



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

COMITÉ EXÉCUTIF  
58ème session  
Point 6 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.58/5  
20 avril 1998

Original: ANGLAIS

## SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

### YUIL N°1 et OSUNG N°3

#### Note de l'Administrateur

<b>Résumé:</b>	Il a été envisagé de procéder à l'enlèvement des hydrocarbures qui restaient dans les épaves du <i>Yuil N°1</i> et de l' <i>Osung N°3</i> .
<b>Mesures à prendre:</b>	Décider du niveau des paiements concernant ces deux sinistres.

## 1 Introduction

Les sections 2 et 3 du présent document font le point sur la situation concernant les sinistres du *Yuil N°1* et de l'*Osung N°3*. La section 4 traite des questions relatives à l'enlèvement des hydrocarbures restant dans les épaves de ces deux navires. Enfin, la section 5 concerne le niveau des paiements du Fonds de 1971 concernant chacun de ces sinistres.

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

### 2.1 Le sinistre

2.1.1 Le caboteur-citerne 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 environ six 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 dix kilomètres

de la terre. Une brèche se serait ouverte dans trois citernes à cargaison et dans la chambre des machines à la suite de l'échouement.

2.1.2 Les côtes est et nord de l'île de Koeje, 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 qui a suivi l'échouement et le naufrage du navire. Les côtes situées à l'ouest de Pusan ont de nouveau été souillées par de petites quantités d'hydrocarbures qui ont fui de l'épave ultérieurement.

## 2.2 Opérations de nettoyage

En ce qui concerne les opérations de nettoyage, il convient de se reporter au document 71FUND/EXC.55/6.

## 2.3 Niveau des paiements

2.3.1 À sa 44ème session, eu égard à l'incertitude qui régnait concernant le montant total des demandes d'indemnisation, 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).

2.3.2 À la 47ème session du Comité exécutif, la délégation de la République de Corée 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, paragraphe 3.7.10).

## 2.4 Demandes d'indemnisation

2.4.1 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 Koeje. 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 12,383 milliards (£8,5 millions)<sup><1></sup>. L'assureur du propriétaire du navire, la Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited (le Standard Club), a honoré certaines de ces demandes en totalité et le Fonds de 1971 a remboursé au Club 60% de ces paiements. Les paiements effectués par le Fonds au titre de ces demandes représentent un montant total de Won 7,142 milliards (£5,6 millions).

2.4.2 Dans le secteur de la pêche, des demandes d'indemnisation ont été présentées par une coopérative de propriétaires de filets fixes, 11 associations de pêche, le propriétaire d'une ferme cultivant des algues porphyras, des ostréiculteurs et des mytiliculteurs. Ces demandes portaient sur les frais de nettoyage des filets, du matériel et des installations contaminés et sur le manque à gagner. Elles représentaient un montant total de Won 4,524 milliards (£2,8 millions). Des accords ont été conclus à raison d'un montant total de Won 3,235 milliards (£2,1 millions) en ce qui concerne ces demandes. Le Fonds de 1971 a payé 60% du montant du règlement au titre de certaines de ces demandes. Le Standard Club a payé intégralement les autres montants convenus et le Fonds de 1971 a remboursé 60% de chaque demande établie au Standard Club.

<sup><1></sup>

Dans le présent document, les montants en Won ont été convertis en livres sterling sur la base du taux de change du 14 avril 1998, soit Won 2 356 = £1, sauf s'agissant des montants payés, qui ont été convertis au taux en vigueur à la date du paiement.

2.4.3 À ce jour, des demandes ont été approuvées pour un montant total de Won 15,628 milliards (£6,6 millions), dont Won 12,393 milliards (£8,5 millions) ont trait aux opérations de nettoyage et Won 3,235 milliards (£1,4 million) se rapportent à la pêche. Les paiements 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.

2.4.4 Des demandes d'un montant total de Won 25 millions (£10 600) au titre d'opérations de nettoyage et des demandes d'un montant total de Won 60,031 milliards (£25 millions) au titre de la pêche n'ont pas encore été réglées.

2.4.5 Les tableaux ci-dessous présentent un bilan des demandes d'indemnisation au 15 avril 1998.

<b>Demandes réglées à l'amiable</b>			
	Montant réclamé (en millions de Won)	Montant évalué par les experts du Fonds de 1971 (en millions de Won)	Montant convenu (en millions de Won)
Demandes relatives à la pêche	4 524	3 235	3 235
Demandes au titre d'opérations de nettoyage	12 564	12 393	12 393
<b>Total</b>	<b>17 088</b> (£7,3 millions)	<b>15 628</b> (£6,6 millions)	<b>15 628</b> (£6,6 millions)

<b>Demandes en instance devant le tribunal</b>		
	Montant réclamé (en millions de Won)	Montant évalué par les experts du Fonds de 1971 (en millions de Won)
Demandes relatives à la pêche	60 031	2 301
Demandes au titre d'opérations de nettoyage	25	-
<b>Total</b>	<b>60 056</b> (£25 millions)	<b>2 301</b> (£1 million)

## 2.5 Procédure en limitation

2.5.1 Le propriétaire du navire a entamé la procédure en limitation devant le tribunal du district de Pusan en avril 1996. Le montant de limitation applicable au *Yuil N°1* est estimé à Won 250 millions (£106 000).

2.5.2 En mai 1996, des coopératives de pêcheurs avaient présenté devant le tribunal des demandes s'élevant au total à Won 60 milliards (£26 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 (£4,2 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 (£2,0 millions) et Won 29 millions (£12 000), respectivement.

2.5.3 Au cours de l'audience, le Standard 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.

2.5.4 Lors d'une audience tenue en octobre 1996, un 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.

2.5.5 En novembre 1997, le tribunal a rendu sa décision et a adopté la proposition de l'administrateur d'accepter un tiers des demandes relatives à la pêche. Le Fonds de 1971 a fait opposition à la décision du tribunal.

## 2.6 Enquête sur la cause du sinistre et action récursoire

2.6.1 L'Agence coréenne d'enquête 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.

2.6.2 En ce qui concerne les 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, la MAIA a précisé dans son rapport d'enquête 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. La 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. La MAIA a également souligné que le capitaine du navire de la Marine avait agi témérement 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. La 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.

2.6.3 L'assureur sur corps du *Yuil N°1* a engagé des poursuites judiciaires en République de Corée contre le Gouvernement coréen et le propriétaire du remorqueur, eu égard à la négligence dont ils avaient fait preuve lors des opérations de renflouement et de remorquage, afin de recouvrer le montant versé au titre de l'avarie de coque (Won 1,173 milliard, soit £803 000). Le tribunal de première instance a rendu son jugement en août 1997 et a débouté l'assureur sur corps. Ce dernier a fait appel.

2.6.4 Au vu des conclusions de l'enquête sur la cause du sinistre, le Comité exécutif a décidé à sa 55ème session qu'il n'y avait pas de motifs permettant au Fonds de 1971 de contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité. Le Comité exécutif a décidé de ne pas prendre de décision quant à la question de savoir si le Fonds de 1971 devrait former un recours contre des tiers tant que la Cour d'appel n'aurait pas rendu son jugement dans l'action engagée par l'assureur sur corps (document 71FUND/EXC.55/19, paragraphes 3.8.7 et 3.8.8). Ce jugement n'a pas encore été rendu.

## 3 Osung N°3 (République de Corée, 3 avril 1997)

### 3.1 Le sinistre

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

3.1.2 Les hydrocarbures déversés se sont répandus dans un rayon de 15 km<sup>2</sup> autour du lieu de l'échouement. On a estimé qu'il y avait entre 50 et 200 tonnes d'hydrocarbures dans cette zone. De

petites quantités décroissantes d'hydrocarbures ont continué à s'échapper du navire submergé et au 9 avril 1997, seules de faibles traînées irisées étaient visibles à la surface.

3.1.3 La police maritime coréenne, assistée des autorités locales et d'entreprises de nettoyage engagées par le propriétaire du navire, a organisé et mené les opérations de nettoyage en mer. Une centaine de navires se sont employés à pulvériser du dispersant, à écumer et à enlever manuellement les hydrocarbures à l'aide de matériaux absorbants. Les opérations de nettoyage en mer ont pris fin le 12 avril 1997.

3.1.4 Bien que les côtes des petites îles proches du lieu de l'échouement aient été souillées, aucune pollution du littoral du continent n'a été signalée.

3.1.5 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. La Japan Maritime Safety Agency a déployé environ 150 navires pour lutter contre les hydrocarbures en mer entre le 7 et le 21 avril. Les hydrocarbures ont également touché le littoral au nord-ouest de l'île de Tsushima. Le nettoyage du littoral a été effectué par des pêcheurs, des membres de la Force d'autodéfense, des sapeurs-pompiers, des agents municipaux et des volontaires.

3.1.6 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. D'après les experts du Fonds de 1971, les résultats des analyses montraient que les hydrocarbures prélevés au Japon correspondent pleinement à ceux qui s'étaient échappés de l'*Osung N°3*.

### 3.2 Impact sur la pêche

#### *République de Corée*

3.2.1 Sur la côte méridionale, la pêche traditionnelle et l'aquaculture intensive sont pratiquées dans toute la région. Les secteurs importants à cet égard sont la pêche pratiquée dans les zones communes, la pêche côtière à filets fixes et l'industrie de mariculture de grande envergure. Il semble que l'impact des hydrocarbures sur la pêche et la mariculture ait été minime.

#### *Japon*

3.2.2 L'île de Tsushima abrite des activités de pisciculture et de pêche à filets fixes et l'on y trouve aussi une communauté de marins-pêcheurs. Ces ressources auraient prétendument subi des dommages mais à ce jour, aucune indication sur l'ampleur de l'impact n'a été fournie.

### 3.3 Demandes d'indemnisation

3.3.1 En ce qui concerne la République de Corée, des demandes d'indemnisation ont été présentées par la police maritime coréenne, les 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. Des demandes d'un montant total de Won 1,2 milliard (£52 000) ont été examinées par les experts du Fonds de 1971. De nouvelles demandes d'un montant total de Won 140 millions (£60 000) sont actuellement examinées.

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

3.3.3 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 d'un montant de ¥285 millions (£1,3 million) a été présentée par une coopérative de pêche japonaise au titre du manque à gagner causé par le déversement d'hydrocarbures. Ces demandes sont actuellement examinées par les experts du Fonds de 1971.

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

#### 3.4 Niveau des paiements du Fonds de 1971

3.4.1 À ses 54ème et 55ème sessions, le Comité exécutif a noté que l'on ne disposait que de très peu d'informations 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 a également noté qu'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.

3.4.2 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 était 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 (document 71FUND/EXC.54/10, paragraphe 3.5.7). À ses 55ème et 57ème sessions, le Comité a décidé de maintenir à 25% la limite des paiements du Fonds de 1971 (documents 71FUND/EXC.55/19, paragraphe 3.13.7 et 71FUND/EXC.57/15, paragraphe 3.6.6).

#### 3.5 Applicabilité des Conventions

3.5.1 Lorsque le sinistre de l'*Osung N°3* s'est produit, 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 droits de tirage spéciaux (DTS) (environ £48 millions).

3.5.2 À l'époque du sinistre, toutefois, le Japon était Partie à la Convention 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 (£108 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 où 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.

3.5.3 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 des 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).

### 3.6 Procédure en limitation en République de Corée

3.6.1 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 (£600 000) par sinistre.

3.6.2 Le montant de limitation applicable au navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est estimé à 104 500 DTS (£84 000).

3.6.3 Le propriétaire du navire a fait une demande auprès du tribunal compétent pour engager la procédure en limitation; cette demande a été accordée en octobre 1997.

3.6.4 En janvier 1998, le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont notifié au tribunal qu'ils devraient verser des indemnités à des demandeurs victimes de dommages au Japon et ont provisoirement chiffré le montant total de ces demandes à ¥1,003 milliard (£460 000).

### 3.7 Enquête sur la cause du sinistre

3.7.1 Dans un jugement rendu le 24 juin 1997, le tribunal criminel coréen compétent a déclaré que le capitaine de l'*Osung N°3* avait engagé le navire dans une zone interdite afin de gagner du temps et qu'il n'avait pas navigué avec l'attention voulue. Le tribunal lui a donc infligé une peine d'un an de prison.

3.7.2 À sa 55ème session, le Comité exécutif a décidé que, compte tenu des conclusions du tribunal criminel, il n'existait aucun motif pour que le Fonds de 1971 s'oppose au droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité ou refuse 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 Questions relatives à l'enlèvement des épaves de l'*Yuil N°1* et de l'*Osung N°3* et récupération des hydrocarbures restant à bord

### 4.1 *Yuil N°1*

4.1.1 En novembre 1995, la police maritime a ordonné au propriétaire du *Yuil N°1* 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 courait un grand risque de fuites d'hydrocarbures qui causeraient une nouvelle pollution.

4.1.2 Lors de la 47ème session du Comité exécutif, la délégation coréenne avait 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 coréen souhaiterait procéder à des discussions plus détaillées avec le Fonds de 1971 une fois qu'il aurait pris sa décision (document 71FUND/EXC.47/14, paragraphe 3.7.11).

4.1.3 En 1997, l'Institut coréen de recherche sur les navires et la mécanique des océans a présenté un rapport d'enquête sur le *Yuil N°1*. Il a conclu qu'il était peu probable que l'épave en arrive à être complètement recouverte de vase ou que les hydrocarbures restant dans les citernes se solidifient. Il a également indiqué que certaines des citernes contenaient encore des hydrocarbures, que la corrosion des bordés extérieurs endommagés entraînerait des fuites d'hydrocarbures dans les dix années à venir et que les hydrocarbures restants devraient donc être enlevés au plus tôt. Il a reconnu que divers facteurs rendaient difficile l'enlèvement des hydrocarbures et de l'épave mais que ces opérations pourraient toutefois être effectuées avec succès si elles étaient menées au moment voulu et à l'aide d'un matériel adapté. Il a conclu que l'on devrait d'abord récupérer les hydrocarbures puis enlever l'épave car cette façon de procéder réduirait le risque de déversement d'hydrocarbures. Il a prévu que l'enlèvement des hydrocarbures et de l'épave prendrait environ quatre mois et coûterait quelque Won 9 milliards (£6,2 millions).

#### 4.2 Osung N°3

4.2.1 À sa 53ème session, le Comité exécutif avait noté que selon toute probabilité, une quantité notable d'hydrocarbures restait à bord du navire submergé, que ces hydrocarbures, s'ils s'échappaient, risquaient de toucher un grand nombre d'installations aquacoles situées à environ sept kilomètres au nord du lieu où le navire avait sombré et que de telles fuites pourraient donner lieu à d'importantes demandes d'indemnisation.

4.2.2 Le Comité exécutif a appuyé la démarche proposée par l'Administrateur qui avait l'intention de procéder, avec les autorités coréennes, à des entretiens concernant le moyen le plus approprié de traiter les hydrocarbures restant à bord du navire submergé, sans impliquer le Fonds de 1971 dans l'exécution de ces opérations. L'Administrateur a souligné qu'il préciserait que le Fonds de 1971 pouvait seulement aider les autorités coréennes en leur fournissant des conseils d'experts et qu'il ne pouvait pas participer aux opérations consistant à inspecter le navire, à faire des réparations pour empêcher toute nouvelle fuite d'hydrocarbures ou à enlever des hydrocarbures du navire. Il avait également déclaré qu'il préciserait que le Fonds de 1971 ne pouvait pas garantir qu'il payerait les coûts de telles opérations mais que ces coûts devraient faire l'objet d'une demande d'indemnisation dont la recevabilité serait évaluée sur la base des critères énoncés par l'Assemblée et le Comité exécutif (document 71FUND/EXC.53/12, paragraphes 3.8.3 et 3.8.5).

4.2.3 Le Comité a rappelé que, pour le sinistre du *Tanio* (France, 1980), le Fonds de 1971 avait été présent lors des réunions tenues par le Gouvernement français et des sociétés d'ingénierie maritime pour envisager le meilleur moyen de traiter la partie avant immergée du navire-citerne. Il a également été rappelé que le Fonds de 1971 avait fait savoir au Gouvernement français que, à son avis, le pompage des hydrocarbures de l'épave qui était proposé semblait être une mesure raisonnable pour prévenir ou, du moins, réduire tout nouveau dommage par pollution. Il a en outre été rappelé que la demande du Gouvernement français au titre des frais de l'opération de pompage n'avait pas été acceptée dans sa totalité.

4.2.4 Le Fonds de 1971 a engagé un expert d'un cabinet londonien d'inspection maritime pour surveiller les opérations et assurer la liaison avec les autorités coréennes, lesquelles envisageaient de prendre des mesures aux fins de l'inspection de l'épave de l'*Osung N°3* et de l'enlèvement des hydrocarbures. L'expert s'est rendu en République de Corée à deux reprises en 1997 et s'est entretenu avec la police maritime coréenne sur ces questions.

4.2.5 En avril/mai 1997, les autorités coréennes ont procédé à des inspections de l'épave au moyen d'un véhicule commandé à distance. Les inspections, qui se sont parfois heurtées à des problèmes techniques, ont établi que l'épave se trouvait en position verticale, qu'un certain nombre de citernes latérales bâbord à l'avant étaient endommagées et que des traces d'hydrocarbures s'échappaient d'une citerne à cargaison bâbord.



4.2.6 L'expert du Fonds de 1971 a fait part à la police maritime coréenne de l'opinion de l'Administrateur selon laquelle les hydrocarbures restant à l'intérieur de l'épave de l'*Osung N°3* constituaient un risque grave de pollution et qu'il importait que des mesures adéquates soient prises afin d'empêcher de nouvelles fuites. L'expert a indiqué qu'à son avis, les inspections effectuées au moyen d'un véhicule commandé à distance ne pouvaient fournir que des renseignements très limités et qu'il était nécessaire de faire appel à des plongeurs expérimentés qui détermineraient l'état du navire. Diverses méthodes d'enlèvement des hydrocarbures ont également été discutées lors de la réunion.

4.2.7 Les autorités coréennes, le propriétaire du navire et le propriétaire de la cargaison ont demandé au Fonds de 1971 de prendre des mesures visant à enlever l'épave ou les hydrocarbures, ou à garantir le paiement de telles mesures. Des sociétés d'assistance ont également demandé au Fonds de 1971 quelle était sa position eu égard au paiement des opérations d'enlèvement des hydrocarbures. Dans sa réponse, l'Administrateur a expliqué quels étaient le rôle du Fonds de 1971 et les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation.

4.2.8 En 1997, l'Institut coréen de recherche sur les navires et la mécanique des océans a présenté un rapport d'enquête sur l'*Osung N°3*. Dans ce rapport, il a estimé que les citernes de l'épave de l'*Osung N°3* renfermaient environ 1 400 tonnes d'hydrocarbures qui ne se solidifieraient probablement pas. Il a conclu que des hydrocarbures pourraient encore s'échapper si le navire endommagé subissait de nouvelles détériorations, si un autre navire ou des appareils de pêche devaient toucher l'épave ou encore, si l'épave était dérangée par le passage d'un typhon. Étant donné le risque de déversement additionnel et l'impact possible sur les zones de pêche, les installations de mariculture et les plages d'agrément, il a également conclu qu'une opération d'enlèvement des hydrocarbures devrait être menée le plus rapidement possible pour réduire le risque de pollution car 60% à 80% des hydrocarbures pourraient être récupérés. Il a également conclu que l'épave elle-même devrait être renflouée afin d'éliminer complètement le risque de pollution additionnelle. Bien que la meilleure époque pour les opérations d'enlèvement de l'épave et des hydrocarbures se situe entre mars et mai, il a indiqué que compte tenu de l'urgence des travaux, les opérations pourraient être menées entre septembre et novembre. Il a estimé que l'enlèvement des hydrocarbures prendrait quatre mois et coûterait Won 4 milliards (£2,8 millions), tandis que l'enlèvement de l'épave durerait trois mois et coûterait Won 3 milliards (£2,1 millions).

#### 4.3 Faits nouveaux intervenus concernant ces deux sinistres

4.3.1 À la demande du Gouvernement coréen, l'expert engagé par le Fonds de 1971 s'est rendu en République de Corée à plusieurs reprises en février et mars 1998 pour participer à des discussions concernant la méthode la plus appropriée de procéder à l'enlèvement des hydrocarbures du *Yuil N°1* et de l'*Osung N°3* et selon le Fonds de 1971, ces débats ont été très constructifs. L'Administrateur s'est rendu en République de Corée en mars 1998 et a mené des discussions utiles avec les autorités coréennes sur cette question.

4.3.2 L'Administrateur a informé les autorités coréennes que le Fonds de 1971 pensait également que les hydrocarbures devraient être enlevés des deux épaves dès que possible et que cette opération était particulièrement importante dans le cas de l'*Osung N°3* car selon le Fonds, il présentait un risque de pollution plus grave. Il a également indiqué que tout serait mis en oeuvre pour s'assurer que les opérations d'enlèvement des hydrocarbures des deux épaves soient effectuées entre avril et juin 1998, période à laquelle les conditions météorologiques devraient être favorables.

4.3.3 Plusieurs entreprises ont soumis des offres pour réaliser ces opérations et le Fonds de 1971 a été invité à donner son avis sur les offres reçues.

4.3.4 Lors des discussions menées avec les autorités coréennes, l'Administrateur a souligné que le Fonds de 1971 ne pouvait participer à la décision concernant la méthode à utiliser et l'entrepreneur à engager. Il a indiqué que c'était aux autorités coréennes qu'il revenait de prendre cette décision et d'assumer la responsabilité du contrat avec la ou les entreprises engagées pour procéder à

l'enlèvement des hydrocarbures et que le Fonds de 1971 pouvait uniquement donner des avis. Il a précisé qu'aucun des experts engagés par le Fonds de 1971 n'avait l'autorité de prendre des engagements au nom du Fonds et que ces experts avaient uniquement un rôle consultatif auprès du Fonds. Il a expliqué que le Fonds de 1971 ne pouvait pas garantir le paiement des coûts de toutes les opérations ou activités entreprises. Il a également déclaré que les demandes au titre du coût de ces opérations et activités seraient examinées de la même façon que les autres demandes d'indemnisation. L'Administrateur a appelé l'attention sur le fait que pour prendre une décision quant à la question de savoir si les demandes d'indemnisation ayant trait aux opérations visant à enlever les hydrocarbures des épaves du *Yuil N°1* et de l'*Osung N°3* sont recevables et dans quelle mesure, il faudra se fonder sur les critères énoncés dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1971 portant création du Fonds et la législation coréenne destinée à mettre en application ces conventions, de même que sur les critères adoptés par l'Assemblée du Fonds de 1971, c'est-à-dire qu'il faudra que ces opérations soient raisonnables d'un point de vue objectif et que le rapport entre les coûts et les avantages en résultant ou les avantages prévus soit aussi raisonnable.

4.3.5 En avril 1998, les autorités coréennes ont mené des négociations avec un entrepreneur potentiel en vue de passer un contrat pour l'enlèvement des hydrocarbures des deux épaves. À la demande des autorités coréennes, l'Administrateur et les experts techniques du Fonds de 1971 ont participé aux négociations pour donner leur avis sur des questions d'ordre juridique et technique. Ces négociations n'ont malheureusement pas débouché.

4.3.6 Le Fonds de 1971 croit savoir que les autorités coréennes sont actuellement en train de mener des discussions avec un autre entrepreneur potentiel.

## **5 Niveau des paiements du Fonds de 1971**

### **5.1 Sinistre du Yuil N°1**

5.2 Comme il a été indiqué à la section 2.3 ci-dessus, le Comité exécutif a décidé que les paiements du Fonds de 1971 concernant le sinistre du *Yuil N°1* devraient pour l'instant être limités à 60% du montant des demandes établies.

5.2.1 L'Administrateur considère que si, d'après les experts du Fonds de 1971, l'enlèvement des hydrocarbures du *Yuil N°1* est effectué avec succès sans causer de fuites notables d'hydrocarbures et que seule une quantité minimale d'hydrocarbures reste dans l'épave, il n'y aurait plus aucun risque que le montant total des demandes d'indemnisation dépasse 60 millions de DTS. L'Administrateur propose donc que le Comité exécutif l'autorise à relever les paiements jusqu'à 100% concernant le sinistre du *Yuil N°1* lorsque ces conditions seront remplies.

### **5.3 Sinistre de l'Osung N°3**

5.3.1 Le Comité exécutif a décidé que les paiements eu égard au sinistre de l'*Osung N°3* devraient pour l'instant être limités à 25% des demandes établies, comme il est indiqué à la section 3.4 ci-dessus.

5.3.2 L'Administrateur considère que si, d'après les experts du Fonds de 1971, l'enlèvement des hydrocarbures de l'*Osung N°3* est effectué avec succès sans causer de fuites notables d'hydrocarbures et que seule une quantité minimale d'hydrocarbures reste dans l'épave, le risque de pollution additionnelle serait éliminé et il n'y aurait plus de risque de recevoir des demandes d'indemnisation d'un montant élevé. L'Administrateur propose que le Comité l'autorise à relever la limite des paiements du Fonds de 1971 à 75% des demandes établies lorsque ces conditions seront remplies.

**6 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;
  - b) réexaminer le niveau des paiements du Fonds de 1971 en ce qui concerne les sinistres du *Yuil N°1* et de l'*Osung N°3*; et
  - c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées concernant les sinistres du *Yuil N°1* et de l'*Osung N°3*.
-