



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
2 octobre 1998

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

YUIL N°1 et OSUNG N°3

Note de l'Administrateur

Résumé:

En ce qui concerne le *Yuil N°1*, la plupart des demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage et du secteur des pêches ont été réglées. Les opérations d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave du *Yuil N°1* ont été menées à bien. Le niveau des paiements du Fonds de 1971 a donc été porté de 60% à 100% des demandes établies. Le Fonds de 1971 a versé de grosses indemnités à la Marine Pollution Response Corporation au titre des opérations d'enlèvement des hydrocarbures. S'agissant de l'*Osung N°3*, les préparatifs vont bon train et les opérations d'enlèvement des hydrocarbures devraient commencer prochainement.

Mesures à prendre:

Décider si le Fonds de 1971 doit engager une action récursoire dans le cadre du sinistre du *Yuil N°1*; examiner le niveau des paiements en ce qui concerne le sinistre de l'*Osung N°3*.

1 Introduction

Le présent document porte sur deux sinistres qui ont eu lieu en République de Corée. Le premier, qui est survenu le 21 septembre 1995, mettant en cause le pétrolier coréen *Yuil N°1*. Le second, mettant en cause le pétrolier coréen *Osung N°3*, est survenu le 3 avril 1997. Le présent document fait le point de chacun de ces sinistres, s'arrêtant plus particulièrement sur l'opération d'enlèvement des hydrocarbures restant à bord de l'un et l'autre et sur le niveau des paiements du Fonds de 1971 en ce qui concerne chacun de ces sinistres.

2 Rappel des faits

2.1 Yuil N°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), le 21 septembre 1995. 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.

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

Enquête sur la cause du sinistre et action récursoire

2.1.4 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.

2.1.5 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.

2.1.6 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 millions, soit £803 000)^{<1>}. Le tribunal de première instance a rendu son jugement en août 1997 et a débouté l'assureur sur corps. Ce dernier a fait appel de ce jugement.

2.1.7 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).

<1> Dans le présent document, les montants en Won ont été convertis en livres sterling sur la base du taux de change en vigueur le 28 septembre 1998, soit Won 2 360=£1, sauf s'agissant des montants payés, qui ont été convertis au taux en vigueur à la date du paiement.

2.1.8 Dans un jugement rendu en juillet 1998, la Cour d'appel a fait sienne la position du tribunal de première instance, selon laquelle il n'y avait eu négligence de la part ni du remorqueur ni du navire de la Marine pendant les opérations de renflouement et de remorquage; elle a donc débouté l'assureur sur corps de son action. Ce dernier n'a pas fait appel de ce jugement.

2.1.9 Étant donné la décision de la Cour d'appel, l'Administrateur estime qu'il n'existe aucun motif justifiant une action récursoire du Fonds de 1971 contre un tiers. Le Comité exécutif est invité à se prononcer sur cette question.

2.2 Osung N°3

Le sinistre

2.2.1 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 3 avril 1997. 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.

2.2.2 Les hydrocarbures déversés se sont répandus sur une superficie d'environ 15 km² 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.

2.2.3 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.

2.2.4 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.

2.2.5 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.

2.2.6 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*.

Enquête sur la cause du sinistre

2.2.7 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.

2.2.8 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).

3 Récupération des hydrocarbures restant à bord de épaves

3.1 Rappel des faits

Yuil N°1

3.1.1 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.

3.1.2 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 9 000 millions (£6,2 millions).

Osung N°3

3.1.3 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.

3.1.4 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.

3.2 Opérations de renflouement

Préparatifs

3.2.1 À la demande du Gouvernement coréen, un expert d'une société d'études maritimes 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* ; 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.

3.2.2 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.

3.2.3 En réponse à un appel d'offres lancé par les autorités coréennes, plusieurs entreprises ont soumis des offres pour réaliser ces opérations; le Fonds de 1971 a été invité à donner son avis sur les offres reçues.

3.2.4 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* étaient recevables et dans quelle mesure, il faudrait 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 faudrait 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.

3.2.5 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 abouti.

3.2.6 À l'issue de longues négociations, un contrat a été conclu le 13 mai 1998 entre la Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC) et une entreprise néerlandaise d'assistance (Smit Tak BV) pour l'enlèvement des hydrocarbures des deux navires. Selon les dispositions de ce contrat, les hydrocarbures du *Yuil N°1* seraient enlevés en premier et l'entreprise procéderait immédiatement après à l'enlèvement des hydrocarbures se trouvant à bord de l'*Osung N°3*.

3.2.7 Étant donné que les épaves gisaient par 70 mètres de fond, le contrat stipulait que l'opération se ferait au moyen d'un système de percement et de pompage téléguidé très perfectionné utilisant des appareils télécommandés pour percer des trous dans les citernes, raccorder valves, pompes et tuyaux et pomper les hydrocarbures jusqu'à la surface de l'eau. Une fois les hydrocarbures amenés par pompage, chaque citerne devait être lavée avec de l'eau chauffée jusqu'à 50°C minimum. Les hydrocarbures ainsi récupérés et l'eau de lavage devaient être stockés à bord d'une barge puis pompés jusqu'à une installation de réception située à terre. L'entreprise Smit Tak serait responsable de toutes les opérations menées en milieu sous-marin et KMPRC de tout ce qui concernait les barges, remorqueurs et navires de récupération des hydrocarbures et de la mise à disposition d'une base située à terre.

3.2.8 Le contrat entre KMPRC et Smit Tak a été conclu sur la base de US\$65 500 (£39 000) la journée. On a estimé que l'enlèvement des hydrocarbures des deux épaves prendrait en tout 77 jours ouvrables. Le coût total de l'opération sous contrat était estimé à US\$5 859 000 (£3,5 millions), auquel s'ajouterait le coût de l'entreposage et de l'enlèvement des hydrocarbures récupérés. KMPRC allait en outre encourir d'importantes dépenses.

Enlèvement des hydrocarbures de l'épave du Yuil N°1

3.2.9 L'enlèvement des hydrocarbures de l'épave du Yuil N°1 a commencé le 24 juin 1998. Initialement, un certain nombre de difficultés techniques ont surgi, mais celles-ci ont été surmontées et l'enlèvement s'est ensuite déroulé sans heurt, pour s'achever le 31 août 1998, date à laquelle les 11 citernes avaient toutes été vidées et lavées; les hydrocarbures récupérés avaient été enlevés de la barge à bord de laquelle ils avaient été entreposés. Environ 670 m³ d'hydrocarbures ont été récupérés des citernes du Yuil N°1. À un moment donné de l'opération, une quantité insignifiante d'hydrocarbures s'est échappée.

3.2.10 Un inspecteur indépendant, d'une société londonienne, a été engagé par KMPRC pour certifier que toutes les citernes avaient été vidées de leur cargaison et des combustibles de soute et que chaque citerne avait été lavée selon les modalités énoncées au paragraphe 3.2.7 jusqu'à ce qu'il soit établi que l'eau de lavage ne contenait plus d'hydrocarbures ou de résidus huileux.

3.2.11 Les experts engagés par le Fonds de 1971 étaient sur place tout au long des opérations en qualité d'observateurs. Une fois les opérations menées à bien, les experts ont délivré un certificat attestant que, de leur point de vue, il ne restait plus dans les citernes de polluants en quantité significative.

Enlèvement des hydrocarbures de l'épave de l'Osung N°3

3.2.12 KMPRC et Smit Tak ont déplacé les opérations sur le site de l'Osung N°3 le 2 septembre 1998.

3.2.13 À l'issue d'une première inspection, force a été de constater que le courant était bien plus fort que prévu (jusqu'à 3,8 noeuds) et que, de ce fait, la visibilité dans les fonds marins de la zone de l'épave ne dépassait guère 1,5 mètres. Pour cette raison, les opérations sous-marines n'ont pu être menées que pendant 13 heures par jour, et non pendant les 20 heures escomptées, à l'instar de ce qui avait pu se faire pour le Yuil N°1.

3.2.14 On a trouvé l'épave recouverte de débris, d'algues et de mollusques. Des opérations ont été menées pour débarrasser l'épave de ces débris, mais de nouveaux débris s'y sont vite substitués. De nouvelles inspections ont permis de constater que les panneaux d'accès aux citernes et les capots des ouvertures pratiquées dans les citernes pour les opérations de nettoyage étaient mal fixés. Il a donc fallu modifier la méthode d'enlèvement des hydrocarbures pour empêcher toute fuite au cas où les capots en venaient accidentellement à se détacher en cours d'opération. Des tuyaux sont en train d'être insérés dans les citernes pour faciliter le pompage.

3.2.15 Les opérations ont été interrompues par des typhons du 18 au 26 septembre puis de nouveau du 29 septembre au 2 octobre 1998.

3.2.16 Si les conditions météorologiques le permettent, le pompage des hydrocarbures devrait commencer début octobre 1998; les opérations pourraient se terminer durant la première moitié de novembre 1998.

4 Niveau des paiements

4.1 Yuil N°1

4.1.1 À sa 44^{ème} session, compte tenu de l'incertitude planant sur le montant total des demandes d'indemnisation nées du sinistre du Yuil N°1, le Comité exécutif a décidé que les paiements du Fonds de 1971 devaient, à ce stade, être limités à 60% du montant des dommages avérés subis par chaque demandeur (document FUND/EXC.46/12, paragraphe 4.5.6). Cette décision a été confirmée à la 47^{ème} session du Comité (document FUND/EXC.47/14, paragraphe 3.7.10).

4.1.2 À la 58^{ème} session du Comité exécutif, la délégation coréenne a indiqué au Comité qu'à ce stade les opérations consisteraient uniquement à enlever les hydrocarbures et que la question de savoir

si les épaves devraient être enlevées serait examinée à un stade ultérieur. Cette délégation a déclaré que le Gouvernement coréen serait disposé à prendre un engagement aux termes duquel, si et dans la mesure où, par suite d'une demande d'indemnisation présentée par le Gouvernement coréen au titre du coût de l'enlèvement de l'épave de l'un ou l'autre des navires, le montant total des demandes établies nées de l'un ou l'autre des sinistres dépassait le montant maximal de l'indemnisation payable en vertu 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), le Gouvernement ne donnerait pas suite à cette demande, que ce soit dans son intégralité ou en partie, contre le Fonds de 1971 (document 71FUND/EXC.58/15, paragraphe 3.5.10).

4.1.3 À sa 58ème session, le Comité exécutif a considéré que si, de l'avis des experts du Fonds de 1971, l'enlèvement des hydrocarbures du *Yuil N°1* était effectué avec succès sans causer de fuites notables d'hydrocarbures et que seule une quantité minimale d'hydrocarbures restait dans l'épave, il n'y aurait plus aucun risque que le montant total des demandes dépasse 60 millions de DTS. Le Comité a donc décidé d'autoriser l'Administrateur à relever le montant des paiements concernant le sinistre du *Yuil N°1* jusqu'à 100% des demandes établies une fois qu'il aurait la preuve que ces conditions ont été remplies et que le montant stipulé dans le contrat conclu pour récupérer les hydrocarbures est tel que le montant total des demandes ne risque pas de dépasser 60 millions de DTS, sous réserve que le Gouvernement coréen ait pris un engagement du type de celui qui est indiqué au paragraphe 4.1.2 ci-dessus (document 71FUND/EXC.58/15, paragraphe 3.5.11).

4.1.4 Le 15 septembre 1998, le Fonds de 1971 a reçu du Gouvernement de la République de Corée un engagement signé par le ministre des affaires maritimes et des pêches, libellé comme suit:

"Le Gouvernement de la République de Corée s'engage à ne pas faire valoir et à n'encourager personne à faire valoir de demande à l'encontre du propriétaire du *Yuil N°1*, son assureur ou le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au titre de l'enlèvement de l'épave du *Yuil N°1*, si et dans la mesure où par suite d'une telle demande le montant total des demandes établies nées du sinistre du *Yuil N°1* dépassait le montant maximal de l'indemnisation payable en vertu 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."

4.1.5 Après avoir reçu cet engagement de la part du Gouvernement coréen, l'Administrateur a procédé à une nouvelle évaluation du niveau des paiements du Fonds de 1971 en ce qui concerne le sinistre du *Yuil N°1*, compte tenu des avis exprimés par l'expert indépendant et les experts du Fonds de 1971. Il a estimé qu'il était acquis que l'enlèvement des hydrocarbures du *Yuil N°1* avait été mené à bien sans qu'il y ait eu de fuites conséquentes d'hydrocarbures et qu'il ne restait plus dans le navire qu'une petite quantité d'hydrocarbures et que les conditions fixées par le Comité exécutif étaient désormais remplies pour que le niveau des paiements soit relevé. Pour cette raison, l'Administrateur a décidé, le 21 septembre 1998, conformément à l'autorité que lui a conférée le Comité exécutif, de porter les paiements du Fonds de 1971 de 60% à 100% de chaque demande établie au titre du sinistre du *Yuil N°1*.

4.2 *Osung N°3*

4.2.1 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, à sa 54ème session, 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 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).

4.2.2 À sa 58ème session, le Comité exécutif a considéré que si, de l'avis des experts du Fonds de 1971, l'enlèvement des hydrocarbures de l'*Osung N°3* était effectué avec succès sans causer de fuites notables d'hydrocarbures et que seule une quantité minimale d'hydrocarbures restait dans l'épave, le risque d'une pollution additionnelle serait éliminé et qu'il n'y aurait plus de risque de recevoir des demandes d'indemnisation d'un montant élevé. Le Comité a donc décidé d'autoriser l'Administrateur à relever la limite des paiements du Fonds de 1971 à 75% des demandes établies une fois que l'Administrateur aurait la preuve que ces conditions ont été remplies et que les montants stipulés dans le contrat conclu pour enlever les hydrocarbures sont tels que le montant total des demandes ne risque pas de dépasser 60 millions de DTS, sous réserve que le Gouvernement coréen ait pris un engagement du type de celui qui est indiqué au paragraphe 4.1.2 ci-dessus (document 71FUND/EXC.58/15, paragraphe 3.5.12).

4.2.3 La situation n'a pas évolué de manière à permettre de remplir les conditions d'un relèvement du niveau des paiements au titre du sinistre de l'*Osung N°3*. Les paiements du Fonds de 1971 restent donc fixés à 25% des demandes établies.

4.2.4 À la date à laquelle est survenu le sinistre de l'*Osung N°3*, la République de Corée n'était pas Partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ou à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le montant disponible pour le versement d'indemnités au titre des dommages subis en République de Corée sera donc déterminé conformément à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds, soit 60 millions de DTS (ou environ £48 millions).

4.2.5 En revanche, le Japon, lui, était Partie aux Conventions de 1992 au moment du sinistre. Le montant maximal disponible pour le versement d'indemnités au titre de dommages subis au Japon sera donc fixé conformément à ces Conventions, soit 135 millions de DTS (£109 millions), y compris tous paiements éventuellement versés à des demandeurs coréens ou 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 de ce sinistre au titre de dommages subis en République de Corée et au Japon dépassait 60 millions de DTS, et où les paiements effectués en vertu du Fonds de 1971 devaient être versés au pro rata, les demandeurs japonais auraient droit à des indemnités supplémentaires en vertu 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 énoncée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

4.2.6 À sa 2ème session, tenue en octobre 1997, l'Assemblée du Fonds de 1992 a examiné la question de savoir si le Fonds de 1992 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 le Fonds de 1992 était entré 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).

5 Demandes d'indemnisation

5.1 Opérations d'enlèvement d'hydrocarbures

5.1.1 À ce jour, KMPRC a présenté trois demandes d'indemnisation, lesquelles demandes portent sur les montants versés à Smit Tak au titre du contrat conclu et des dépenses encourues par KMPRC dans le cadre de sa participation aux opérations (personnel, barges, remorques, autres engins, services techniques et appui général).

5.1.2 Dans les premiers temps des opérations, KMPRC s'est entretenu avec le Conseiller juridique, qui s'est rendu en République de Corée à deux reprises, et avec les experts techniques du Fonds au sujet de la présentation de ses demandes et des documents qu'il devait fournir à l'appui de ces

demandes. De ce fait les demandes étaient fort bien présentées, et les documents à l'appui ont en général suffi pour permettre au Fonds de 1971 d'examiner les demandes rapidement.

5.1.3 Les rubriques qui n'ont pas encore été approuvées ont essentiellement trait aux dépenses de personnel et aux frais généraux. Le montant de la demande a été, pour de nombreuses rubriques, réduit pour tenir compte de la valeur résiduelle du matériel en question. Un ajustement (à la hausse ou à la baisse) interviendra lorsque les opérations seront achevées et que l'on connaîtra la valeur résiduelle ou la valeur à la vente du matériel.

5.1.4 Les coûts afférents aux opérations du *Yuil N°1* et de l'*Osung N°3* ont été provisoirement répartis entre les deux affaires sur une base 50:50. Cette répartition sera ajustée lorsque les deux opérations seront achevées et que l'on connaîtra la durée de l'une et de l'autre.

5.1.5 Le 20 juillet 1998, KMPRC a présenté une première demande d'indemnisation, d'un montant de Won 2 427 millions (£1,2 million), qui portait à la fois sur des coûts afférents uniquement au sinistre du *Yuil N°1* et des coûts afférents aux deux sinistres. La demande a été approuvée pour un montant de Won 1 300 millions (£627 000), dont Won 1 106 millions (£533 000) avaient trait au *Yuil N°1* uniquement et Won 195 millions (£94 000) aux deux navires. Le 25 août 1998, le Fonds de 1971 a versé Won 722 millions (£348 000).

5.1.6 Une deuxième demande a été présentée par KMPRC le 24 août 1998, laquelle demande ne portait que sur des coûts afférents à l'opération du *Yuil N°1* et s'élevait à Won 1 434 millions (£691 000). La demande a été approuvée pour le montant demandé; 60% de cette demande, soit Won 861 millions (£415 000), ont été réglés le 5 septembre 1998.

5.1.7 Une troisième demande, d'un montant de Won 2 568 millions (£1,1 million), a été présentée par KMPRC le 14 septembre 1998. Cette demande portait sur des coûts afférents au seul *Yuil N°1* et d'autres sur les deux opérations. Elle a été approuvée pour un montant de Won 2 341 millions (£992 000). Une somme de Won 2 258 millions (£975 000) a été payée le 24 septembre 1998, représentant 100% des dépenses approuvées pour le *Yuil N°1* (l'Administrateur avait en effet relevé le pourcentage, voir paragraphe 4.1.5), et 50% des coûts afférents aux deux opérations.

5.1.8 Le 24 septembre 1998, le Fonds de 1971 a également versé à KMPRC le solde de 40% en ce qui concerne les première et deuxième demandes, soit Won 481 millions (£208 000) et Won 574 millions (£248 000).

5.1.9 Après avoir de nouveau examiné les rubriques de la première demande présentée par KMPRC laissées en suspens, en tenant compte de nouveaux renseignements et des documents fournis à l'appui, le Fonds de 1971 a approuvé un montant supplémentaire de Won 391 millions (£169 000). Le 24 septembre 1998, le Fonds de 1971 a payé Won 210 millions (£91 000), soit 100% des coûts approuvés afférents uniquement au *Yuil N°1* et 50% du coût approuvé afférent aux deux opérations.

5.1.10 D'autres demandes vont être présentées au titre des opérations du *Yuil N°1*, lesquelles demandes porteront sur les dépenses engagées par KMPRC en ce qui concerne le personnel affecté aux opérations, les services techniques fournis par certains entrepreneurs locaux, l'entreposage et l'élimination des hydrocarbures récupérés et le personnel d'appui. L'on s'attend à ce que ces demandes s'élèvent à quelque Won 3 000 millions (£1,3 million).

5.1.11 Étant donné qu'aucun hydrocarbure n'a encore été récupéré de l'épave de l'*Osung N°3*, aucun paiement n'est intervenu en ce qui concerne les rubriques relevant du sinistre de l'*Osung N°3*. Comme il est indiqué au paragraphe 5.1.4 ci-dessus, les rubriques concernant les deux opérations ont été provisoirement répartis entre les deux sur une base 50:50, mais seule la part correspondant au *Yuil N°1* a été payée.

5.2 *Yuil N°1*: autres demandes

5.2.1 Des demandes d'indemnisation relatives aux opérations de nettoyage ont été reçues de la part de divers entrepreneurs, d'une coopérative de pêche, de la police maritime de Pusan et de la ville de Koeje. On est parvenu à un accord sur le montant des demandes avec la plupart des entrepreneurs et autres demandeurs, lequel montant s'élève au total à Won 12 383 millions (£8,5 millions). L'assureur du propriétaire du navire, la Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited (le Standard Club), a intégralement payé un certain nombre de ces demandes; le Fonds de 1971 a remboursé au Standard Club 60% de ces paiements. Le montant total des paiements effectués par le Fonds au titre de ces demandes est de Won 7 142 millions (£5,6 millions).

5.2.2 Pour l'instant, des demandes ont été approuvées pour un montant total de Won 16 024 millions (£5,8 millions), dont Won 12 393 millions (£4,5 millions) au titre des opérations de nettoyage et Won 3 631 millions (£1,3 million) au titres de demandes relatives à la pêche. Les paiements effectués se montent à Won 11 943 millions (£4,3 millions), dont les paiements du Fonds de 1971 s'élèvent à Won 10 015 millions (£3,6 millions).

5.2.3 Des demandes relatives à la pêche d'un montant total de Won 25 031 millions (£9,0 millions), que les experts du Fonds ont évaluées à Won 272 millions (£98 000), n'ont pas encore été réglées. Des demandes relatives aux opérations de nettoyage d'un montant de Won 25 millions (£9 000) et des demandes relatives à la pêche d'un montant de Won 15 530 millions (£5,6 millions) n'ont pas encore été évaluées.

5.2.4 Les tableaux ci-après présentent un bilan des demandes d'indemnisation au 30 septembre 1998, à l'exclusion des opérations de pompage.

Demandes réglées à l'amiable			
	Montant de la demande d'indemnisation (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	13 742	3 631	3 631
Demandes au titre d'opérations de nettoyage	12 564	12 393	12 393
Total	26 306 (£9,4 millions)	16 024 (£5,8 millions)	16 024 (£5,8 millions)

Demandes en instance devant le tribunal		
	Montant de la demande d'indemnisation (en millions de Won)	Montant évalué par les experts du Fonds de 1971 (en millions de Won)
Demandes relatives à la pêche	25 031	272
Demandes relatives à la pêche	15 530	Reste à évaluer
Demandes au titre d'opérations de nettoyage	25	Reste à évaluer
Total	40 586 (£14,6 millions)	272 (£98 000)

5.3 *Osung N°3*: autres demandes d'indemnisation

5.3.1 En République de Corée, des demandes d'indemnisation ont été présentées par la police maritime de Corée, un certain nombre d'autorités locales, l'affrètement de l'*Osung N°3* et divers entrepreneurs, au titre de leur participation aux opérations de nettoyage et de l'inspection du navire, et

par deux associations de coopératives de pêcheurs au titre d'un manque à gagner. Les experts du Fonds de 1971 ont examiné des demandes s'élevant au total à Won 1 200 millions (£510 000). De nouvelles demandes, d'un montant total de Won 140 millions (£59 000) sont en cours d'examen.

5.3.2 Cinq demandes, d'un montant total de ¥673 millions (£2,9 millions) ont été présentées au titre des opérations de nettoyage menées au Japon. À l'issue d'une évaluation préliminaire, les Fonds de 1971 et 1992 ont fait un paiement provisoire de ¥130 millions (£566 000) à l'un des demandeurs en juin 1998. Une demande de ¥282 millions (£1,3 million) a été présentée par une association japonaise de coopératives de pêcheurs au titre du manque à gagner imputable au déversement d'hydrocarbures. Les experts du Fonds de 1971 examinent actuellement l'ensemble de ces demandes.

5.3.3 L'on s'attend à recevoir une autre demande, d'un montant d'environ ¥60 millions (£260 000), de la part de la Japanese Self Defence Force, au titre des opérations de nettoyage. Sinon, aucune autre demande n'est prévue.

6 Procédure en limitation engagée en République de Corée

6.1 Yuil N°1

6.1.1 Le propriétaire du *Yuil N°1* a entamé une 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).

6.1.2 En mai 1996, des coopératives de pêcheurs avaient présenté devant le tribunal des demandes d'indemnisation se montant à Won 60 000 millions (£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, lesquelles représentaient un montant total de Won 10 000 millions (£4,2 millions). Les entreprises de nettoyage et les associations de pêcheurs qui, à l'époque, n'avaient perçu que 60% des montants convenus, ont déposé des demandes pour le solde, représentant un montant total de Won 4 700 millions (£2,0 millions) et Won 29 millions (£12 000), respectivement.

6.1.3 Au cours des audiences devant le tribunal, le Standard Club et le Fonds de 1971 ont élevé des objections contre les demandes relatives à la pêche, et les pêcheurs ont contesté toutes les demandes relatives aux opérations de nettoyage.

6.1.4 Lors d'une audience tenue en octobre 1996, l'administrateur nommé par le tribunal a dit ne pas disposer de suffisamment d'éléments de preuve pour lui permettre d'évaluer les demandes d'indemnisation relatives à la pêche. Il a toutefois fait valoir que puisqu'il lui fallait donner un avis à ce sujet devant le tribunal, il proposait que celui-ci accepte un tiers des montants demandés comme étant raisonnable.

6.1.5 En novembre 1997, le tribunal a rendu son jugement, faisant sienne la proposition de l'administrateur d'accepter un tiers des demandes d'indemnisation au titre de la pêche. Le Fonds de 1971 fait opposition à la décision du tribunal.

6.2 Osung N°3

6.2.1 L'*Osung N°3* n'était inscrit auprès d'aucun Club P & I, mais était assuré en responsabilité pour un montant maximal de US\$1 million (£600 000) par sinistre.

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

6.2.3 Le propriétaire du navire s'est adressé au tribunal compétent pour engager une procédure en limitation, qui a été accordée en octobre 1997.

6.2.4 En janvier 1998, le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont fait savoir au tribunal qu'ils devraient payer des indemnités aux demandeurs ayant subi des dommages au Japon, chiffrant provisoirement les demandes à ¥1 003 millions (£4,6 millions).

7 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) se prononcer sur la question de savoir si le Fonds de 1971 devrait tenter une action récursoire en ce qui concerne le sinistre du *Yuil N°1* (paragraphe 2.1.9);
 - c) se prononcer sur le niveau des paiements en ce qui concerne les demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Osung N°3* (paragraphe 4.2.2 et 4.2.3); et
 - d) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées concernant les sinistres du *Yuil N°1* et de l'*Osung N°3*.
-