FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE 1992
POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES

COMITÉ EXÉCUTIF
22ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.22/10
17 septembre 2003
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

DEUX SINISTRES CORÉENS

Buyang et Hana

Note de l'Administrateur

Résumé:	*Buyang*: Le navire a heurté des roches submergées dans une passe entre l'île Geoje et la ville de Tongyeong, déversant 35 à 45 tonnes de fuel lourd. La nappe d'hydrocarbures a pollué un certain nombre d'îles dans une zone riche en exploitations aquacoles. Le montant des demandes recevables ne dépassera sans doute pas le montant de limitation applicable au navire-citerne en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. *Hana*: Le navire a été heurté par un autre navire citerne le long d'un quai à Busan et a déversé environ 34 tonnes de fuel-oil moyen. Les hydrocarbures ont contaminé les coques d'un grand nombre de navires se trouvant dans le port de Busan. L'impact du déversement sur la pêche était minime. Il est peu probable que le Fonds de 1992 soit tenu de verser des indemnités au titre de ce sinistre.
Mesures à prendre:	Noter les renseignements figurant dans le présent document.

1 *Buyang*

(22 avril 2003)

1.1 Le sinistre

1.1.1 Le navire-citerne coréen *Buyang* (187 tjb) a heurté des roches submergées sous le grand pont de Geoje qui relie la ville de Tongyeong à l'île de Geoje (République de Corée). On estime que 35 à 45 tonnes de fuel lourd se sont par la suite déversées d'une citerne percée.

1.1.2 Le *Buyang* était assuré contre les risques de pollution auprès de la Korea Shipping Association (KSA). Celle-ci a accepté la proposition du Fonds de 1992 d'appliquer le Mémorandum d'accord qu'il avait signé avec l'International Group of P&I Clubs, en vertu duquel les deux parties chargeraient conjointement les inspecteurs et les experts de surveiller les opérations de nettoyage et de collaborer à l'évaluation des demandes d'indemnisation pour les dommages de pollution. Une équipe d'inspecteurs et d'experts coréens a été désignée pour effectuer ce travail au nom de la KSA et du Fonds de 1992.

1.2 Opérations de nettoyage

1.2.1 Une flotte composée de 10 vedettes de la police et navires de lutte contre la pollution a été mobilisée pour circonscrire la nappe d'hydrocarbures autour du navire et pour lutter contre les fuites d'hydrocarbures. Un complément constitué par neuf vedettes de la police et un navire de lutte contre la pollution appartenant à la fédération coréenne de lutte contre la pollution des mers (Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC)) a participé aux opérations.

1.2.2 Le propriétaire du *Buyang* a chargé une entreprise spécialisée dans la lutte contre les déversements d'hydrocarbures de fournir des dispositifs de nettoyage et a engagé 65 personnes sur place et trois navires de pêche appartenant à une association villageoise de pêcheurs pour commencer les opérations de nettoyage à terre et 13 autres navires de pêche pour participer au nettoyage en mer.

1.2.3 Le bureau des autorités locales sur l'île de Hansan a déployé une équipe de lutte contre la pollution en mer qui se composait de 15 fonctionnaires locaux et de 30 habitants de la région.

1.2.4 Les opérations de nettoyage au large ont été achevées quatre jours plus tard. Les opérations de nettoyage à terre devraient nécessiter environ un mois.

1.3 Impact du déversement

1.3.1 Les hydrocarbures ont pollué un certain nombre de plages de sable et de galets sur diverses îles situées entre l'île de Geoje et la ville de Tongyeong. Une partie des hydrocarbures a dérivé vers des bancs d'algues flottantes avant de s'échouer, ce qui a augmenté le volume des déchets à ramasser en vue de leur évacuation.

1.3.2 Un grand nombre de casiers de pêche et autres installations aquacoles ont été touchés par les hydrocarbures, qui ont aussi endommagé diverses zones de pêche utilisées par les habitants des villages. Les coques de nombreuses embarcations de pêche ont été contaminées et la pêche a dû être interrompue en attendant qu'elles soient nettoyées.

1.4 Demandes d'indemnisation

1.4.1 La limite de responsabilité applicable au *Buyang* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 3 millions de DTS (£3,4 millions).

1.4.2 À sa session de mai 2003, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a autorisé l'Administrateur à régler les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre dans la mesure où elles ne soulèveraient pas des questions de principe qui n'avaient pas encore été examinées par les organes directeurs des Fonds (document 92FUND/EXC.21/5, paragraphe 3.3.11).

1.4.3 Les rapports d'évaluation des demandes sont soumis à la Korea Shipping Association (KSA) et au Fonds de 1992 pour examen et approbation.

1.4.4 Les demandes relatives aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde, d'un montant total de Won 1 112 millions (£600 000), ont été approuvées à raison de Won 990 millions (£534 000). Une autre demande, de Won 48,6 millions (£26 000), a été évaluée à Won 15,8 millions (£8 500).

1.4.5 Les demandes au titre de la pêche, d'un montant total de Won 3 611 millions (£1,9 million), sont en cours d'évaluation.

1.4.6 Bien que le montant total des demandes soit proche du montant de limitation concernant le *Buyang*, il semble peu probable que le Fonds de 1992 soit tenu de verser des indemnités. Cependant, le Fonds versera une contribution au titre des frais engagés pour le recrutement des experts nommés conjointement par lui et la Korea Shipping Association (KSA).

2 ***Hana***

(13 mai 2003)

2.1 Le sinistre

2.1.1 Le caboteur-citerne coréen *Hana* (196 tjb), qui était amarré le long d'un débarcadère de l'île Youngdo (Busan), a été heurté par un autre caboteur-citerne, le *Haedong* (699 tjb). Sous l'effet de cette collision, la tôle d'enveloppe de l'une des citernes à cargaison du *Hana* a été percée et environ 34 tonnes de fuel-oil moyen se sont déversées.

2.1.2 Le *Hana* était lui aussi assuré contre les risques de pollution auprès de la Korea Shipping Association (KSA). Cette association et le Fonds de 1992 ont décidé de coopérer sur les mêmes bases que celles dont ils sont convenus dans le cadre du sinistre du *Buyang*. Une équipe d'inspecteurs et d'experts coréens ont été nommés pour surveiller les opérations de nettoyage et collaborer à l'évaluation des demandes d'indemnisation pour les dommages de pollution, au nom de la KSA et du Fonds de 1992.

2.2 Opérations de nettoyage

2.2.1 Une flotte de 10 embarcations a été déployée par la police maritime de Busan, à laquelle sont venues se joindre cinq embarcations de lutte contre la pollution appartenant à la fédération coréenne de lutte contre la pollution des mers (Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC), quatre navires appartenant à l'Administration de la région de Busan et un navire de la marine nationale de la République de Corée.

2.2.2 Le propriétaire du *Haedong* a chargé six entreprises locales de nettoyage d'aider aux opérations de nettoyage du littoral et de nettoyer des structures comme les murs du quai et les digues, les coques des navires et des bateaux de pêche. Les opérations de nettoyage en mer ont été terminées au bout de trois jours ; le nettoyage du littoral et des structures a été achevé en un mois.

2.3 Impact du déversement

2.3.1 Les coques de plusieurs centaines de navires, dont des caboteurs-citernes, des chalands-citernes, des remorqueurs, des navires en construction dans des chantiers navals locaux, et des bateaux de pêche, ont été contaminées par les hydrocarbures.

2.3.2 Le pétrole a pénétré dans les citernes à terre d'un important exportateur de poissons vivants, à destination du Japon, dans lesquelles du poisson était alors stocké. L'entreprise a pris un certain nombre de mesures destinées à minimiser les dommages par pollution causés aux stocks de poissons et on croit comprendre qu'un chargement a été expédié outre-mer peu après.

2.3.3 Le quai de l'un des grands marchés de poissons de Busan a été fortement contaminé par les hydrocarbures mais des bateaux de pêche ont pu débarquer leur cargaison de prises sur d'autres marchés de Busan.

2.4 Demandes d'indemnisation

2.4.1 La limite de responsabilité applicable au *Hana* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 3 millions de DTS (£3,4 millions).

2.4.2 Des demandes d'un montant total de Won 1 702 millions (£942 000) ont été soumises au titre des coûts des opérations de nettoyage. Des demandes de Won 1 575 millions (£847 000) ont fait l'objet d'un accord de règlement à raison de Won 1 118 millions (£600 000).

2.4.3 Des demandes au titre du nettoyage des bateaux de pêche mazoutés ont été approuvées pour Won 19,2 millions (£10 300).

2.4.4 Des demandes au titre de la pêche, se chiffrant à Won 64,4 millions (£35 000), sont en cours d'évaluation.

2.4.5 Compte tenu du niveau des demandes soumises au 17 septembre 2003, il semble peu probable que le Fonds de 1992 soit tenu de verser des indemnités. Cependant, il versera une contribution au titre des frais encourus pour le recrutement des experts nommés conjointement par lui et la Korea Shipping Association (KSA).

3 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 appropriés concernant ces sinistres.