

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.22/13 2 octobre 2003 Original:ANGLAIS

# SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

#### **DEUX SINISTRES CORÉENS**

Duck Yang et Kyung Won

#### Note de l'Administrateur

Résumé:

Duck Yang: Le caboteur-citerne a coulé après avoir chassé sur son ancre et avoir heurté une barge et un mur de quai dans le port de Pusan. Environ 300 tonnes de fuel-oil ont été déversées et se sont largement dispersées à l'intérieur du port perturbant les opérations portuaires et polluant les coques de plus de cent navires.

Kyung Won: La barge non motorisée s'est échouée sur la digue d'un petit port de pêche et a déversé une centaine de tonnes de fuel-oil lourd. Quelque 17 kilomètres de littoral ont été pollués à divers degrés affectant des pêcheries et des exploitations de mariculture. La barge n'était protégée par aucune assurance-responsabilité.

Mesures à prendre:

Décider s'il y a lieu d'autoriser l'Administrateur à régler les demandes d'indemnisation découlant des sinistres des *Duck Yang* et *Kyung Won* et à procéder aux paiements concernant le deuxième sinistre même si le propriétaire du navire n'effectue aucun paiement.

# 1 Duck Yang

(12 septembre 2003)

## 1.1 Le sinistre

- 1.1.1 Le navire-citerne coréen *Duck Yang* (149 tjb) a chassé sur son ancre dans le port de Busan (République de Corée), sous l'effet de vents violents et d'une forte mer dus au typhon "Maemi". Le navire a heurté une barge ainsi que le mur de quai de l'appontement central du port avant de se retourner sur le côté et de couler. Le capitaine et l'ingénieur en chef du navire ont été portés disparus. Environ 300 tonnes de fuel-oil lourd se sont échappées de deux citernes à cargaison dont les trappes de visite étaient ouvertes et d'une autre citerne de cargaison dont le bordé de fond avait été perforé.
- 1.1.2 Le propriétaire du navire a engagé une société locale de sauvetage qui a réussi à ressortir le navire de l'eau au moyen de grues flottantes. Les hydrocarbures qui restaient à bord ont alors été transférés sur un autre pétrolier.

1.1.3 Le *Duck Yang* était couvert par une assurance-responsabilité pour les cas de pollution auprès de la Korea Shipping Association (KSA). La KSA a accepté la proposition du Fonds de 1992 d'appliquer le mémorandum d'accord signé par ce Fonds et le Groupe international des Clubs P&I aux termes duquel les deux parties chargeraient conjointement des inspecteurs et experts de surveiller les opérations de nettoyage et aideraient à évaluer les demandes d'indemnisation concernant les dommages dus à la pollution. Une équipe d'inspecteurs et experts coréens a été nommée pour se livrer à ce travail pour le compte de la KSA et du Fonds de 1992.

## 1.2 Opérations de nettoyage

- 1.2.1 Le 13 septembre 2003, la police maritime, la Marine de guerre et plusieurs entrepreneurs commerciaux ont mobilisé une flotte de 18 navires d'intervention pour lutter contre la pollution provoquée par les hydrocarbures qui s'étaient échappés. Le nombre de ces navires d'intervention est passé à 27 le lendemain.
- 1.2.2 Les opérations de nettoyage sur l'eau se sont achevées le 20 septembre 2003 mais le nettoyage des appontements, des digues et d'autres structures artificielles ne devait être mené à son terme qu'à la mi-octobre.
- 1.2.3 Le 1er octobre 2003, au total, 502 jours/navire, 6 245 jours/personne, 66 tonnes de produits absorbants et 79 000 litres de dispersants avaient été utilisés pour les opérations de nettoyage. À la même date, un total de 165 tonnes de déchets liquides d'hydrocarbures et 730 tonnes de débris d'hydrocarbures avaient été ramassées en vue de leur élimination.

## 1.3 Impact du déversement

- 1.3.1 Les hydrocarbures se sont largement dispersés dans tout le port de Busan polluant les coques de plus de cent navires. Il s'est révélé difficile de nettoyer les coques de certains de ces navires par suite de l'accès malaisé que l'on avait entre les navires et les murs de quai et en raison également des changements de franc-bord au fur et à mesure que les cargaisons étaient chargées ou déchargées.
- 1.3.2 Plusieurs appontements ont été tellement pollués qu'il a fallu interdire aux navires d'apponter jusqu'à ce qu'ils aient été nettoyés.
- 1.3.3 Du fait que les hydrocarbures ne sont pas sortis de la zone portuaire, l'impact sur la pêche a été minime. Toutefois, plusieurs restaurants de fruits de mer crus qui prennent de l'eau de mer pour alimenter leurs réservoirs-viviers ont dû interrompre leur activité commerciale par suite de la présence des hydrocarbures.

#### 1.4 Demandes d'indemnisation

- 1.4.1 La limite applicable au *Duck Yang* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 3 millions de DTS (£3,4 millions).
- 1.4.2 Au total, les frais de nettoyage encourus jusqu'au 1er octobre 2003, y compris le nettoyage des coques des navires, ont été évalués à environ Won3 milliards (£1,6 millions).
- 1.4.3 On s'attend à recevoir des sociétés d'acconage, de l'association de pilotes et des entreprises de remorquage des demandes d'indemnisation au titre du manque à gagner dû à l'interruption de l'activité portuaire pendant les opérations de nettoyage. On attend également, toujours au titre du manque à gagner, des demandes d'indemnisation des propriétaires de restaurants de fruits de mer crus.
- 1.4.4 Il est trop tôt pour prévoir si le total des demandes d'indemnisation nées de ce sinistre dépassera le montant de limitation applicable au *Duck Yang*. Toutefois, le Comité exécutif voudra peut-être

autoriser l'Administrateur à régler les demandes nées de ce sinistre pour autant qu'elles ne soulèvent pas de questions de principe sur lesquelles les organes directeurs du Fonds ne se seraient pas déjà prononcés.

# 2 Kyung Won

(12 septembre 2003)

## 2.1 Le sinistre

- 2.1.1 La barge-citerne *Kyung Won* (144 tjb), alors qu'elle était à l'ancre près du port de Gwangyang, dans l'île de Namhae, en République de Corée, s'est échouée sur la digue du village de Yu Po lors du passage du typhon "Maemi". Une centaine de tonnes de fuel-oil lourd s'est échappée de fissures dans la citerne de cargaison avant qu'une entreprise ne soit en mesure de colmater ces fissures et de transborder le reste des hydrocarbures. Le 14 septembre 2003, la barge a été remorquée jusqu'à un chantier naval de Busan pour y être réparée.
- 2.1.2 Le Fonds de 1992 a engagé une équipe d'inspecteurs et d'experts coréens pour surveiller les opérations de nettoyage et enquêter sur l'impact éventuel de la pollution sur la pêche et la mariculture.

# 2.2 Opérations de nettoyage

- 2.2.1 Le 13 septembre, la police maritime, une entreprise privée de nettoyage et la société coréenne de lutte contre la pollution marine (KMPRC) ont déployé 31 navires d'intervention pour procéder aux opérations de nettoyage en mer. Ces opérations se sont terminées le 17 septembre, le reste des hydrocarbures s'étant échoué sur le littoral.
- 2.2.2 Le propriétaire du navire a engagé une entreprise privée de nettoyage pour organiser les opérations de nettoyage du littoral. Deux autres entreprises, travaillant sous la direction de la société KMPRC, ont également participé à ces opérations de nettoyage lesquelles devaient durer au moins deux mois.

## 2.3 Impact du déversement

- 2.3.1 Environ 14 km de côtes, le long desquelles se trouvaient 17 villages de pêcheurs, ont été pollués par les hydrocarbures, dont six gravement. Le littoral se compose d'un mélange de sable, de galets et de rochers et également de brise-lames et de digues.
- 2.3.2 Dans cette zone, la pêche et la mariculture comprennent la récolte intertidale de produits de la mer, la pêche côtière à partir de navires et au filet fixe, des exploitations de conchyliculture et des alevinières à terre qui produisent toute une gamme de produits de la mer. Bon nombre de ces activités ont également souffert des effets directs du typhon.

# 2.4 Demandes d'indemnisation

On prévoit des demandes d'indemnisation au titre des frais afférents aux opérations de nettoyage et au titre des pertes subies dans les secteurs de la pêche et de la mariculture, mais à ce stade il est impossible d'en évaluer l'importance.

- 2.5 <u>Applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992</u> portant création du Fonds
- 2.5.1 Le *Kyung Won* qui a été construit en 1986 était une barge de mer non motorisée comprenant six citernes de cargaison dont une équipée de serpentins de chauffage, une superstructure à l'arrière, deux générateurs et une chaudière. Chaque citerne de cargaison disposait d'un trou d'homme et d'une ligne de fret.

#### **92FUNDEXC.22/13**

- 4 -

- 2.5.2 À ce que l'on sait, à l'époque du sinistre, le *Kyung Won* n'était enregistré auprès d'aucune société de classification et n'avait aucune assurance-responsabilité. Il semble que cette assurance-responsabilité ait expiré en mai 2002 lorsque le propriétaire du navire a fait faillite.
- 2.5.3 L'Administrateur poursuit son enquête sur l'utilisation du *Kyung Won*. Toutefois, il semble que depuis que le propriétaire du navire a fait faillite, les anciens employés ont continué d'exploiter le navire en qualité de barge de soutage.
- 2.5.4 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 voudra peut-être autoriser l'Administrateur à régler les demandes d'indemnisation nées du sinistre du *Kyung Won* dans la mesure où elles ne soulèveront pas de questions de principe sur lesquelles les organes directeurs du Fonds ne se seront pas déjà prononcés.
- 2.5.5 Le *Kyung Won* n'avait pas d'assurance-responsabilité contre les risques de pollution. Il est peu probable que le propriétaire du navire aura les moyens financiers de verser des indemnités importantes. L'Administrateur est donc d'avis que le Fonds de 1992 devrait honorer les demandes d'indemnisation approuvées même si le propriétaire du navire n'a rien payé.

# 3 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre:

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document; et
- b) décider s'il autorise l'Administrateur à régler les demandes d'indemnisation concernant le sinistre du *Duck Yang* et à approuver et honorer les demandes d'indemnisation nées du sinistre du *Kyung Won* même si le propriétaire du navire n'a procédé à aucun paiement.