



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

COMITÉ EXÉCUTIF
62ème session
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.62/6
8 octobre 1999

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

CINQ SINISTRES CORÉENS

Keumdong N°5, Sea Prince, Yeo Myung, Yuil N°1 et Osung N°3

Note de l'Administrateur

Résumé:

Keumdong N°5: Le Fonds de 1971 a fait appel des décisions du tribunal de première instance concernant le nombre de demandes d'indemnisation présentées au titre de la pêche. Plusieurs audiences ont eu lieu et le Fonds de 1971 a l'intention de présenter de nouveaux éléments de preuve.

Sea Prince: Toutes les demandes d'indemnisation relatives au tourisme et presque toutes celles qui ont trait à la pêche ont été réglées à l'amiable et intégralement acquittées.

Yeo Myung: Toutes les demandes relatives au tourisme, et toutes les demandes concernant la pêche à l'exception de l'une d'entre elles, ont été réglées à l'amiable et payées intégralement.

Yuil N°1: La plupart des demandes d'indemnisation présentées au titre des opérations de nettoyage et celles qui portent sur le secteur de la pêche ont été réglées. La demande relative à l'enlèvement des hydrocarbures s'étant échappés du navire naufragé a également été réglée.

Osung N°3: La plupart des demandes relatives aux opérations de nettoyage et celles qui ont trait à la pêche en République de Corée ont été réglées. Deux demandes au titre des opérations de nettoyage émanant d'agences gouvernementales au Japon sont en cours d'examen. La demande qui se rapporte à l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave a également été réglée.

Mesures à prendre: Noter les renseignements fournis.

1 Keumdong N°5

(République de Corée, 27 septembre 1993)

1.1 Le sinistre

1.1.1 La barge coréenne *Keumdong N°5* (481 tjb) est entrée en collision avec un autre navire près de Yosu sur la côte sud de la République de Corée. À la suite de l'abordage, une quantité de fuel-oil lourd estimée à 1 280 tonnes s'est échappée du *Keumdong N°5*. Les hydrocarbures se sont rapidement répandus sur une vaste zone en raison de puissants courants de marée et ils ont principalement touché la côte nord-ouest de l'île de Namhae.

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

1.2 Demandes d'indemnisation

1.2.1 Des demandes au titre des opérations de nettoyage ont été réglées à raison d'un montant global de Won 5 600 millions (£2,5 millions) et ont été acquittées par l'assureur P & I du propriétaire du navire (le Standard Club) fin septembre 1994^{<1>}. Le montant total versé par le Standard Club dépasse nettement le montant de limitation applicable au *Keumdong N°5*, soit Won 77 millions (£53 000). Le Fonds de 1971 a avancé au Standard Club une somme totale de US\$6 millions (£4 millions) au titre de demandes subrogées.

1.2.2 Le sinistre a perturbé les activités de pêche et d'aquaculture de la région. La Kwang Yang Bay Oil Pollution Accident Compensation Federation, qui représente 11 coopératives de pêcheurs regroupant quelque 6 000 membres, a soumis des demandes d'indemnisation dont le montant total se chiffrait à Won 93 132 millions (£41 millions). La Fédération a indiqué qu'elle présenterait de nouvelles demandes de l'ordre de Won 90 000 millions.

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

1.3 Actions en justice

Demandes émanant de la coopérative de pêche de Yosu

1.3.1 La coopérative de pêche de Yosu s'est retirée de la Kwang Yang Bay Federation et a intenté une action en justice contre le Fonds de 1971 en mai 1996 devant le tribunal de district de Séoul. Des demandes d'un montant total de Won 17 162 millions (£8,8 millions) ont été portées devant les tribunaux au titre de dommages subis par des lieux de pêche communs, mais le montant réclamé a ensuite été réduit, passant à Won 15 348 millions (£7,9 millions). En outre, des demandes d'un montant total de Won 1 641 millions (£842 000) ont été présentées individuellement par plus de 900 membres de cette coopérative, qui sont propriétaires de bateaux de pêche principalement mais aussi titulaires de permis de pêche au filet fixe, ou qui exploitent des installations piscicoles à terre.

1.3.2 Les experts engagés par le Fonds de 1971 et le Standard Club ont évalué à Won 810 millions (£416 000) les préjudices qui auraient été subis par l'ensemble des demandeurs de la coopérative de Yosu. Les raisons pour lesquelles les montants réclamés et les montants évalués présentent un écart aussi grand sont les suivantes. Les experts ont estimé que la productivité alléguée des lieux de pêche communs était exagérée et n'était pas compatible avec les registres officiels et les observations sur place et que la période pendant laquelle les activités avaient été interrompues était beaucoup plus courte que ne le prétendaient les demandeurs. Les experts ont également considéré que le montant des demandes

<1> Dans le présent document, les monnaies ont été converties en livres sterling sur la base du taux de change en vigueur le 20 septembre 1999, sauf s'agissant des montants payés par le Fonds de 1971, qui ont été convertis au taux en vigueur à la date du paiement.

présentées au titre du manque à gagner par les exploitants de bateaux de pêche et de filets fixes était trop élevé, compte tenu d'une analyse des renseignements fournis par les demandeurs au sujet de leurs activités de pêche normales; par ailleurs, certaines demandes concernaient des préjudices subis à l'extérieur de la zone touchée par les hydrocarbures. Les propriétaires d'installations piscicoles n'ont pas fourni de preuves établissant que les préjudices allégués avaient été causés par le déversement d'hydrocarbures.

1.3.3 Une audience de conciliation s'est tenue au tribunal le 16 octobre 1998 aux fins de l'examen des demandes individuelles relatives aux bateaux de pêche. Le Fonds de 1971 a expliqué les méthodes utilisées par les experts pour déterminer le manque à gagner correspondant aux bateaux de pêche de différentes tailles dans différents secteurs de la pêche. Les demandeurs ont contesté les méthodes d'évaluation utilisées par le Fonds de 1971.

1.3.4 Le tribunal a prononcé une décision de conciliation obligatoire au début du mois de décembre 1998. Il a admis la plupart des arguments du Fonds de 1971 mais a décidé que les indemnités des demandeurs dont les bateaux de pêche n'étaient pas immatriculés et qui n'étaient pas munis d'un permis de pêche devraient être calculées de la même manière que celles des demandeurs immatriculés et détenteurs d'un permis. Le tribunal a accordé aux demandeurs non immatriculés la somme de Won 66 millions (£34 000).

1.3.5 La décision du tribunal concernant les demandeurs dont les bateaux de pêche n'étaient pas immatriculés différait de la politique adoptée par le Fonds de 1971. Celui-ci a donc fait opposition à la décision de conciliation du tribunal concernant ces demandes, mais a réglé les demandes relatives aux bateaux de pêche faisant l'objet de permis de pêche. Ce dernier groupe de demandes, d'un montant total de Won 1 238 millions (£652 000), a été réglé à raison de Won 620 millions (£327 000).

1.3.6 Le 26 janvier 1999, le tribunal de district de Séoul a rendu son jugement concernant les demandes relatives à la coopérative de pêche de Yosu qui n'avaient pas été réglées. Il a considéré que les demandeurs avaient subi des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures mais il n'a pas été en mesure d'évaluer les pertes subies. C'est pourquoi il a accordé une indemnisation à la fois au titre du manque à gagner et du préjudice subi (pretium doloris) pour les lieux de pêche communs et les élevages en zones intertidales, au titre du manque à gagner seulement pour les navires de pêche sans permis, et au titre du préjudice subi uniquement pour les élevages en cages, un aquarium à terre et une alevinière à terre (document 71FUND/EXC.61/5, paragraphes 2.7 à 2.12). Le montant total attribué par le tribunal était de Won 1 571 millions (£804 000). Un récapitulatif des demandes émanant de la coopérative de pêche de Yosu et les montants attribués est présenté ci-dessous:

Type de pêche	Montant de la demande (Won)	Montants attribués par le tribunal		
		Manque à gagner	Pretium doloris	Total
Lieux de pêche communs et exploitations piscicoles	15 347 678 899	546 301 459	936 400 000	1 482 701 459
Elevages en cages et alevinières	286 966 667	---	22 000 000	22 000 000
Bateaux de pêche	111 516 090	66 010 892	---	66 010 892
Non spécifié	8 105 510	---	---	---
Total	15 754 267 166 (£8,1 millions)	612 312 351 (£314 000)	958 400 000 (£490 000)	1 570 712 351 (£804 000)

1.3.7 À sa 61ème session, le Comité exécutif a examiné les arguments du jugement ainsi que l'analyse juridique de l'Administrateur concernant la situation comme cela est exposé dans le document 71FUND/EXC.61/5. L'Administrateur a été chargé de faire appel sur les questions de fait, la décision d'autoriser des indemnisations au titre du préjudice subi, les méthodes qui auraient été utilisées de manière arbitraire pour déterminer le montant des indemnités et la décision d'attribuer des indemnités aux pêcheurs opérant sans permis ou sans immatriculation (document 71FUND/EXC.61/14, paragraphes 4.4.3 à 4.4.6).

1.3.8 Tous les pêcheurs de la coopérative de pêche de Yosu, à l'exception d'une association villageoise de pêcheurs, ont fait appel du jugement. Le montant total réclamé qui est indiqué dans l'appel s'élève à Won 13 868 millions (£7,1 millions).

Demande présentée par une coopérative de pêche aux arches

1.3.9 Une coopérative de pêche aux arches a intenté une action en justice contre le Fonds de 1971, portant sur des demandes d'un montant total de Won 4 175 millions (£2,1 millions) au titre des dommages par pollution causés aux élevages et aux alevinières d'arches. Ces demandes se rapportent spécifiquement à la mortalité et au retard de croissance des arches qui auraient été causés par les hydrocarbures dispersés. Cette demande a été rejetée par le Fonds de 1971 faute de preuve attestant que les dommages allégués étaient causés par la pollution par les hydrocarbures.

1.3.10 Le tribunal de district de Séoul a rendu son jugement concernant ces demandes le 26 janvier 1999 (document 71FUND/EXC.61/5, paragraphes 3.4 à 3.8). Il a avancé que les hydrocarbures traités avec des dispersants avaient été portés par les courants vers les élevages et les alevinières d'arches, et qu'ils avaient entraîné la mort et le retard de croissance des arches. S'agissant des élevages d'arches, le tribunal a estimé qu'il y a eu pertes de biens mais il n'a pas été en mesure d'évaluer ces pertes et a par conséquent attribué aux demandeurs des indemnisations au titre du préjudice subi, à hauteur d'un montant total de Won 457 millions (£244 000). Pour ce qui concerne les alevinières d'arches, le tribunal a rejeté les demandes présentées, en raison du manque de preuves à l'appui, mais a accordé une indemnisation au titre des souffrances subies, d'un montant total de Won 16,4 millions (£9 000), au lieu d'une indemnisation pour des pertes impossibles à chiffrer, dues à la mortalité et au retard de croissance.

1.3.11 À sa 61^{ème} session, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de faire appel des questions de fait et de la décision d'autoriser des indemnisations au titre du *pretium doloris* (document 71FUND/EXC.61/14, paragraphes 4.4.3 et 4.4.4).

1.3.12 Les demandeurs des alevinières d'arches ont fait appel du jugement. Le montant total de leur demande d'indemnisation est fixé, dans l'appel, à Won 359 millions (£184 000).

Appels formés par le Fonds de 1971

1.3.13 Le Fonds de 1971 a fait appel des deux jugements. En application des dispositions du droit coréen, le Fonds a déposé auprès du tribunal un montant de Won 1 571 millions (£795 000) et Won 474 millions (£240 000) au titre des demandes de la coopérative de pêche de Yosu et de la coopérative de pêche aux arches respectivement, ce qui correspond aux montants attribués par le tribunal de première instance (document 71FUND/EXC.61/5, section 4).

1.3.14 Plusieurs audiences ont eu lieu au tribunal d'appel de Séoul. L'on s'attend à ce que les audiences se poursuivent environ tous les mois jusqu'à ce que les parties aient présenté toutes les preuves requises.

1.3.15 Le tribunal d'appel a accordé une demande émanant du Fonds de 1971 aux termes de laquelle les demandeurs doivent présenter les registres de ventes concernant la coopérative de pêche aux arches et les lieux de pêche communs dans la zone de la coopérative de pêche de Yosu.

1.3.16 Le tribunal de première instance n'a pas accepté les arguments du Fonds de 1971 selon lesquels les hydrocarbures du type de ceux qui se sont échappés du *Keumdong N°5* n'étaient pas sensibles aux dispersants, et, ni les hydrocarbures ni les dispersants n'étaient toxiques pour la faune et la flore en zones de laisse de marée. Le Fonds a demandé que le tribunal d'appel nomme un expert chargé de déterminer si les hydrocarbures du type de ceux qui ont été déversés par le *Keumdong N°5* pouvaient être dispersés, et de mener à bien des essais sur la toxicité des hydrocarbures et des dispersants. Le tribunal a renvoyé à plus tard sa décision relative à cette demande.

1.3.17 Les experts du Fonds de 1971 ont obtenu de nouvelles preuves à l'appui de l'opposition de celui-ci aux demandes d'indemnisation et procèdent actuellement à l'élaboration d'avis techniques sur le jugement du tribunal de première instance. Ces avis et les nouvelles preuves seront présentées au tribunal dans un avenir proche.

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 Sorido, près de Yosu (République de Corée) alors qu'il était partiellement chargé d'environ 85 000 tonnes de brut d'Arabie. Des explosions et un incendie ont endommagé la salle des machines et les locaux d'habitation. Quelque 5 000 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées à la suite de l'échouement. La plupart des hydrocarbures 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'Okî.

2.1.2 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). L'assistant a fait transborder près de 80 000 tonnes d'hydrocarbures dans des barges, laissant à bord 950 tonnes environ. Les hydrocarbures restés dans les citernes à cargaison ont été additionnés de dispersants pour qu'ils puissent 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 mais a sombré à proximité des Philippines sans autre déversement d'hydrocarbures.

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

2.1.4 En ce qui concerne la cause du sinistre, les opérations de nettoyage et le précédent traitement des opérations de nettoyage, il convient de se reporter aux documents FUND/EXC.44/9, 71FUND/EXC.55/6, 71FUND/EXC.57/5, 71FUND/EXC.58/4 et 71FUND/EXC.58/4/Add.1.

2.2 **Demandes d'indemnisation**

2.2.1 La quasi totalité des demandes relatives aux opérations de nettoyage ont été réglées à hauteur de Won 19 700 millions (£8,4 millions). Ces demandes ont été payées intégralement par le propriétaire du navire et le UK Club, qui ont présenté au Fonds de 1971 des demandes subrogées.

2.2.2 En août 1996, le Fonds de 1971 a avancé £2 millions au UK Club 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% du montant estimé, soit le niveau auquel les paiements du Fonds étaient fixés à ce moment-là.

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

2.2.4 Toutes les demandes du secteur touristique ont été réglées à hauteur de Won 538 millions (£276 000) et payées intégralement.

2.2.5 Presque toutes les demandes du secteur de la pêche ont également été réglées et acquittées intégralement à hauteur d'un montant de Won 19 500 millions (£10 millions). Les seules demandes de ce secteur n'ayant pas été réglées concernent 19 propriétaires d'installations d'élevages en cages, et sont d'un montant de Won 95 millions (£49 000). Les demandeurs ont initialement engagé une action en justice dans le cadre de la procédure en limitation mais ont également entrepris une action distincte contre le Fonds de 1971.

2.2.6 En avril 1998, le propriétaire du navire a présenté deux nouvelles demandes au tribunal chargé des procédures de limitation. L'une, d'un montant de Won 1 140 millions (£500 000), avait trait au coût des études sur les conséquences du déversement d'hydrocarbures pour l'environnement, et l'autre représentait des dépenses relatives aux opérations de nettoyage supplémentaires menées par le propriétaire du navire au début de 1998, pour un montant total de Won 135 millions (£59 000). Les études et les opérations de nettoyage portaient sur les déversements d'hydrocarbures survenus lors des sinistres du *Sea Prince*, mais aussi du *Honam Sapphire*. Les études sur les conséquences du déversement pour l'environnement prévoyaient le calcul de la quantité d'hydrocarbures présente dans l'eau de mer, les sédiments et les produits de la mer. Les études étaient censées avoir pour but de réunir des données susceptibles de servir à la remise en état des zones polluées par les deux sinistres, mais les contrats conclus par le propriétaire du navire avec l'Institut maritime coréen et l'Université nationale de Séoul (organismes chargés des études) stipulaient clairement que celles-ci ne devaient pas être réalisées de manière à avoir un rapport avec une forme quelconque d'indemnisation au titre des sinistres.

2.2.7 L'Administrateur a estimé que les études sur les conséquences du déversement d'hydrocarbures pour l'environnement semblaient faire double emploi avec les activités d'échantillonnage et d'analyse de l'eau de mer, des sédiments et des produits de la mer entreprises par les experts nommés par l'UK Club et le Fonds de 1971 en 1995 dans le cadre de l'évaluation des demandes au titre des dommages qui auraient été causés à la pêche. Il a par conséquent rejeté la demande relative au coût de ces études.

2.2.8 Sur la base d'enquêtes menées par les experts du Fonds de 1971 avant et pendant la période au cours de laquelle avaient eu lieu les opérations de nettoyage supplémentaires, ces derniers ont estimé que lesdites opérations ne se justifiaient pas sur le plan technique. Des hydrocarbures enfouis ont été décelés à la plupart des emplacements qui avaient fait l'objet de nettoyage supplémentaires, mais la quantité de ces hydrocarbures était minime, les hydrocarbures étaient difficiles à repérer et la contamination rare. Les échantillons d'hydrocarbures prélevés ne correspondaient pas tous aux hydrocarbures déversés du *Sea Prince* et du *Honam Sapphire*. Les experts ont conclu que les hydrocarbures restants ne constituaient une menace ni pour la pêche ni pour le tourisme et ne présentaient aucun problème d'ordre esthétique. De plus, comme il était difficile de repérer les hydrocarbures restants et d'y avoir accès, les experts ont considéré que les opérations de nettoyage seraient dures, gênantes et fortement perturbatrices, susceptibles de causer davantage de dommages que les hydrocarbures eux-mêmes. Compte tenu de l'avis des experts, l'Administrateur a informé le propriétaire du navire que le Fonds de 1971 considérerait que le coût des opérations de nettoyage supplémentaires ne pouvait être pris en compte aux fins d'indemnisation.

2.2.9 Le UK Club a présenté une demande sur la base d'une subrogation à hauteur de US\$8,3 millions (£5,2 millions) au titre des frais relatifs aux mesures préventives liées au travail effectué en vertu des contrats se rapportant à l'assistance, à l'entretien et à l'enlèvement de l'épave. Il a fourni différents documents concernant ces opérations, notamment un rapport élaboré par ses propres experts sur la répartition des coûts de l'assistance/l'enlèvement de l'épave et de la prévention de la pollution. Ces documents sont actuellement examinés par l'expert-assistant du Fonds de 1971 qui s'est occupé du sinistre.

2.2.10 Les tableaux ci-dessous présentent un bilan des demandes d'indemnisation au 30 septembre 1999.

Demandes réglées et payées intégralement		
Catégorie de demande	Montant demandé à l'origine (en millions de Won)	Montants réglés (en millions de Won)
Opérations de nettoyage	21 544	19 700
Demandes relatives à la pêche	146 521	19 500
Demandes relatives au tourisme ou à l'agriculture	4 759	538
Total	172 824 (£88,7 millions)	39 738 (£20,4 millions)

Demandes en instance devant le tribunal (autres que les demandes du propriétaire/UK Club)		
	Montant demandé à l'origine (en millions de Won)	Montant demandé en justice (en millions de Won)
Demande relative à la pêche	1 739	95
Total	1 739	95
	(£893 000)	(£49 000)

2.2.11 Le propriétaire du navire et le UK Club ont demandé une prise en charge financière aux termes de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, à hauteur de 5 667 000 de droits de tirage spéciaux (DTS) (£4,7 millions).

2.3 Procédure en limitation

2.3.1 Le montant de limitation applicable au *Sea Prince* est de 14 millions de DTS, ce qui correspond à un montant de Won 26 600 millions (£13,7 millions) au taux de change en vigueur au 20 septembre 1999. Le fonds de limitation n'a pas encore été constitué et le montant de limitation en Won n'a donc pas encore été fixé.

2.3.2 En juin 1998, le tribunal a rendu une décision acceptant les évaluations effectuées par les experts du Fonds de 1971 pour ce qui concerne les demandes relatives à la pêche et les autres demandes non réglées. Le tribunal a rejeté les demandes déposées par le propriétaire du navire au titre des études portant sur les conséquences écologiques du déversement d'hydrocarbures, et des opérations de nettoyage supplémentaires. Le propriétaire du navire a fait une opposition à la décision.

2.3.3 Les questions en suspens dans la procédure en limitation sont les demandes subrogées émanant du UK Club concernant les opérations d'assistance visées aux paragraphes 2.2.9 à 2.2.18 ainsi que les opérations de nettoyage effectuées par différents entrepreneurs. Ces demandes ont été évaluées par le tribunal à un montant total de US\$27,8 millions (£16,3 millions) et à ¥4 millions (£19 400). Le Fonds de 1971 a présenté une opposition contre les décisions du tribunal sur ces questions au motif de l'absence de pièces justificatives.

2.3.4 À sa 61ème session, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si certaines demandes présentées dans le cadre de la procédure en limitation étaient ou non frappées de prescription en ce qui concernait le Fonds de 1971, s'agissant notamment d'une demande subrogée émanant du UK Club au titre des paiements versés à différents entrepreneurs, des demandes présentées par trois associations villageoises de pêche et d'une demande du UK Club au titre de la prise en charge financière aux termes de l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds de 1971 (document 71FUND/EXC.61/6).

2.3.5 Après un examen détaillé des questions en jeu, le Comité exécutif a décidé que la demande subrogée du UK Club devrait être considérée comme n'étant pas frappée de prescription. Le Comité a décidé en outre que les demandes des trois associations villageoises de pêche et la demande de prise en charge financière présentée par le UK Club devraient être traitées comme n'étant pas frappées de prescription (document 71FUND/EXC.61/14, paragraphes 4.5.16, 4.5.21 et 4.5.26).

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 l'île de Koeje (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 Les hydrocarbures ont dérivé vers le nord-est et se sont déposés à divers endroits sur l'île de Koeje du 4 au 8 août 1995. Beaucoup de ces endroits avaient été précédemment pollués à la suite du

déversement provoqué par le sinistre du *Sea Prince* survenu le 23 juillet 1995 et dont le nettoyage était en cours au moment du sinistre du *Yeo Myung*. Des rochers, des brise-lames et des digues ont été souillés et certaines plages polluées. Les principales plages touristiques de l'île de Koeje n'ont pas été touchées par le déversement.

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

3.1.4 Concernant la cause du sinistre, les opérations de nettoyage et le traitement des demandes antérieures, il convient de se reporter aux documents FUND/EXC.44/12, 71FUND/EXC.55/6, 71FUND/EXC.57/5, 71FUND/EXC.58/4 et 71FUND/EXC.59/6.

3.2 Demandes d'indemnisation

3.2.1 Des demandes au titre des opérations de nettoyage d'un montant total de Won 760 millions (£526 000) ont été réglées à hauteur de Won 684 millions (£457 000). Ces demandes ont été payées en partie par le North of England Club et en partie par le Fonds de 1971.

3.2.2 Toutes les demandes relatives au secteur touristique ont été réglées à raison de Won 270 millions (£139 000) et acquittées intégralement.

3.2.3 Toutes les demandes relatives au secteur de la pêche, à l'exception de l'une d'elles, ont été réglées et payées intégralement à hauteur d'un montant de Won 509 millions (£262 000). La demande en suspens d'un montant de Won 335 millions (£173 000) concerne le propriétaire d'une exploitation de viviers-cages. Cette demande a été évaluée par l'expert du Fonds de 1971 à Won 459 000 (£236).

3.2.4 Les tableaux ci-après présentent un bilan des demandes d'indemnisation au 30 septembre 1999.

Demandes réglées		
Catégorie de demandes	Montant réclamé à l'origine (en millions de Won)	Montant convenu (en millions de Won)
Demandes relatives à la pêche	21 131	509
Demandes relatives au tourisme	2 592	270
Opérations de nettoyage	760	684
Total	24 483 (£10,7 millions)	1 463 (£753 000)

Demandes en instance		
Catégorie de demandes	Montant réclamé à l'origine (en millions de Won)	Montant évalué par les experts du Fonds (en millions de Won)
Demandes relatives à la pêche	335	459 000
Total	335 (£173 000)	459 000 (£236)

3.3 Procédure en limitation

3.3.1 Le propriétaire du navire a entamé une procédure en limitation auprès du tribunal du district de Tong Young. Le North of England P & I Club a constitué le fonds de limitation en versant le montant de limitation de Won 21 millions (£9 200) au tribunal.

3.3.2 Le 20 septembre 1999, le tribunal a tenu une audience au cours de laquelle le Fonds de 1971 a présenté ses demandes subrogées contre le fonds de limitation du propriétaire du navire. À la demande du tribunal, le Fonds de 1971 a présenté une copie du rapport d'évaluation des experts du Fonds.

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

4.1 **Le sinistre**

4.1.1 Le navire-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. Il a été renfloué, mais alors qu'il était remorqué vers le port de Pusan, il a sombré par 70 mètres d'eau, à dix kilomètres de la terre.

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

4.2 **Enlèvement des hydrocarbures de l'épave**

4.2.1 En 1997, le Korean Research Institute of Ships and Ocean Engineering a présenté un rapport sur une enquête réalisée au sujet du *Yuil N°1*, dans lequel il est déclaré que certaines citernes contenaient toujours 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.

4.2.2 Les opérations de récupération des hydrocarbures s'étant échappés du *Yuil N°1* ont commencé le 24 juin 1998. Elles se sont achevées le 31 août 1998, quand les 11 citernes ont toutes été vidées et lavées. Environ 670 m³ d'hydrocarbures ayant fui des citernes du *Yuil N°1* ont été récupérées.

4.2.3 Les experts engagés par le Fonds de 1971 ont assisté à toutes les opérations en tant qu'observateurs. Quand celles-ci ont été achevées, ils ont délivré un certificat indiquant qu'à leur avis il ne restait pas de quantité importante de polluants dans les citernes.

4.3 **Demandes d'indemnisation**

Opérations d'enlèvement des hydrocarbures

4.3.1 La Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC) a présenté 11 demandes d'indemnisation, d'un montant total de Won 13 765 millions (£7,2 millions), au titre des opérations d'enlèvement des hydrocarbures s'étant échappés du *Yuil N°1* et de l'*Osung N°3* (voir section 5). Ces demandes se rapportent aux montants versés conformément au contrat d'enlèvement des hydrocarbures à l'assistant qui a mené à bien les opérations, et aux dépenses encourues par la KMPRC pour sa participation aux opérations en termes de personnel, barges, remorque, autres engins, services techniques et appui général. Les frais relatifs aux deux opérations, comme la mobilisation et la démobilisation des embarcations et des équipements, ont été répartis à raison de 50% chacun.

4.3.2 Les demandes présentées par la KMPRC au titre des opérations concernant le *Yuil N°1* ont été réglées à hauteur d'un montant total de Won 6 824 millions (£3,2 millions). Elles ont été réglées intégralement par le Fonds de 1971.

Autres demandes d'indemnisation

4.3.3 Toutes les demandes relatives aux opérations de nettoyage découlant de ce sinistre ont été réglées à raison d'un montant total de Won 12 393 millions (£8,5 millions). L'assureur du propriétaire du navire, la Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited (le Standard Club), a payé intégralement quelques unes de ces demandes, et le Fonds de 1971 a remboursé 60% de ces paiements au Club. Le Fonds de 1971 remboursera au Standard Club le solde de ces paiements (40%) moins le montant de limitation du propriétaire du navire une fois ce montant établi en Won.

4.3.4 Des demandes relatives à la pêche, d'un montant total de Won 22 359 millions (£11,8 millions) ont été réglées à hauteur de Won 5 391 millions (£2,8 millions). D'autres demandes relatives à la pêche, d'un montant total de Won 25 031 millions (£13,2 millions), évaluées par les experts du Fonds à Won 272 millions (£143 000), n'ont pas encore été réglées. Ces demandes ont été portées devant les

tribunaux pour un montant réduit de Won 11 881 millions (£6,3 millions). D'autres encore, d'un montant total de Won 2 448 millions (£1,2 millions), ont également été déposées auprès des tribunaux mais n'ont pas encore été évaluées par les experts.

4.3.5 Le tableau ci-après présente un bilan, au 30 septembre 1999, des demandes d'indemnisation, à l'exception de celles qui portent sur les opérations d'enlèvement des hydrocarbures.

Demandes réglées et payées intégralement		
Catégorie de demandes	Montant réclamé (en millions de Won)	Montant convenu (en millions de Won)
Demandes relatives à la pêche	22 359	5 391
Demandes relatives aux opérations de nettoyage	12 564	12 393
Total	34 923 (£18,4 millions)	17 784 (£11,3 millions)

Demandes en instance devant le tribunal		
	Montant réclamé (en millions de Won)	Montant évalué par les experts du Fonds de 1971 (en millions de Won)
Demandes relatives à la pêche	11 881	272
Demandes relatives à la pêche	2 448	en cours d'évaluation
Total	14 329 (£7,5 millions)	272 (£143 000)

4.4 Procédure en limitation

4.4.1 Le propriétaire du navire a entamé une procédure en limitation devant le tribunal de district de Pusan en avril 1996. Le montant de limitation applicable au *Yuil N°1* est estimé à Won 250 millions (£125 000).

4.4.2 En mai 1996, des coopératives de pêcheurs avaient présenté devant le tribunal des demandes s'élevant au total 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, soit un montant total de Won 10 000 millions (£4,2 millions). Les entreprises de nettoyage et les associations de pêcheurs qui n'avaient alors reçu que 60% des montants convenus, ont déposé des demandes pour le solde, à raison d'un montant total de Won 4 700 millions (£2 millions) et Won 29 millions (£12 000), respectivement.

4.4.3 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.

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

4.4.5 En novembre 1997, le tribunal a décidé d'adopter la proposition de l'administrateur d'accepter un tiers des montants des demandes relatives à la pêche. Le Fonds de 1971 a fait opposition à la décision du tribunal.

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

5.1 **Le sinistre**

5.1.1 Le navire-citerne *Osung N°3* (786 tjb) s'est échoué sur l'île de Tunggado, juste au sud de l'île de Kojedo dans la région de Pusan 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.

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

5.1.3 En ce qui concerne les opérations de nettoyage menées en République de Corée et au Japon, il convient de se reporter au document 71FUND/EXC.59/7.

5.2 **Enlèvement des hydrocarbures de l'Osung N°3**

5.2.1 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*. D'après les estimations contenues dans le rapport, les citernes de l'épave de l'*Osung N°3* renfermaient environ 1 400 tonnes d'hydrocarbures. Il a été conclu que des hydrocarbures pourraient encore s'échapper de l'épave si le navire endommagé se détériorait davantage, si un autre navire ou des appareils de pêche devaient toucher l'épave, ou encore si celle-ci était dérangée par le passage d'un typhon. Étant donné le risque de déversement supplémentaire et les conséquences possibles sur les zones de pêche, les installations de mariculture et les plages touristiques voisines, le rapport a conclu qu'une opération d'enlèvement des hydrocarbures devait être entreprise dès que possible pour réduire le risque de pollution.

5.2.2 Les opérations d'enlèvement des hydrocarbures ont commencé le 2 septembre 1998, après achèvement des opérations d'enlèvement des hydrocarbures du *Yuil N°1* (voir section 4). Elles ont été à diverses reprises interrompues par des typhons.

5.2.3 Les opérations ont été achevées le 9 novembre 1998, lorsque toutes les citernes ont été vidées et lavées et que les hydrocarbures avaient été enlevés. On a récupéré environ 27 m³ d'hydrocarbures des citernes de l'*Osung N°3*. Il n'y a eu aucun déversement durant l'opération. Il a été établi qu'il ne restait pas plus de 1,4 m³ d'hydrocarbures dans les soutes et qu'il n'y avait plus que des résidus plaqués contre les parois des citernes à cargaison.

5.2.4 Les experts engagés par le Fonds de 1971 ont délivré, pour l'*Osung N°3*, un certificat attestant que, de leur point de vue, il ne restait plus dans les citernes de polluants en quantité significative.

5.3 **Niveau des paiements**

5.3.1 Compte tenu de l'incertitude majeure planant sur le montant total des demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Osung N°3*, le Comité exécutif a décidé à sa 54ème session que les paiements du Fonds de 1971 devaient être limités à 25% du montant des dommages ou pertes subis par chaque demandeur (document FUND/EXC.54/10, paragraphe 3.5.7).

5.3.2 À la date à laquelle est survenu le sinistre de l'*Osung N°3*, la République de Corée n'était Partie ni à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ni 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 (environ £51 millions).

5.3.3 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 (£115 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 qui est énoncée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

5.3.4 À sa 2ème session, l'Assemblée du Fonds de 1992 a 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).

5.3.5 Comme il est indiqué au paragraphe 4.2.8 du document 71FUND/EXC 60/7, l'Administrateur a décidé, le 26 novembre 1998, conformément au pouvoir que lui a conféré le Comité exécutif, de porter les paiements du Fonds de 1971 de 25% à 100% de chaque demande établie au titre du sinistre de l'*Osung N°3*.

5.3.6 En conséquence de sa décision de porter à 100% les paiements du Fonds de 1971 en ce qui concerne le sinistre de l'*Osung N°3*, l'Administrateur a décidé que le Fonds de 1971 devrait rembourser au Fonds de 1992 les montants que celui-ci avait versés pour payer le solde des demandes japonaises. En définitive, aucune responsabilité n'incombera donc au Fonds de 1992 au titre de ce sinistre. Le 23 décembre 1998, le Fonds de 1971 a versé au Fonds de 1992 le montant du reliquat, soit ¥340 millions (£1,6 millions), assorti d'intérêts sur cette somme, qui se montent à £29 000.

5.4 Demandes d'indemnisation

Opérations d'enlèvement des hydrocarbures

5.4.1 Les demandes au titre des opérations d'enlèvement des hydrocarbures concernant le sinistre de l'*Osung N°3* ont été réglées à hauteur d'un montant total de Won 6 739 millions (£3,2 millions). Ces demandes ont été acquittées intégralement par le Fonds de 1971.

Autres demandes d'indemnisation

5.4.2 En ce qui concerne la République de Corée, des demandes d'indemnisation ont été présentées par la police maritime coréenne, les autorités locales, l'affrèteur 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 associations de coopératives de pêche pour manque à gagner. Des demandes d'un montant total de Won 1 219 millions (£593 000) ont été réglées pour Won 848 millions (£410 000) et ont été acquittées intégralement.

5.4.3 Une seule demande est en suspens en ce qui concerne la République de Corée; il s'agit d'une demande relative à des opérations de nettoyage, d'un montant de Won 93 millions (£49 000). Cette demande a été évaluée par les experts du Fonds de 1971 à Won 64 millions (£34 000), mais l'évaluation a été rejetée par le demandeur.

5.4.4 Six demandes, s'élevant au total à ¥673 millions^{<2>} (£3,9 millions), ont été présentées au titre des opérations de nettoyage effectuées au Japon. Trois d'entre elles, d'un montant de ¥477 millions (£2,8 millions), ont été réglées pour ¥453 millions (£2,7 millions) et ont été intégralement acquittées. Les trois demandes restantes sont en cours d'examen. Une demande d'un montant de ¥282 millions (£1,7 millions) a été présentée par une coopérative de pêche japonaise au titre du manque à gagner causé par le déversement d'hydrocarbures. Cette demande a été réglée pour ¥182 millions (£1,1 millions) et intégralement acquittée.

<2> Dans le présent document, les montants en Yen ont été convertis en livres sterling sur la base du taux de change en vigueur le 20 septembre 1999, soit £1=¥170, sauf s'agissant des montants payés, qui ont été convertis au taux en vigueur à la date du paiement.

5.5 Procédure en limitation

5.5.1 L'*Osung N°3* n'était pas inscrit à un Club P & I mais avait une assurance de responsabilité jusqu'à concurrence de US\$1 million (£600 000) par sinistre.

5.5.2 Le montant de limitation applicable au navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est estimé à 104 500 DTS (£87 000).

5.5.3 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.

5.5.4 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 millions (£5,0 millions).

6 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) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera utiles concernant les demandes restantes nées des sinistres traités dans le présent document
-