.3.4 À sa 55ème session, le Comité exécutif a décidé que le fonds de 1971 ne devrait pas engager une action récursoire contre le propriétaire du remorqueur (document 71FUND/EXC.55/19, paragraphe 3.7.4).

4 Osung N°3

4.1 Le sinistre

4.1.1 Le 3 avril 1997, le navire-citerne *Osung N°3* (786 tjb), immatriculé en République de Corée, s'est échoué sur l'île de Tunggado, 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.

4.1.2 Des hydrocarbures qui provenaient peut-être de l'*Osung N°3* ont atteint les parages de l'île de Tsushima, au Japon, le 7 avril 1997.

4.1.3 Des échantillons d'hydrocarbures ont été prélevés au Japon pour être comparés avec ceux qui s'étaient échappés de l'*Osung N°3*. Ces échantillons ont été envoyés pour analyse chimique. Les experts du Fonds de 1971 sont d'avis que les résultats des analyses montrent que les hydrocarbures prélevés au Japon concordent pleinement avec ceux qui se sont échappés de l'*Osung N°3*.

4.1.4 L'*Osung N°3* n'adhérait pas à un Club P & I mais avait une assurance de responsabilité jusqu'à concurrence de US\$1 million (£608 000) par sinistre.

4.1.5 Le montant de limitation applicable au navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est estimé à 104 500 DTS (£85 000).

4.1.6 Pour ce qui est des opérations de nettoyage en République de Corée et au Japon, et de l'impact sur la pêche, il convient de se reporter au document 71FUND/EXC.55/10.

4.2 Inspection de l'épave, enlèvement des hydrocarbures et questions connexes

4.2.1 Pour ce qui est des débats que le Comité exécutif a consacrés lors de ses précédentes sessions aux questions relatives à l'inspection de l'épave et à l'enlèvement des hydrocarbures, il convient de se reporter au paragraphe 3 du document 71FUND/EXC.55/10 et aux paragraphes 3.13.10 à 3.13.15 du document 71FUND/EXC.55/19.

4.2.2 On croit savoir que les autorités coréennes envisagent de perforer la coque pour évaluer la quantité d'hydrocarbures que renferment les citermes de l'épave. On croit savoir aussi que plusieurs sociétés d'assistance ont contacté les autorités coréennes et le propriétaire du navire, indiquant qu'elles étaient intéressées par les opérations d'enlèvement des hydrocarbures et de l'épave. Le Fonds de 1971 n'a pas reçu de renseignements sur la suite donnée à ces projets.

4.3 Demandes d'indemnisation

4.3.1 En ce qui concerne la République de Corée, des demandes d'indemnisation ont été présentées par la police maritime coréenne, des autorités locales, l'affréteur de l'*Osung N°3* et un certain nombre d'entrepreneurs ayant participé aux opérations de nettoyage et à l'inspection du navire naufragé, et par deux coopératives de pêche pour manque à gagner. Ces demandes, d'un montant total de Won 1,3 milliard (£466 000), sont examinées actuellement par les experts du Fonds de 1971.

4.3.2 Il y aura peut-être d'autres demandes présentées par les secteurs de la pêche et de la mariculture en République de Corée.

4.3.3 Des demandes d'un montant total de ¥659 millions (£3,1 millions) ont été soumises au titre des opérations de nettoyage effectuées au Japon. Une demande de ¥275 millions (£1,3 million) a été présentée par une coopérative de pêche japonaise au titre des pertes de recettes causées par le déversement d'hydrocarbures. Ces demandes sont actuellement examinées par les experts du Fonds de 1971.

4.3.4 On s'attend à la soumission d'une autre demande de quelque ¥60 millions (£280 000) par la Force d'autodéfense japonaise au titre d'opérations de nettoyage.

4.4 Niveau des paiements du Fonds de 1971

4.4.1 À sa 53ème session, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder à des règlements définitifs de toutes les demandes nées de ce sinistre, pour autant que celles-ci ne soulèvent pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était pas encore prononcé (document 71FUND/EXC.53/12, paragraphe 3.8.7).

4.4.2 À ses 54ème et 55ème sessions, le Comité exécutif a noté que l'on ne disposait que de très peu d'information quant au coût des opérations de nettoyage en République de Corée et que les secteurs de la pêche et de la mariculture présenteraient peut-être des demandes. Il était impossible de chiffrer le coût des opérations qui pourraient être entreprises pour empêcher de nouvelles fuites d'hydrocarbures ou pour enlever l'épave.

4.4.3 Étant donné le risque grave de pollution que représentait l'importante quantité d'hydrocarbures restant dans l'épave et la grande incertitude qui en résultait, le Comité exécutif a pensé, comme l'Administrateur, qu'il n'était pas possible d'évaluer raisonnablement le montant total des demandes nées du sinistre de l'*Osung N°3*. Le Comité a jugé nécessaire de mettre en balance, d'une part, la nécessité de faire preuve de prudence dans le paiement des demandes et, d'autre part, l'importance pour le Fonds de 1971 de verser des indemnités à un stade précoce, en gardant à l'esprit que le montant de limitation applicable à l'*Osung N°3* était très modique. Le Comité a donc décidé que, à ce stade, l'Administrateur soit autorisé à effectuer des paiements correspondant à 25% des dommages ou des pertes effectivement subis par chaque demandeur, tels qu'ils seraient évalués par les experts du Fonds de 1971 au moment du versement du paiement (documents 71FUND/EXC.54/10, paragraphe 3.5.7 et 71FUND/EXC.55/19, paragraphe 3.13.7).

4.4.4 Compte tenu de la grande incertitude résultant du fait qu'une quantité notable d'hydrocarbures restait dans l'épave et représentait un grave risque de pollution, le Comité exécutif a décidé, à sa 55ème session, de maintenir la limite des paiements du Fonds de 1971 à 25% du montant des dommages effectivement subis par chaque demandeur (document 71FUND/EXC.55/19, paragraphe 13.7).

4.4.5 Il n'est toujours pas possible de chiffrer le coût des opérations qui pourraient être entreprises pour empêcher de nouvelles fuites d'hydrocarbures ou pour enlever les hydrocarbures restant dans l'épave. Compte tenu de cette situation, l'Administrateur n'est pas en mesure de recommander une augmentation du niveau des paiements du Fonds de 1971.

4.5 Applicabilité des Conventions

4.5.1 Lorsque le sinistre de l'*Osung N°3* est survenu, la République de Corée n'était pas Partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ni à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le montant de l'indemnisation disponible pour les dommages causés en République de Corée doit donc être fixé en application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, à savoir 60 millions de DTS (environ £49 millions).

4.5.2 En ce qui concerne les dommages subis au Japon, la situation est différente. À l'époque du sinistre, le Japon était Partie aux Conventions de 1992; le montant maximal disponible pour les dommages subis au Japon sera donc calculé conformément à ces conventions, à savoir 135 millions de DTS (£110 millions), y compris tous les paiements versés aux demandeurs coréens et japonais en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Au cas où le montant total des demandes nées du sinistre au titre des dommages subis en Corée et au Japon dépasserait 60 millions de DTS et que les paiements prévus par la Convention de 1971 portant création du Fonds devraient être répartis au prorata, les demandeurs japonais auraient droit à une indemnisation additionnelle aux termes de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Étant donné que l'*Osung N°3* était immatriculé en République de Corée, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire serait celle qui est prévue par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

4.5.3 À sa 2ème session, tenue en octobre 1997, l'Assemblée du Fonds de 1992 a examiné la question de savoir si ce Fonds devrait verser aux demandeurs au Japon le solde des 75%, puis soumettre des demandes subrogées au Fonds de 1971 au cas où les paiements du Fonds de 1971 dépasseraient la limite des 25%. L'Assemblée a décidé qu'il serait approprié que le Fonds de 1992 intervienne à ce stade, étant donné qu'un État dans lequel la Convention de 1992 portant création du Fonds était entrée en vigueur avait ainsi garanti que les victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sur son territoire bénéficiaient d'un montant maximal d'indemnisation plus élevé que celui prévu par la Convention de 1971 portant création du Fonds. L'Assemblée a, par conséquent, autorisé l'Administrateur à verser le solde des demandes établies ayant trait aux dommages subis au Japon (document 92FUND/A.2/29, paragraphe 17.3.6).

4.5.4 L'Assemblée du Fonds de 1992 a chargé l'Administrateur d'étudier la situation juridique concernant le droit de subrogation du Fonds de 1992 eu égard aux sommes versées par le Fonds de 1992 aux demandeurs au Japon au cas où la limite du Fonds de 1971 ne serait pas dépassée (document 92FUND/A.2/29, paragraphe 17.3.7).

4.5.5 À l'issue de consultations avec les avocats japonais et coréens du Fonds de 1971, l'Administrateur a conclu que la question de la subrogation serait régie par le droit de la République de Corée. Le texte de l'accord de règlement contiendra une clause de subrogation rédigée en consultation par les avocats coréens et japonais.

4.6 Procédure en limitation en République de Corée

4.6.1 Le propriétaire du navire a entamé la procédure en limitation en République de Corée. Le tribunal a décidé que les demandes devraient avoir été soumises au 23 janvier 1998.

4.6.2 À sa 55ème session, le Comité exécutif a souscrit au point de vue de l'Administrateur selon lequel il n'existe aucun motif pour que le Fonds de 1971 s'oppose au droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité ou refuser la prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds (document 71FUND/EXC.55/19, paragraphe 3.13.9).

4.6.3 Dans ce contexte, il convient de se reporter à l'article V.7 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, lequel est libellé comme suit :

Lorsque le propriétaire ou toute autre personne établit qu'il pourrait être contraint de payer ultérieurement en tout ou en partie une somme pour laquelle il aurait bénéficié

d'une subrogation en vertu du paragraphe 5 ou 6 du présent article si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou autre autorité compétente de l'État où le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à l'intéressé de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds.

4.6.4 Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 notifieront au tribunal, d'ici au 23 janvier 1998, qu'ils devront verser des indemnités à des demandeurs victimes de dommages au Japon; ils ont provisoirement chiffré ces demandes à un montant total de ¥1,003 milliard (£360 000).

5 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à :

- a) prendre note des renseignements donnés dans le présent document; et
- b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées au sujet des sinistres du *Sea Prince*, du *Yeo Myung* et de l'*Osung N°3*.
