



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

COMITÉ EXÉCUTIF
59ème session
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.59/7/Add.1
23 octobre 1998

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

YUIL N°1 ET OSUNG N°3

Note de l'Administrateur

Résumé:	Les opérations menées à bord de l' <i>Osung N°3</i> ont permis de constater que seules d'infimes quantités d'hydrocarbures se trouvaient encore dans les citernes à cargaison.
Mesures à prendre:	Décider si les demandes d'indemnisation présentées au titre de l'opération menée à bord de l' <i>Osung N°3</i> seront recevables au cas où l'on ne trouverait pas d'importantes quantités d'hydrocarbures à bord.

1 Introduction

On trouvera dans le présent document un complément de renseignements sur les opérations visant à enlever les hydrocarbures de l'épave submergée de l'*Osung N°3*.

2 Opérations d'enlèvement des hydrocarbures

2.1 Dès le stade de la planification, KMPRC avait décidé qu'afin de limiter les coûts afférents à la mobilisation et à la démobilisation des moyens mis en oeuvre, les opérations visant à enlever les hydrocarbures de l'*Osung N°3* commenceraient tout de suite après que les hydrocarbures eurent été enlevés du *Yuil N°1*. Ces opérations ont donc commencé le 2 septembre 1998.

2.2 Des problèmes pratiques se sont posés, du fait notamment des forts courants, du mauvais temps, des débris qui, constamment, se plaquaient sur l'épave, mais aussi du constat que les panneaux

d'accès aux citernes et les capots des ouvertures pratiquées pour les opérations de nettoyage avaient été mal fixés. Malgré ces obstacles, on a pu percer des trous dans toutes les citernes dès le 22 octobre 1998. Seules de petites quantités d'hydrocarbures, dues sans doute à l'effet d'"adhésion", ont été trouvées à bord. Étant donné l'emplacement des trous percés dans le bordé de muraille, il reste toutefois à vérifier un volume de 40 à 43 m³ dans chaque citerne pour voir si on y trouve des hydrocarbures. Une fois les deux soutes à combustible vérifiées et, éventuellement, vidées, il faudra encore vérifier les espaces restants des soutes à combustibles qui, à elles deux, peuvent contenir un maximum d'environ 350 m³ d'hydrocarbures. L'on ignore la quantité exacte qui se trouve dans les deux soutes à combustible mais, d'après le registre de bord, celle-ci serait inférieure à 100 m³.

2.3 Les opérations décrites au paragraphe 2.2 ci-dessus avaient un caractère exploratoire; il s'agissait en effet de déterminer les volumes d'hydrocarbures se trouvant encore à bord du navire. Les seules opérations de pompage menées jusqu'à présent ont porté sur l'enlèvement d'eaux sales de certaines soutes à combustible qui contenaient des traces d'hydrocarbures. Ces opérations ont duré environ quatre jours et n'ont posé aucun problème particulier, grâce au matériel utilisé pour percer les trous, qui est muni d'un système de pompage intégral. Comme il est indiqué au paragraphe 3.2.14 du document 71FUND/EXC.59/7, il a fallu mettre au point une méthode spéciale pour vérifier les espaces restants des citernes à cargaison et pomper les hydrocarbures qui pourraient s'y trouver.

3 Demandes d'indemnisation au titre des opérations d'enlèvement des hydrocarbures

3.1 Les coûts de l'enlèvement des hydrocarbures du *Yuil N°1* et de l'*Osung N°3* ont été provisoirement répartis à raison de 50% chacun. Ce partage sera rectifié une fois achevées les deux opérations et une fois connue la durée de chacune d'entre elles. Ces dépenses communes, estimées à environ £1.0 million, auraient été encourues même si l'on avait enlevé uniquement les hydrocarbures du *Yuil N°1*.

3.2 Du fait des difficultés techniques rencontrées ainsi que des retards imputables aux intempéries et aux forts courants, l'on s'attend à ce que le coût des opérations menées à bord de l'*Osung N°3* soit légèrement supérieur à celui encouru lors des opérations du *Yuil N°1*. Ce coût sera d'ailleurs encouru que l'on trouve ou non des hydrocarbures dans les citernes à cargaison et les soutes à combustible.

3.3 L'*Osung N°3* transportait 1 700 tonnes de fuel-oil lourd en tant que cargaison. La police maritime coréenne et les experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) engagés par le Fonds de 1971 estiment n'avoir repéré que 200 à 500 m³ d'hydrocarbures à la surface de la mer, lors du survol de la zone.

3.4 À sa 53^{ème} 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 (document 71FUND/EXC.53/12, paragraphe 3.8.2).

3.5 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.

3.6 Les inspections de l'épave effectuées en avril et mai 1997 sous les auspices de la police maritime coréenne et de l'Institut coréen de recherche sur les navires et la mécanique des océans se sont révélées fort difficiles. Elles ont toutefois permis de conclure que toutes les citernes à cargaison à l'exception de la citerne n°1 sur bâbord, endommagée au moment de l'abordage, étaient intactes et qu'au moins 1 000 tonnes d'hydrocarbures ou de combustible de soute restaient à bord.

3.7 L'Administrateur estime que, en se fondant sur les renseignements disponibles au moment auquel les travaux ont commencé, il était raisonnable de supposer que d'importantes quantités d'hydrocarbures se trouvaient encore à bord de l'*Osung N°3* et, de ce fait, de prendre des mesures pour enlever les hydrocarbures que l'on croyait encore dans l'épave. Pour cette raison, il juge recevables, dans leur principe, les demandes d'indemnisation présentées au titre des coûts afférents à ces opérations, même si l'on ne trouve pas d'importantes quantités d'hydrocarbures dans les citernes à cargaison de l'*Osung N°3*.

4 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; et
 - b) décider si les demandes d'indemnisation au titre de l'opération menée à bord de l'*Osung N°3* sont recevables même si l'on ne trouve pas à bord d'importantes quantités d'hydrocarbures.
-