



## SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

### Note de l'Administrateur

<b>Résumé:</b>	Ce document fait le point de tous les sinistres et de tous les documents présentés sous ce point de l'ordre du jour.
<b>Mesures à prendre:</b>	Prendre note des renseignements fournis.

### 1 Introduction

- 1.1 La Résolution N°5 du Fonds de 1992, qui institue le Comité exécutif, prévoit que ce Comité a pour fonction de se prononcer au lieu et place de l'Assemblée sur les questions visées à l'article 18.7 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, notamment sur les demandes d'indemnisation.
- 1.2 Quatre nouveaux sinistres sont intervenus qui ont entraîné ou sont susceptibles d'entraîner des demandes à l'encontre du Fonds de 1992 depuis la 21ème session du Comité exécutif, tenue en mai 2003. Seize sinistres sont intervenus avant ladite session, qui sont portés à l'attention du Comité exécutif.

### 2 Présentation de la documentation

- 2.1 La documentation présentée à la 22ème session du Comité exécutif a été organisée de la façon suivante:
  - a) sinistres que le Comité exécutif est invité à examiner sur la base d'un document séparé pour chaque sinistre; et
  - b) sinistres qui ont été regroupés pour des raisons pratiques.
- 2.2 Dans les documents présentés ci-dessous, la conversion des monnaies en livres Sterling a été effectuée – sauf indication contraire – sur la base des taux de change pratiqués à la date de rédaction des documents respectifs. Cependant, pour les montants représentant des paiements versés par le Fonds de 1992, la conversion a été effectuée au taux de change pratiqué le jour du paiement.

### 3 Résumé des sinistres

La situation concernant les sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître peut se résumer comme suit:

#### 3.1 Document 92FUND/EXC.22/3

- *Incident survenu en Allemagne* (1996): Les autorités allemandes ont intenté des actions en justice contre le propriétaire d'un navire, le *Kuzbass*, soupçonné d'être à l'origine de la pollution du littoral allemand en 1996, ainsi que contre son assureur. Le propriétaire du navire et son assureur ont soutenu que les hydrocarbures ayant entraîné la pollution ne provenaient pas du *Kuzbass*. Le Fonds de 1992 est intervenu dans la procédure, affirmant que le *Kuzbass* était selon toute probabilité la cause de la pollution. Les autorités allemandes ont engagé une action en justice contre le Fonds de 1992 pour empêcher que leur demande ne soit frappée de prescription. Le tribunal de première instance a estimé que le propriétaire du navire et son assureur étaient conjointement et solidairement responsables du dommage de pollution. Ceux-ci ont fait appel du jugement, au motif essentiellement que les analyses chimiques des échantillons d'hydrocarbures ne fournissaient pas de preuve concluante attestant que les hydrocarbures provenaient du *Kuzbass*, et que trois autres navires se trouvaient dans la zone du sinistre au cours de la période considérée et pouvaient donc avoir provoqué la pollution.

**Aucune mesure demandée.**

#### 3.2 Pas de document

- *Nakhodka* (Japon, 1997): Un accord, entre les FIPOL et le propriétaire du *Nakhodka* ainsi que son assureur pour un règlement global de toutes les questions en suspens, a été signé le 28 octobre 2002. Les organes directeurs avaient auparavant autorisé l'Administrateur à conclure un accord de ce genre. Par suite de cet accord, l'assureur a remboursé £27,3 millions aux Fonds au titre des indemnités versées par les Fonds et £3,6 millions au titre de la part des Fonds aux frais communs. Les FIPOL ont retiré leur action en justice à l'encontre du propriétaire du navire, de son assureur et d'autres parties. Toutes les demandes d'indemnisation ont été réglées et prises en charge intégralement. Des précisions concernant cet accord ont été communiquées aux organes directeurs à leurs sessions de février 2003 (document 92FUND/EXC.20.2 et 71FUND/AC.10/3).

#### 3.3 Document 92FUND/EXC.22/4

- *Incident survenu en Suède* (2000): Plusieurs îles suédoises de la mer Baltique ont été polluées en septembre 2000. D'après les autorités suédoises, les hydrocarbures auraient pu provenir du pétrolier *Alambra* au cours d'un voyage sur ballast à destination de Tallinn (Estonie), ce qui a été confirmé par les analyses ultérieures des échantillons de pétrole prélevés dans les îles contaminées et à bord de l'*Alambra*. Le propriétaire de l'*Alambra* et son assureur soutiennent que le pétrole ne provenait pas de ce navire. L'Administrateur a examiné les données analytiques dont disposaient les pouvoirs publics suédois et il est d'accord avec leurs conclusions concernant l'origine de la pollution.

Le Gouvernement suédois a engagé une action en justice contre le propriétaire et l'assureur demandant une indemnisation de £405 000 pour les opérations de nettoyage. Le Gouvernement a également engagé une action en justice contre le Fonds de 1992 faisant valoir que le Fonds devrait l'indemniser si ni le propriétaire ni l'assureur n'étaient déclarés tenus de verser une indemnisation. Le Fonds de 1992 a décidé d'intervenir dans cette procédure.

**Aucune mesure demandée.**

#### 3.4 Document 92FUND/EXC.22/5

- *Erika* (France, 1999): Au 7 octobre 2003, 6 785 demandes d'indemnisation avaient été présentées dont 95% avaient été évaluées. Des indemnités avaient été versées au titre de 5 359 demandes pour un montant total de £50 millions. Environ 600 demandeurs ont engagé une action en justice contre le propriétaire, son assureur et

le Fonds de 1992. Depuis que ces actions ont été engagées, plus de 200 demandes d'indemnisation ont abouti à un règlement à l'amiable. En avril 2003, l'Administrateur a porté le niveau des indemnités à 100% du montant des préjudices ou des dommages subis par les demandeurs.

Un magistrat instructeur à Paris mène une enquête au pénal sur les causes du sinistre. Plusieurs parties ont été mises en examen. À la demande de certaines parties, le Tribunal de commerce de Dunkerque a fait procéder à une expertise judiciaire sur les causes du sinistre. Cette expertise n'est pas encore achevée.

En attendant les résultats de l'expertise en cours sur les causes du sinistre, le Comité exécutif à sa session d'octobre 2002 a autorisé l'Administrateur à intenter des actions en recours, à titre conservatoire, avant l'expiration de la période de trois ans, contre diverses parties, y compris le propriétaire déclaré et son assureur.

En fonction des résultats de l'enquête en cours, il pourrait être justifié que le Fonds de 1992 intente une action en recours contre l'État français. L'Administrateur considère que le Fonds de 1992 devrait prendre des mesures pour éviter que le droit de se retourner contre l'État français ne soit frappé de prescription.

#### **Mesures demandées:**

- Donner à l'Administrateur des instructions en ce qui concerne les diverses actions en justice et
- Décider s'il y a lieu de demander à l'Administrateur de prendre les mesures nécessaires pour éviter que le droit de se retourner contre l'État français ne soit forclos.

#### 3.5 Document 92FUND/EXC.22/6 (71FUND/AC.12/13/7)

- *Al Jaziah 1* (Émirats arabes unis, 2000): Les organes directeurs ont décidé que la Convention de 1971 portant création du Fonds et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquaient à ce sinistre et que les responsabilités devraient être réparties entre les deux Fonds à raison de 50% pour chaque Fonds. Toutes les demandes nées de ce sinistre ont fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant total de £1,1 million.

Les organes directeurs ont décidé en octobre 2002 que les Fonds de 1971 et de 1992 devraient engager une action en recours à l'encontre du propriétaire du navire au motif que le navire n'était pas en état de naviguer et que le propriétaire n'était pas en droit de limiter sa responsabilité. L'action en recours a commencé en janvier 2003.

#### **Aucune mesure demandée.**

- *Zeinab* (Émirats arabes unis, 2001): Les organes directeurs ont décidé que la Convention de 1971 portant création du Fonds et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquaient toutes deux à ce sinistre et que les responsabilités devraient être réparties entre les deux Fonds à raison de 50% pour chaque Fonds. Concernant le Fonds de 1971, ce sinistre est couvert par une assurance, sous réserve d'une franchise de £220 325. Des demandes au titre des mesures de sauvegarde et des opérations de nettoyage ont fait l'objet d'un accord de règlement et ont été réglées par les Fonds pour un montant de £1 million. Étant donné que les versements du Fonds de 1971 ont dépassé le montant de la franchise, le Fonds a déjà recouvré auprès de l'assureur la somme de £220 000.

Les Fonds ont engagé une enquête pour identifier le propriétaire du *Zeinab* ainsi que l'endroit où il se trouve, en vue d'engager une action en recours. L'Administrateur considère que puisque le propriétaire du navire ne réside plus aux Émirats arabes unis, mais probablement en Irak, il ne serait pas sérieux d'intenter une action en recours contre lui.

#### **Mesure demandée:**

- Décider s'il y a lieu que les FIPOL introduisent une action en recours contre le propriétaire du navire.

3.6 Document 92FUND/EXC.22/7

- *Slops* (Grèce, 2000): À sa session de juillet 2000, le Comité exécutif a décidé que le *Slops* ne devait pas être considéré comme un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, et que ces conventions ne s'appliquaient donc pas à ce sinistre.

Deux entrepreneurs qui ont mené à bien les opérations de nettoyage ont engagé une action en justice contre le Fonds de 1992, soutenant que le *Slops* relevait de la définition du terme 'navire' et qu'étant donné que le propriétaire n'était manifestement pas en mesure de satisfaire à leurs demandes d'indemnisation et qu'ils avaient pris toutes les mesures raisonnables à son encontre, ils étaient en droit d'être indemnisés par le Fonds.

Le tribunal de première instance a soutenu que le *Slops* relevait de la définition du terme 'navire'. Le Fonds de 1992 a fait appel de ce jugement, comme décidé par le Comité exécutif, faisant observer entre autres que le *Slops* était une unité industrielle flottante destinée à la réception et au traitement des déchets mazoutés et n'était pas conçue pour le transport des hydrocarbures.

**Aucune mesure demandée.**

3.7 Document 92FUND/EXC.22/8

- *Prestige* (Espagne, 2002): Le navire-citerne *Prestige*, immatriculé aux Bahamas, s'est brisé en deux au large de la côte de Galice (Espagne) alors qu'il transportait 77 000 tonnes de fuel lourd, déversant une quantité indéterminée mais conséquente de sa cargaison. Il est estimé que la partie avant et la partie arrière du navire, qui reposent à environ 3 500 mètres de fond, contiennent 13 300 tonnes et 900 tonnes d'hydrocarbures respectivement. Les autorités espagnoles envisagent plusieurs solutions pour vider l'épave des hydrocarbures qu'elle contient encore.

Les hydrocarbures provenant du *Prestige* ont pollué la côte atlantique entre Vigo en Espagne et Brest en France tout en provoquant une pollution intermittente légère sur les côtes françaises et anglaises des Îles anglo-normandes jusqu'au Pas de Calais.

L'assureur P & I du propriétaire du navire et le Fonds de 1992 ont mis en place un Bureau des demandes d'indemnisation à La Corogne (Espagne) et à Bordeaux (France). Ces bureaux ont reçu un certain nombre de demandes d'indemnisation.

Sur la base des chiffres fournis par les Gouvernements espagnol, français et portugais, on peut évaluer le coût total du sinistre à £703 millions. Toutefois, l'Administrateur reste préoccupé par les chiffres avancés par le Gouvernement espagnol pour ce qui est du coût des opérations autour de l'épave et il estime qu'il serait prudent, dans le souci de s'assurer une marge de sécurité suffisante, de prévoir un montant supplémentaire de £71 millions ce qui porterait le montant total à £781 millions.

Le montant total des indemnisations applicable est de 135 millions de droits de tirages spéciaux correspondant à £120 millions. Compte tenu des incertitudes qui demeurent quant au niveau des demandes recevables, l'Administrateur ne se considère pas en mesure de proposer un relèvement du niveau des paiements au-delà de 15% des pertes ou dommages subis par les différents demandeurs.

**Mesure demandée:**

- Se prononcer sur le niveau des paiements du Fonds de 1992.

3.8 Document 92FUND/EXC.22/9

- *Victoriya* (Fédération de Russie, 2003): Le pétrolier russe *Victoriya* destiné à la navigation fluviale et maritime a pris feu et a explosé dans un terminal de la Volga à quelque 1 300 km de la mer Caspienne et de la mer d'Azov à l'intérieur des terres. Une quantité inconnue de brut s'est déversée dans le fleuve polluant une des deux rives et plusieurs îles. Des efforts sont actuellement faits pour nettoyer le reste d'hydrocarbures avant que le fleuve ne gèle à la fin du mois de novembre.

L'administrateur est d'avis qu'étant donné que les Conventions de 1992 s'appliquent aux dommages causés par la pollution survenue notamment sur le territoire des États contractants, les Conventions s'appliquent aux dommages causés par la pollution provoquée par des sinistres survenus sur les eaux intérieures, y compris les cours d'eaux.

**Mesure demandée:**

- Décider si les Conventions de 1992 s'appliquent aux dommages dus à la pollution provoquée par des sinistres se produisant dans des cours d'eaux et si tel est le cas décider s'il y a lieu d'autoriser l'Administrateur à régler les demandes d'indemnisation concernant le sinistre.

3.9 Document 92FUND/EXC.22/10

- *Buyang* (République de Corée, 2003): 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. Cependant, le Fonds versera une contribution au titre des frais engagés pour le recrutement des experts nommés conjointement par le Fonds de 1992 et l'assureur du navire.

**Aucune mesure demandée.**

- *Hana* (République de Corée, 2003): 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. Cependant, le Fonds versera une contribution au titre des frais engagés pour le recrutement des experts nommés conjointement par le Fonds de 1992 et l'assureur du navire.

**Aucune mesure demandée.**3.10 Document 92FUND/EXC.22/11

- *Dolly* (Caraïbes, 1999): Le *Dolly* transportait 200 tonnes de bitume lorsqu'il a sombré par 20 mètres de fonds. Les autorités françaises ont fait enlever 3,5 tonnes d'hydrocarbures de soute et demandé à trois sociétés d'assistance internationale de soumettre des propositions sur la manière d'éliminer la menace de pollution par le bitume. Les autorités françaises ont informé le Fonds que, compte tenu du coût prévu des opérations, elles avaient lancé un appel d'offres par l'intermédiaire du Journal officiel des Communautés européennes. Les opérations n'ont pas encore commencé.

En octobre 2002, le Gouvernement français a engagé une procédure contre le propriétaire et le Fonds de 1992 demandant provisoirement £151 000 au titre des dépenses engagées pour éliminer les hydrocarbures de soute du *Dolly*. Il est indiqué dans l'ordonnance d'assignation que le remboursement d'autres dépenses pour un montant dépassant £1,3 million sera demandé au titre de l'enlèvement de l'épave et de la cargaison.

**Aucune mesure demandée.**

- *Natuna Sea* (Indonésie, 2000): Le pétrole déversé du *Natuna Sea* a touché Singapour, la Malaisie et

l'Indonésie. Au moment où le sinistre est survenu, Singapour était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds, l'Indonésie était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile uniquement, et la Malaisie était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Toutes les demandes d'indemnisation en Malaisie ont été réglées bien en deçà du montant de limitation applicable au *Natuna Sea* au titre de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Toutes les demandes d'indemnisation de l'Indonésie ont été réglées pour un montant total de £1,8 million et toutes les demandes d'indemnisation de Singapour ont été réglées pour un montant total de £5,3 millions. Ni le Fonds de 1971 ni le Fonds de 1992 ne seront donc appelés à effectuer des versements à titre d'indemnisation pour le sinistre du *Natuna Sea*.

#### **Aucune mesure demandée.**

- *Baltic Carrier* (Allemagne, 2001): Le pétrolier *Baltic Carrier* est entré en collision avec le vraquier *Tern* sur la mer Baltique au-delà de la côte allemande, entraînant un déversement d'environ 2 500 tonnes de fuel-oil lourd. Les hydrocarbures déversés ont touché plusieurs îles danoises. Après la collision, le *Tern* a poursuivi sa route jusqu'à Rostock (Allemagne), où on a découvert qu'environ 250 tonnes d'hydrocarbures du *Baltic Carrier* étaient enfermées dans le coqueron avant du *Tern*. Pendant l'escale du *Tern* à Rostock, un petit déversement d'hydrocarbures s'est produit. Le *Tern* est ensuite allé à Ventspils (Lettonie) pour y décharger sa cargaison, et un nouveau déversement d'hydrocarbures du *Baltic Carrier* s'est produit.

Les demandes d'indemnisation au Danemark ont été fixées à un montant total de £4,8 millions. Des demandes d'indemnisation pour un montant total de £4,3 millions sont en cours d'évaluation. L'assureur du *Baltic Carrier*, qui est également l'assureur du *Tern*, a informé le Fonds de 1992 qu'un accord de règlement global avait été conclu avec les intérêts du *Tern*, à la suite de quoi les intérêts du *Baltic Carrier* avaient versé £308 000 aux intérêts du *Tern* au titre de demandes en réparation de dommages dus à la pollution à Ventspils.

Il est improbable que le Fonds de 1992 soit appelé à verser des indemnités au titre de ce sinistre. Toutefois, l'assureur a informé le Fonds de 1992 qu'il se réservait le droit d'inclure les versements faits aux intérêts du *Tern* au titre des dommages dus à la pollution causés par des hydrocarbures du *Baltic Carrier* dans une demande qui pourrait être formée contre le Fonds de 1992. Si l'assureur décidait de poursuivre l'affaire contre le Fonds de 1992, le Comité exécutif devrait examiner plus avant la question de l'applicabilité des Conventions de 1992, à la pollution causée par des hydrocarbures à Ventspils.

#### **Aucune mesure demandée.**

- *Incident survenu en Espagne* (2000): Des hydrocarbures ont touché plusieurs plages d'Espagne. Selon une enquête menée par les autorités espagnoles, les hydrocarbures pourraient provenir du pétrolier maltais *Concordia I*. Le propriétaire du *Concordia I* a soutenu que les hydrocarbures ne provenaient pas de ce navire. Les autorités espagnoles ont soumis au propriétaire du navire et à son assureur des demandes d'indemnisation d'un montant de £3 800 au titre des frais de nettoyage.

Les autorités espagnoles ont fourni des données tirées des analyses des échantillons d'hydrocarbures prélevés sur le *Concordia I* et des échantillons d'hydrocarbures recueillis sur le littoral. L'Administrateur adhère à la conclusion des autorités espagnoles selon laquelle les hydrocarbures provenant du *Concordia I* correspondent aux hydrocarbures qui ont touché le littoral pollué. L'assureur du propriétaire du navire a demandé un nouvel avis technique concernant l'interprétation des données analytiques.

En octobre 2002, le Comité exécutif a décidé d'autoriser le Fonds de 1992 à procéder, au nom du Fonds de 1992, au règlement définitif de toutes les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre pour autant que les demandeurs ne puissent obtenir d'indemnisation au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, mais qu'ils puissent établir à la satisfaction de l'Administrateur que les dommages dus à la pollution provenaient d'hydrocarbures persistants en provenance d'un navire tel que défini dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

**Aucune mesure demandée.**

- *Sinistre survenu à la Guadeloupe (2002)*: Un sinistre a pollué le littoral d'une ville de la Guadeloupe (Caraïbes) en juin 2002. La pollution aurait été due à un déversement illégal d'hydrocarbures en mer. Des échantillons des hydrocarbures ont été prélevés afin d'être analysés. Les frais de nettoyage sont évalués à £220 000.

En septembre 2003, le Fonds de 1992 a reçu de nouveaux renseignements suite à l'enquête par les autorités sur l'origine de la pollution. Un certain nombre de navires ont été identifiés comme pouvant être à l'origine de la pollution, tous des navires transportant des marchandises diverses. Il semble donc improbable que le Fonds de 1992 soit appelé à faire des versements à titre d'indemnisation.

**Aucune mesure demandée.**

- *Sinistre survenu au Royaume-Uni (2002)*: Des hydrocarbures se sont échoués sur le littoral sud du Royaume-Uni. Une analyse de la matière polluée a conduit la Maritime and Coastguard Agency (MCA) à la conclusion que les hydrocarbures étaient très probablement du brut lourd du Moyen-Orient. L'Administrateur, d'accord avec cette conclusion, a conclu en outre que comme il n'y avait ni raffinerie ni oléoduc de brut dans cette région, les hydrocarbures provenaient très probablement d'un pétrolier.

Le Comité exécutif a décidé à sa session d'octobre 2002 d'autoriser l'Administrateur à procéder au nom du Fonds de 1992, au règlement définitif de toutes les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre pour autant que les demandeurs ne puissent obtenir d'indemnisation en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

En dépit des études complètes qu'elle a menées, la MCA n'a pas été en mesure d'identifier le navire responsable du rejet. Compte tenu de la conclusion de l'Administrateur, le Fonds de 1992 a versé aux autorités locales un montant de £5 400 au titre des dépenses engagées pour le nettoyage. Aucune nouvelle indemnisation n'est attendue au sujet de ce sinistre.

**Aucune mesure demandée.**

- *Spabunker IV (Espagne, 2003)*: La barge espagnole *Spabunker IV* a sombré dans une mer houleuse dans la Baie d'Algéciras (Espagne). Un membre de l'équipage a disparu lors du naufrage. De petites quantités seulement d'hydrocarbures se sont déversées de l'épave, et la plus grande partie s'est dissipée avant d'arriver au rivage proche. L'Institut de sécurité maritime espagnol (Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, SASEMAR) a mobilisé une quantité considérable de matériel de nettoyage. Une entreprise de sauvetage recrutée par SASEMAR a retiré de l'épave ce qui restait de la cargaison, puis a enlevé l'épave des fonds marins.

Le Gouvernement espagnol a présenté des demandes d'indemnisation pour un montant de £3,8 millions au titre des frais encourus pour retirer les hydrocarbures de l'épave et enlever cette dernière. D'autres demandes s'élevant à un total de £438 000 ont été présentées par des demandeurs privés au titre des frais de nettoyage et des mesures de sauvegarde qu'ils avaient financés en Espagne. Les autorités de Gibraltar ont présenté des demandes d'indemnisation pour un montant total de £18 350 au titre des activités de nettoyage et de mesures de sauvegarde. Il est improbable que le Fonds de 1992 soit appelé à verser des indemnités au titre de ce sinistre.

**Mesure demandée:**

- Décider s'il y a lieu d'autoriser l'Administrateur à régler les demandes d'indemnisation concernant ce sinistre.

3.11 Document 92FUND/EXC.22/13

- *Duck Yang (République de Corée, 2003)*: 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 Busan. 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. Il est trop tôt pour évaluer si le montant total des demandes d'indemnisation nées de ce sinistre dépasseront le montant de limitation applicable au *Duck Yang* au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

**Mesure demandée:**

- Décider s'il y a lieu d'autoriser l'Administrateur à régler les demandes d'indemnisation concernant ce sinistre.
- Sinistre du *Kyung Won* (République de Corée, 2003): 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 14 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.

On prévoit des demandes d'indemnisation au titre des frais afférents aux opérations de nettoyage et au titre des préjudices subis dans les secteurs de la pêche et de la mariculture, mais à ce stade il n'est pas possible d'en évaluer l'importance. Il est peu probable que le propriétaire du navire ait les ressources financières nécessaires pour verser d'importantes indemnités.

**Mesure demandée:**

- Décider s'il y a lieu d'autoriser l'Administrateur à régler les demandes d'indemnisation concernant ce sinistre, même si le propriétaire du navire n'assure aucun versement.

**4 Mesure que le Comité exécutif est invité à prendre**

Le Comité exécutif est invité à prendre note des informations données dans le présent document.

---