



Fonds internationaux
d'indemnisation pour
les dommages dus
à la pollution par les
hydrocarbures

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/NOV21/3/6	
Date	22 septembre 2021	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds de 1992	92A26	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC77	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SA18	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE — FONDS DE 1992

HAEKUP PACIFIC

Note du Secrétariat

Objet du document :	Informers le Comité exécutif du Fonds de 1992 des faits nouveaux concernant ce sinistre.
Résumé :	<p>En avril 2013, le Secrétariat a été informé d'un sinistre survenu en avril 2010 en République de Corée. Le <i>Haekup Pacific</i>, un transporteur d'asphalte de 1 087 tjb, est entré en collision avec le <i>Zheng Hang</i>.</p> <p>Le <i>Haekup Pacific</i> a été lourdement endommagé au niveau du quart arrière bâbord à la suite de la collision, le 20 avril 2010. Il a coulé dans des eaux d'environ 90 mètres de profondeur, le 21 avril 2010, au large de Yeosu (République de Corée). Le <i>Haekup Pacific</i> était chargé de 1 135 tonnes d'asphalte. Il transportait également dans ses soutes 23,37 tonnes métriques de fuel-oil intermédiaire (IFO) et 13 tonnes métriques de diesel à usage maritime (MDO).</p> <p>En tant que « navire visé par l'Accord », le <i>Haekup Pacific</i> était couvert par l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006), portant la limite à 20 millions de DTS (USD 28,49 millions)^{<1>}.</p> <p>Peu après le naufrage, un petit déversement de quelque 200 litres d'hydrocarbures s'est produit, entraînant une pollution mineure. Le Club P&I qui assure le <i>Haekup Pacific</i> (le UK P&I Club) a versé quelque USD 136 000 au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde.</p> <p>Au début du mois de mai 2010, la police municipale et maritime de Yeosu a ordonné au propriétaire du navire de procéder à l'enlèvement de l'épave (avec la cargaison d'asphalte se trouvant à bord) et du contenu des soutes restant à bord.</p> <p>En avril 2013, le propriétaire et l'assureur du navire ont engagé une action en justice contre le Fonds de 1992 devant le tribunal du district central de Séoul, avant l'expiration du délai de trois ans à compter de la date à laquelle les dommages sont survenus, afin de protéger leurs droits à l'égard de toute responsabilité future éventuelle pour le coût des opérations d'enlèvement. Le UK P&I Club a indiqué que si le propriétaire et l'assureur du navire et le Fonds de 1992 acceptaient de reconnaître que les dommages dus à la pollution qui ont déclenché le délai de forclusion de trois ans en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds ne s'étaient pas encore produits (étant donné qu'aucuns frais n'avaient</p>

<1>

Chiffre basé sur le taux de change au 30 juin 2021 (1 DTS = USD 1,4245).

encore été engagés au titre de la demande d'indemnisation potentielle concernant les opérations d'enlèvement), seul le délai de forclusion de six ans fixé par la Convention de 1992 portant création du Fonds serait applicable.

Le UK P&I Club et le Fonds de 1992 se sont donc entendus sur les conditions d'un accord sur les faits, faisant valoir que puisque le propriétaire et l'assureur du navire n'avaient pas eu à supporter les coûts de la demande d'indemnisation potentielle au titre de l'opération d'enlèvement, celle-ci n'ayant pas encore eu lieu, les dommages relatifs à la demande d'indemnisation au titre des opérations d'enlèvement ne s'étaient pas encore produits au sens de l'article 6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds. La procédure judiciaire engagée par le propriétaire et l'assureur du navire contre le Fonds de 1992 a été abandonnée en juin 2013.

En novembre 2015, le propriétaire du navire a chargé les inspecteurs d'effectuer une étude d'impact environnemental en vue de présenter un rapport à la police municipale et maritime de Yeosu. Le rapport concluait que le navire immergé, avec sa cargaison d'asphalte à bord, ne posait pas de danger pour l'environnement et que l'épave pouvait être laissée en l'état.

Le 19 avril 2016, le propriétaire et l'assureur du navire ont déposé une demande d'indemnisation contre le Fonds de 1992 d'un montant de USD 46,9 millions^{<2>} plus les intérêts.

En décembre 2016, le propriétaire et l'assureur du navire ont modifié la demande d'indemnisation pour la porter à USD 53,27 millions, afin de tenir compte d'une estimation révisée des coûts de l'enlèvement de la cargaison d'asphalte, des hydrocarbures de soute et de l'épave. Le Fonds de 1992 en a été notifié par voie diplomatique.

La demande d'indemnisation a été réduite par la suite à USD 25,13 millions (en vertu de la limite fixée par STOPIA 2006) avant l'expiration de la période de forclusion de six ans, afin de préserver les droits du propriétaire et de l'assureur du navire contre le Fonds de 1992 au cas où ils seraient contraints d'obtempérer aux ordonnances d'enlèvement de l'épave et des hydrocarbures. Le Fonds de 1992 n'a pas encore reçu la demande d'indemnisation révisée d'un montant de USD 25,13 millions conformément aux termes de STOPIA 2006.

En avril 2017, à la suite d'un accord conclu entre le UK P&I Club et le Fonds de 1992, le tribunal a accepté de suspendre la procédure jusqu'à nouvel ordre.

En septembre 2019, la ville de Yeosu a demandé instamment au propriétaire et à l'assureur du navire d'exécuter les ordonnances d'enlèvement de l'épave et des hydrocarbures au plus tard le 10 février 2020, et de soumettre à la municipalité et aux garde-côtes coréens, avant la même date, un document rendant compte de la situation du navire et des plans établis par le propriétaire et l'assureur du navire en ce qui concernait : 1) l'enlèvement des résidus d'hydrocarbures et de la cargaison ; 2) l'enlèvement de l'épave ; et 3) la prévention de la pollution par les hydrocarbures qui pourrait se produire au cours des opérations d'enlèvement.

^{<2>} Le tribunal de limitation fixera les taux de change lorsque le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité sera établi.

Faits récents :	<p>Le propriétaire du navire a engagé une société de sauvetage pour examiner l'état actuel de l'épave. En juin 2020, cette société a effectué une <u>étude de l'épave à l'aide d'un véhicule télécommandé</u> et a communiqué les résultats de cette étude à un cabinet d'architectes navals et d'ingénieurs maritimes engagé par le Club P&I du <i>Haekup Pacific</i> pour établir un rapport. Le rapport recommande de ne pas intervenir sur le <i>Haekup Pacific</i>, mais la police municipale et maritime de Yeosu ont depuis demandé au propriétaire du navire de retirer les combustibles de soute de l'épave car, selon eux, on ne peut exclure la possibilité que des combustibles de soute restent dans l'épave. L'opération d'enlèvement des combustibles de soute doit commencer en octobre 2021.</p> <p>Dans le cadre de la procédure judiciaire entre le propriétaire et l'assureur du <i>Haekup Pacific</i> et le propriétaire et l'assureur du <i>Zheng Hang</i>, la Cour suprême a examiné l'appel introduit par ces derniers contre le propriétaire et l'assureur du <i>Haekup Pacific</i>. L'affaire a été retardée par l'épidémie de COVID-19, mais la Cour suprême a renvoyé l'affaire à la cour d'appel afin que celle-ci puisse réexaminer la question de savoir si l'enlèvement du navire était nécessaire et si les ordonnances administratives de renflouement et d'enlèvement du navire devaient être révoquées.</p>
Documents pertinents :	Le rapport en ligne sur le sinistre du <i>Haekup Pacific</i> figure sous la section 'Sinistres' du site Web des FIPOL.
Mesures à prendre :	<p><u>Comité exécutif du Fonds de 1992</u></p> <p>Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.</p>

1 Résumé du sinistre

Navire	<i>Haekup Pacific</i>
Date du sinistre	20 avril 2010
Lieu du sinistre	Yeosu (République de Corée)
Cause du sinistre	Collision suivie de naufrage
Quantité d'hydrocarbures déversée	Estimée à environ 200 litres (un baril)
Zone touchée	Aucun impact immédiat sur le littoral
État du pavillon du navire	République de Corée
Jauge brute	1 087 tjb
Assureur P&I	UK P&I Club
Limite fixée par la CLC	4,51 millions de DTS (USD 6,42 millions) ^{<1 & 2>}
Applicabilité de STOPIA/TOPIA	Applicables – Limite de 20 millions de DTS (USD 28,49 millions) ^{<1>} en vertu de STOPIA 2006
Limite fixée par la CLC et par la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (USD 289,17 millions) ^{<2 & 3>}
Indemnités versées	À ce jour le Fonds de 1992 n'a versé aucune indemnité. Un montant de USD 136 000 a été versé par les assureurs au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde.

<3> La limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds (203 millions de DTS) sera convertie dans la monnaie nationale suivant la valeur de cette monnaie par rapport au DTS à la date de la décision de l'Assemblée du Fonds de 1992 quant à la première date de paiement des indemnités, conformément à l'article 4.4 e) de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

2 Rappel des faits

Les faits à l'origine de ce sinistre sont résumés ci-dessus. On trouvera dans le rapport en ligne sur le sinistre du *Haekup Pacific* des renseignements complémentaires sur le sinistre et les demandes d'indemnisation présentées.

3 Applicabilité des Conventions

3.1 Au moment du sinistre, la République de Corée était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. La limite de responsabilité du propriétaire du navire est estimée à 4,51 millions de DTS. En tant que « navire visé par l'Accord », le *Haekup Pacific* était couvert par l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006).

3.2 Aux termes de STOPIA 2006, le Fonds de 1992 jouit de droits exécutoires d'indemnisation par le propriétaire du navire, correspondant à la différence entre le montant de limitation applicable au navire-citerne en vertu de la CLC de 1992 (4,51 millions de DTS) et le montant total des demandes d'indemnisation recevables, soit 20 millions de DTS, le montant le moins élevé étant retenu.

4 Demandes d'indemnisation

Au 8 août 2021, la seule demande d'indemnisation restant déposée contre le Fonds de 1992 était celle formée par le propriétaire et l'assureur du navire devant le tribunal du district central de Séoul, qui comprend l'estimation des coûts de l'enlèvement de la cargaison d'asphalte, des hydrocarbures de soute et de l'épave et tient compte du fait que le navire relève de STOPIA 2006, aux termes duquel l'assureur convenait volontairement de porter sa responsabilité à 20 millions de DTS.

Demande d'indemnisation révisée déposée devant le tribunal

Élément de la demande	Montant réclamé
Opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde	USD 0,13 million
Estimation des coûts de l'enlèvement de la cargaison d'asphalte, des hydrocarbures de soute et de l'épave	USD 53,14 millions
Moins	-
Montant de la limite de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de STOPIA 2006 (basé sur 20 millions de DTS) à la date du dépôt de la demande ^{<4>}	USD 28,14 millions
Montant de la demande révisée déposée devant le tribunal	USD 25,13 millions

5 Procédures en limitation

Aucune procédure en limitation n'a été engagée.

6 Poursuites judiciaires au civil

6.1 En avril 2013, le propriétaire et l'assureur du navire ont entamé une action en justice contre le Fonds de 1992 auprès du tribunal du district central de Séoul.

^{<4>} Sur la base du taux de change du 18 avril 2016 (1 DTS = USD 1,407450), date à laquelle le UK P&I Club a déposé sa demande d'indemnisation devant le tribunal du district central de Séoul. Le tribunal de limitation fixera les taux de change définitifs lorsque le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité sera établi.

- 6.2 Au moment de l'introduction des poursuites contre le Fonds de 1992, le UK P&I Club a fait savoir au Secrétariat qu'il ne souhaitait pas pousser l'affaire plus loin auprès des tribunaux mais tenait simplement à protéger ses droits relativement aux coûts déjà supportés et à sa demande d'indemnisation potentielle au titre du coût des opérations d'enlèvement avant l'expiration du délai de trois ans à compter de la date des dommages. Le UK P&I Club a indiqué qu'étant donné que les autorités n'avaient pas encore officiellement annulé les ordonnances d'enlèvement rendues en 2010, le propriétaire et l'assureur du navire pourraient encore être tenus d'entreprendre les opérations d'enlèvement ou en assumer le coût à un moment ou à un autre.
- 6.3 À cet égard, le UK P&I Club a indiqué que si le propriétaire et l'assureur du navire et le Fonds de 1992 acceptaient de reconnaître que les dommages dus à la pollution qui ont déclenché le délai de forclusion de trois ans prévu par la Convention de 1992 portant création du Fonds ne s'étaient pas encore produits (puisque aucuns frais n'avaient encore été engagés au titre de la demande d'indemnisation potentielle concernant les opérations d'enlèvement), seul le délai de forclusion de six ans prévu par la Convention de 1992 portant création du Fonds serait applicable. Si un tel accord pouvait être conclu, le propriétaire et l'assureur du navire abandonneraient la procédure judiciaire et attendraient que la situation concernant la demande d'indemnisation potentielle au titre des opérations d'enlèvement évolue, jusqu'à expiration du délai de six ans. Un tel accord contractuel serait dans l'intérêt du propriétaire et de l'assureur du navire et du Fonds de 1992, étant donné que ni l'une ni l'autre partie ne souhaiterait pousser plus avant des procédures judiciaires qui risquaient d'être coûteuses.
- 6.4 De concert avec les avocats du Fonds de 1992, et étant donné que la décision finale sur la question de la forclusion relevait de la compétence des tribunaux nationaux, le Fonds de 1992 a donc accepté les conditions d'un accord sur les faits, déclarant que puisque les opérations d'enlèvement n'avaient pas encore eu lieu et que le propriétaire et l'assureur du navire n'avaient pas eu à supporter les coûts estimés, les dommages relatifs à la demande d'indemnisation au titre des opérations d'enlèvement ne s'étaient pas encore produits au sens de l'article 6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 6.5 En conséquence de la signature de cet accord, les poursuites judiciaires engagées par le propriétaire et l'assureur du navire ont été abandonnées en juin 2013 et les parties sont convenues d'attendre l'éventuelle annulation des ordonnances d'enlèvement.
- 6.6 En septembre 2016, la police municipale et maritime de Yeosu et le Ministère des Océans et de la Pêche ont tenu une réunion pour examiner les questions intéressant le *Haekup Pacific* et ont décidé d'un commun accord de poursuivre l'examen du plan de gestion concernant le navire, en tenant compte du rapport d'évaluation de l'impact environnemental établi en novembre 2015.
- 6.7 La situation semblant indiquer que les ordonnances ne seraient pas aisément annulées, en avril 2016, le propriétaire et l'assureur du navire ont pris la précaution de déposer une demande d'indemnisation contre le Fonds de 1992 afin de protéger leurs droits pour ce qui est des coûts déjà supportés et leur demande d'indemnisation potentielle au titre du coût des opérations d'enlèvement, avant l'expiration du délai de six ans à compter de la date du sinistre à l'origine des dommages.
- 6.8 La demande initialement déposée contre le Fonds de 1992 en avril 2016 s'élevait à USD 46,9 millions plus les intérêts, sur la base de la limite de responsabilité du propriétaire du navire de 4,51 millions de DTS.
- 6.9 Par la suite, en décembre 2016, le propriétaire et l'assureur du navire ont modifié la demande pour la porter à USD 53,27 millions, afin de tenir compte d'une estimation révisée des coûts de l'enlèvement de la cargaison d'asphalte, des hydrocarbures de soute et de l'épave. Ils ont déduit de cette somme un montant équivalent à 20 millions de DTS en raison du fait que le navire relevait

de STOPIA 2006, aux termes duquel l'assureur convenait volontairement de porter sa responsabilité à 20 millions de DTS. Par conséquent, après cette modification, la demande révisée contre le Fonds de 1992 s'élève à un montant de USD 25,13 millions.

- 6.10 En avril 2017, à la suite d'un accord conclu entre le UK P&I Club et le Fonds de 1992, le tribunal du district central de Séoul a accepté de suspendre la procédure jusqu'à nouvel ordre. À ce moment-là, les avocats du Fonds de 1992 ont indiqué que les tribunaux pouvaient, de leur propre chef, ordonner la reprise des audiences à une date ultérieure afin de s'enquérir du statut du différend et de déterminer si les parties souhaitaient demander une nouvelle suspension de la procédure.
- 6.11 En décembre 2017, le Fonds de 1992 a été informé que, dans l'action en justice connexe opposant les propriétaires et assureurs des navires entrés en collision, la Haute Cour de Séoul avait décidé que, malgré l'avis d'experts jugeant l'enlèvement de l'épave du *Haekup Pacific* très difficile, voire impossible, et l'absence de plan détaillé d'enlèvement de l'épave, puisque l'ordonnance d'enlèvement de l'épave rendue par les autorités demeurait en vigueur malgré plusieurs demandes de retrait, il était difficile de considérer que l'ordonnance était nulle et non avenue en se fondant uniquement sur l'avis d'experts et les arguments des parties ; de ce fait, le propriétaire du *Haekup Pacific* était toujours dans l'obligation de faire enlever l'épave. La Cour a en outre jugé qu'il était donc raisonnable de considérer que les dommages liés aux coûts d'enlèvement de l'épave avaient été occasionnés *de facto*.
- 6.12 Le propriétaire et l'assureur du *Zheng Hang* ont fait appel de la décision de la Haute Cour de Séoul devant la Cour suprême de la République de Corée et cette dernière a rendu son arrêt au début de juillet 2020.
- 6.13 Les avocats du Fonds de 1992 ont pris note plus particulièrement des divers extraits de l'arrêt de la Cour suprême ci-après :

Faits reconnus par la Cour

- a) Le *Haekup Pacific* a sombré à une profondeur de 90 mètres et a été enfoui sous le fond marin et, à condition de respecter un dégagement sous quille d'au moins 50 mètres, les navires peuvent naviguer en toute sécurité dans cette zone ;
- b) Il n'y a eu aucune trace des hydrocarbures ou de la cargaison d'asphalte du *Haekup Pacific* depuis qu'il a coulé et, compte tenu de la température du fond marin, tout hydrocarbure ou asphalte restant dans le navire devrait être stabilisé par solidification. En outre, il semble qu'il ne soit pas resté de gazole dans le navire, car il aurait été diffusé par l'eau de mer ou se serait évaporé après le naufrage, de sorte que le risque de pollution de l'environnement semble minime ;
- c) Si le *Haekup Pacific*, qui est resté au fond de la mer pendant une période prolongée, devait être renfloué ou enlevé, il y aurait un fort risque de destruction de la coque, ce qui entraînerait l'exposition de l'hydrocarbure ou de l'asphalte restant et poserait donc d'autres problèmes de pollution ;
- d) L'opération de renflouement ou d'enlèvement du navire serait une tâche techniquement difficile, nécessitant une technologie de plongée avancée dans un environnement caractérisé par de forts courants, une visibilité limitée et le risque de destruction de la coque du navire. Il serait également difficile d'évaluer les coûts du renflouement ou de l'enlèvement du navire et le niveau de risque global, car il n'y a pas eu de cas antérieur où une épave ait été renflouée ou enlevée à une profondeur similaire à celle du *Haekup Pacific*.

L'arrêt de la Cour suprême

- 6.14 Dans son arrêt la Cour suprême note également que, même si les autorités coréennes avaient, au moment du naufrage, donné l'ordre de renflouer et d'enlever le navire dans des circonstances où celui-ci était considéré comme posant un risque pour les autres navires naviguant dans la zone et pour l'environnement océanique, il était difficile de renflouer et d'enlever le navire en application de ces ordonnances pendant une période prolongée parce que le navire avait coulé à une profondeur de 90 mètres sous la surface. En outre, elle note que les autorités locales n'avaient pas tenté de faire appliquer ces ordonnances. À ce que l'on comprend, la raison en est 1) qu'il était extrêmement difficile, voire impossible, de renflouer ou d'enlever le navire en raison du coût élevé et des difficultés techniques de l'opération ; et 2) qu'il était possible que les ordonnances administratives soient révoquées car le navire ne présentait plus les risques susmentionnés.
- 6.15 Dans son arrêt la Cour suprême a estimé qu'il n'était donc pas raisonnable de conclure que les propriétaires avaient effectivement subi des pertes prévisibles en engageant des coûts liés au renflouement ou à l'enlèvement du navire, simplement parce que les ordonnances administratives étaient toujours en vigueur, surtout qu'un plan détaillé de sauvetage ou d'enlèvement du navire n'était toujours pas en place au moment où les audiences ont eu lieu.
- 6.16 La Cour suprême a renvoyé l'affaire à la cour d'appel afin que celle-ci puisse réexaminer la question de savoir si l'enlèvement du navire était nécessaire et si les ordonnances administratives de renflouement et d'enlèvement du navire devaient être révoquées.
- 6.17 Les avocats du Fonds de 1992 sont d'avis que par son arrêt, la Cour suprême semble avoir ouvert une voie permettant à la ville de Yeosu de révoquer l'ordonnance d'enlèvement de l'épave si elle choisit de le faire. Mais il semble que la ville de Yeosu ait décidé de ne pas révoquer cette ordonnance qui reste encore en vigueur et, à la date de rédaction du document, la procédure d'appel est toujours en cours.

Action récursoire éventuelle contre le propriétaire du Zheng Hang

- 6.18 Les avocats du Fonds de 1992 ont informé le Fonds que la demande d'indemnisation présentée par le propriétaire du *Haekup Pacific* contre le navire avec lequel ce navire est entré en collision s'élevait à USD 30,79 millions et que l'arrêt de la Haute Cour de Séoul, rendu en octobre 2017, reconnaissait 70 % de ce montant^{<5>}.
- 6.19 En conséquence, le propriétaire du *Haekup Pacific* serait normalement en mesure de récupérer environ USD 21,55 millions auprès du propriétaire et de l'assureur du *Zheng Hang*. Le propriétaire du *Zheng Hang* serait cependant sur le point d'entrer en liquidation et, bien que la société propriétaire soit toujours répertoriée comme active à Hong Kong, le seul navire enregistré sous sa propriété était le *Zheng Hang* or les registres montrent que ce navire a été coulé en 2011, par conséquent, on ne sait pas exactement quelle somme, le cas échéant, le propriétaire du *Haekup Pacific* pourrait récupérer auprès du propriétaire du *Zheng Hang*.
- 6.20 En vertu du droit coréen, le délai de forclusion pour une action récursoire est de 10 ans à compter de la date de paiement, mais le Fonds de 1992 n'ayant toujours pas versé d'indemnité au titre de ce sinistre, il n'y a pas lieu d'envisager à ce stade d'engager une action récursoire contre le propriétaire du *Zheng Hang*.

<5> Compte tenu de la négligence concurrente du navire entré en collision.

- 6.21 En outre, les avocats coréens du Fonds de 1992 estiment que de toute façon, compte tenu de la situation financière du propriétaire du *Zheng Hang* il ne serait peut-être pas financièrement rentable pour le Fonds d'engager une action récursoire contre les intérêts du *Zheng Hang*.

7 Faits récents

- 7.1 Fin septembre 2019, la ville de Yeosu a demandé instamment au propriétaire et à l'assureur du navire d'exécuter les ordonnances d'enlèvement de l'épave et des hydrocarbures au plus tard le 10 février 2020 et, pour ce faire, de soumettre à la municipalité et aux garde-côtes coréens, avant la même date, un document rendant compte de la situation du navire et des plans établis par le propriétaire du navire et l'assureur en ce qui concernait : 1) l'enlèvement des résidus d'hydrocarbures et de la cargaison ; 2) l'enlèvement de l'épave et 3) la prévention de la pollution par les hydrocarbures qui pourrait se produire au cours des opérations d'enlèvement.
- 7.2 La ville de Yeosu a accordé au propriétaire du navire une prolongation de délai afin qu'il engage une société de sauvetage pour examiner l'état actuel de l'épave. En juillet 2020, les sauveteurs ont utilisé un véhicule télécommandé pour inspecter l'épave, déterminer son état et sa disposition, ainsi que la présence ou l'absence de fuites d'hydrocarbures, et ont ensuite communiqué les résultats de leur enquête à un cabinet d'architectes navals et d'ingénieurs maritimes engagé par le Club P&I, pour que celui-ci donne un avis sur l'état de l'épave et le risque de pollution par les hydrocarbures que représentait cette dernière.

L'état de l'épave et le risque de pollution par les hydrocarbures qu'elle représente

- 7.3 Selon le rapport, au moment du naufrage, le navire transportait une cargaison de 1 135 tonnes d'asphalte, ainsi que quelque 23,4 m³ de fuel lourd et 13 m³ de gazole. Des sources contemporaines du sinistre indiquent qu'au moment du naufrage, environ 200 litres d'hydrocarbures se sont déversés, sans qu'aucune information n'indique que d'autres hydrocarbures aient fui de l'épave. Le rapport précise que cela ne signifie pas qu'il reste des hydrocarbures à bord, car toute fuite ultérieure peut avoir été progressive et ne pas avoir été détectée.
- 7.4 Selon le rapport, l'épave^{<36>} repose sur le fond marin à une profondeur de 89 mètres, couchée sur son côté bâbord ; elle a chaviré à environ 120° de la verticale et elle s'est enfoncée dans le fond marin (composé d'un sol visqueux fait de gravier, de sable et de vase) sur environ 5,4 mètres de profondeur, un enfouissement supplémentaire étant attendu, impliquant la possibilité que l'épave finisse par disparaître dans le fond marin.
- 7.5 Le véhicule télécommandé a prélevé des échantillons du fond marin en quatre endroits contigus à l'épave. Ces échantillons ont été envoyés à un laboratoire pour une analyse indépendante qui n'a pas détecté la présence d'hydrocarbures ou leur infiltration dans le fond marin à partir de l'épave.
- 7.6 En outre, bien que le rapport indique que l'on ne sait pas s'il reste des hydrocarbures à bord de l'épave, étant donné la disposition de cette dernière, tout combustible restant dans les citernes à combustible se trouverait au-dessus de la hauteur des événements des citernes et resterait donc contenu. Selon le rapport, si du combustible se trouvait à un niveau inférieur aux événements des citernes, il se pouvait que du combustible s'échappe des citernes mais, étant donné le temps écoulé depuis le naufrage, cela s'était probablement déjà produit et les événements des citernes de bâbord sont maintenant enfouis sous le fond marin, ce qui rend improbable que le combustible contenu fuie par ces événements.

<6> La structure du *Haekup Pacific* s'est avérée bien conservée et dans l'ensemble intacte, avec peu de signes de corrosion, les filets et les équipements de pêche enveloppant en grande partie l'épave.

- 7.7 Afin d'évaluer le risque de fuite d'hydrocarbures par les événements des citernes, les architectes navals et les ingénieurs maritimes ont effectué une analyse informatique pour déterminer si, dans l'état du navire tel qu'il a été inspecté, les hydrocarbures contenus dans les citernes étaient susceptibles de se trouver au-dessus ou au-dessous de l'extrémité ouverte des tuyaux d'évent des citernes d'hydrocarbures. Leur analyse a conclu que, dans aucun des scénarios analysés, le niveau d'hydrocarbures ne serait tel qu'il y aurait un risque de fuite des hydrocarbures restants. En outre, notant que l'inclinaison de l'épave avait augmenté avec le temps, le rapport indique que tout risque devrait encore diminuer.
- 7.8 Le rapport indiquait également que si de l'eau de mer avait pénétré dans les citernes à combustible par les événements avant que le navire ne chavire à environ 120° de la verticale, cela aurait refroidi le combustible dans les citernes à combustible qui serait devenu très visqueux, finalement trop visqueux pour s'écouler, et tout le gazole restant dans les citernes à gazole serait piégé une fois le niveau de l'évent passé sous le niveau du gazole résiduel dans la citerne.
- 7.9 En conclusion les auteurs du rapport font valoir les dangers inhérents à toute opération d'enlèvement d'hydrocarbures, notamment : la nécessité de faire appel à des plongeurs en saturation^{<7>} pour effectuer l'opération d'enlèvement d'hydrocarbures par tarudage à chaud ; les forts courants ; la mauvaise visibilité et l'enchevêtrement ainsi que le fait que le site de l'épave soit soumis aux moussons et aux typhons, ce qui limite considérablement les fenêtres disponibles de beau temps sûr.

Coûts des opérations d'enlèvement des hydrocarbures et d'enlèvement de l'épave

- 7.10 Les auteurs du rapport ont procédé au calcul estimatif des coûts probables de toute opération d'enlèvement des hydrocarbures et/ou de l'épave, en tenant compte des règles actuelles de quarantaine due à la COVID-19, comme indiqué ci-après :

Tableau 1 : Coût estimatif de l'enlèvement des hydrocarbures et de l'épave

	Estimation des coûts actuels	Allocation pour une quarantaine de 14 jours due à la COVID-19	Estimation du total des coûts
Coût de l'enlèvement des hydrocarbures	USD 15,57 millions	USD 961 406	USD 16,53 millions
Coût de l'enlèvement de l'épave	USD 54,35 millions	USD 1,23 million	USD 55,58 millions

Conclusions du rapport d'enquête

- 7.11 Outre les points précédents concernant l'absence de preuves de fuites d'hydrocarbures de l'épave, et la probabilité minimale de fuites supplémentaires de l'épave étant donné la disposition de cette dernière par rapport au fond marin, le rapport note que les courants dominants dans la région de l'épave vont vers le nord-est, et que si les hydrocarbures restants fuyaient de l'épave, ils seraient probablement emportés loin de l'emplacement de l'épave par le détroit de Corée et dans la mer du Japon. Le rapport indique qu'il est peu probable que des quantités importantes d'hydrocarbures atterrissent sur la péninsule coréenne.

^{<7>} La plongée en saturation est une opération au cours de laquelle les plongeurs vivent dans un habitat spécial à bord d'un navire de support pour la plongée où ils sont maintenus sous une pression égale à la pression ambiante à la profondeur de travail. Les plongeurs sont maintenus sous pression pendant une durée pouvant aller jusqu'à plusieurs semaines.

- 7.12 Dans la conclusion de leur rapport, les auteurs ont estimé qu'étant donné la probabilité qu'il ne reste que des quantités minimales d'hydrocarbures libres à bord de l'épave et compte tenu du risque élevé de déversement d'hydrocarbures associé à toute opération visant à enlever ou à vérifier les quantités restantes, on devrait continuer de s'abstenir d'intervenir sur l'épave du *Haekup Pacific*.

Faits nouveaux depuis 2020

- 7.13 Le Secrétariat a demandé aux avocats du Fonds de 1992 de prendre contact avec les avocats du *Haekup Pacific* pour connaître les prochaines étapes à prévoir et a été informé qu'après la publication du rapport de la société de sauvetage, la ville de Yeosu et le Ministère des Océans et de la Pêche avaient donné l'ordre aux propriétaires du *Haekup Pacific* d'enlever tous les hydrocarbures restants de l'épave, car le rapport de la société de sauvetage ne permettait pas de savoir clairement si tous les combustibles de soute du *Haekup Pacific* avaient déjà fui et s'il subsistait donc un risque de pollution.
- 7.14 On croit comprendre qu'un contrat a depuis été attribué à une société de sauvetage chinoise pour retirer de l'épave tout le fioul lourd et le diesel restants, opération qui devrait commencer en octobre 2021 et s'achever en novembre 2021.
- 7.15 Après l'achèvement de l'opération d'enlèvement des hydrocarbures de soute, le tribunal devrait se prononcer sur le coût de l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave dans le courant de l'année 2021. La question du coût de l'enlèvement des hydrocarbures peut également être résolue par le biais d'un accord de règlement entre les parties sans l'intervention du tribunal.
- 7.16 À ce que l'on sait, lorsque l'opération d'enlèvement du combustible de soute sera terminée, il est probable que la ville de Yeosu révoque l'ordonnance d'enlèvement de l'épave. L'assureur et le propriétaire du navire seraient alors en mesure de réclamer le remboursement du coût de l'opération d'enlèvement du combustible de soute au cours de la procédure judiciaire devant la cour d'appel.
- 7.17 Les avocats du Fonds de 1992 estiment qu'il faudra probablement au moins un an, voire deux ans, en fonction de l'issue des discussions entre l'assureur et le propriétaire du navire et la ville de Yeosu, et de l'avancement de la procédure devant la cour d'appel, pour que cette question soit réglée.

8 Point de vue de l'Administrateur

- 8.1 L'Administrateur relève qu'à l'heure actuelle les ordonnances d'enlèvement de l'épave et des hydrocarbures restent en vigueur et que, malgré le rapport établi par les architectes navals et les ingénieurs maritimes, la ville de Yeosu et la police maritime ont décidé d'ordonner au propriétaire du *Haekup Pacific* de retirer les combustibles de soute de l'épave du navire. L'Administrateur note aussi qu'en avril 2016, le propriétaire et l'assureur du *Haekup Pacific* ont pris la précaution de déposer une demande d'indemnisation contre le Fonds de 1992 afin de protéger leurs droits relativement aux coûts déjà supportés et à leur demande d'indemnisation potentielle au titre du coût des opérations d'enlèvement, avant l'expiration du délai de six ans à compter de la date du sinistre à l'origine des dommages.
- 8.2 L'Administrateur est au fait que, pour le moment, il est impossible d'évaluer aucune demande d'indemnisation au titre du coût des opérations d'enlèvement de l'épave et des hydrocarbures puisque ces opérations n'ont pas encore commencé, mais qu'une opération visant à retirer tout le combustible de soute susceptible de rester à bord devrait commencer en octobre/novembre 2021.

- 8.3 L'Administrateur note que la ville de Yeosu, la police maritime et le Ministère des Océans et de la Pêche ont étudié soigneusement les prochaines mesures que l'une et l'autre parties devront prendre en ce qui concerne les ordonnances d'enlèvement actuellement en vigueur. L'Administrateur a également relevé que selon les avocats du Fonds de 1992, puisque l'action intentée par le propriétaire et l'assureur du *Haekup Pacific* contre le Fonds de 1992 dépend de l'issue de l'action connexe opposant les navires entrés en collision, le Fonds de 1992 devrait attendre que la cour d'appel rende sa décision dans cette autre affaire et, partant, accepter toute nouvelle demande de sursis de l'action engagée par le propriétaire et l'assureur du *Haekup Pacific*.
- 8.4 Par conséquent, l'Administrateur est d'avis qu'il serait prudent d'attendre la décision des autorités et que, si des démarches sont nécessaires entre-temps en défense de la demande du propriétaire et de l'assureur du navire, elles reposeront sur l'idée qu'en réalité aucun dommage n'a encore été encouru par le propriétaire et l'assureur du *Haekup Pacific* du fait du coût des opérations d'enlèvement.
- 8.5 L'Administrateur rendra compte de tout fait nouveau concernant ce sinistre à la prochaine session du Comité exécutif du Fonds de 1992.

9 Mesures à prendre

Comité exécutif du Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 est invité à prendre note des renseignements fournis dans le présent document.
