



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/NOV24/3/5	
Date	19 août 2024	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds de 1992	92A29	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC83	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SA21	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE — FONDS DE 1992

HAEKUP PACIFIC

Note du Secrétariat

Objet du document : Informer le Comité exécutif du Fonds de 1992 des faits nouveaux concernant ce sinistre.

Résumé : En avril 2013, le Secrétariat a été informé d'un sinistre survenu en avril 2010 en République de Corée. Le *Haekup Pacific*, un transporteur d'asphalte de 1 087 tjb, est entré en collision avec le *Zheng Hang*.

Le *Haekup Pacific* 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 *Haekup Pacific* 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).

En tant que « navire visé par l'Accord », le *Haekup Pacific* est donc 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 du propriétaire du navire à 20 millions de DTS (USD 26,3 millions)^{<1>}.

Peu après le naufrage, un petit déversement de quelque 200 litres d'hydrocarbures s'est produit, entraînant une pollution mineure. L'assureur du *Haekup Pacific* (le UK P&I Club) a versé quelque USD 136 000 au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde.

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 et le contenu des soutes restant à bord.

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.

Par la suite, 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 risque environnemental 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 plus les intérêts. La demande d'indemnisation a été modifiée en décembre 2016 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). Le Fonds de 1992 n'a pas été notifié de la demande d'indemnisation révisée d'un montant de USD 25,13 millions.

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 : l'enlèvement des résidus d'hydrocarbures et de la cargaison ; l'enlèvement de l'épave ; et la prévention de la pollution par les hydrocarbures qui pourrait se produire au cours des opérations d'enlèvement.

Le propriétaire du navire a engagé une société de sauvetage pour examiner l'état de l'épave. En juin 2020, cette société a effectué une étude de l'épave à l'aide d'un véhicule télécommandé 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 *Haekup Pacific* pour établir un rapport. Le rapport a recommandé de ne pas intervenir sur le *Haekup Pacific*, mais la police municipale et maritime de Yeosu ont demandé au propriétaire du navire de retirer les combustibles de soute de l'épave car, selon eux, on ne pouvait exclure la possibilité que des combustibles de soute restaient dans l'épave.

L'opération d'enlèvement des combustibles de soute s'est achevée en décembre 2021 pour un coût d'environ USD 10 millions.

Dans le cadre de la procédure judiciaire entre le propriétaire et l'assureur du *Haekup Pacific* et le propriétaire et l'assureur du *Zheng Hang*, la Cour suprême a examiné l'appel introduit par ces derniers contre le propriétaire et l'assureur du *Haekup Pacific*. L'affaire a été retardée par l'épidémie de COVID-19, mais la Cour suprême a renvoyé l'affaire à la cour d'appel (la Haute Cour de Séoul) 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.

La ville de Yeosu a nommé un groupe d'experts, qui a chargé un professeur d'université de déterminer si l'ordonnance d'enlèvement de l'épave devait être révoquée.

En janvier 2024, la Haute Cour de Séoul a statué sur la plainte déposée par les propriétaires du *Haekup Pacific* contre le navire avec lequel celui-ci était entré en collision. Dans son jugement, la Haute Cour rejette la demande relative aux coûts réclamés au titre de l'enlèvement de l'épave du *Haekup Pacific*, ces coûts n'ayant pas été encourus à l'époque. Compte tenu de la situation financière des propriétaires du *Zheng Hang* (le navire avec lequel le *Haekup Pacific* est entré en collision), les propriétaires du *Haekup Pacific* n'ont pas jugé utile de poursuivre les propriétaires du *Zheng Hang* en vue d'obtenir une quelconque contribution aux frais d'enlèvement des hydrocarbures ou aux frais de justice.

Faits récents :

Suite au jugement, le 31 janvier 2024 la ville de Yeosu a officiellement révoqué l'ordonnance d'enlèvement de l'épave. Par la suite, les propriétaires du *Haekup Pacific* ont retiré leur action en justice et leurs demandes à l'encontre du Fonds de 1992, ce qui a eu pour effet de les frapper d'inexistence, comme si elles n'avaient jamais été engagées. Le délai de prescription pour la présentation de demandes d'indemnisation a expiré et toutes les demandes d'indemnisation engagée à l'encontre du Fonds de 1992 sont devenues caduques.

Toutes les demandes d'indemnisation en suspens ont été retirées et ce sinistre peut désormais être considéré clos.

Documents pertinents :

Le [rapport en ligne sur le sinistre du Haekup Pacific](#) figure sous la section « Sinistres » du site Web des FIPOL.

Mesures à prendre :

Comité exécutif du Fonds de 1992

Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

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 5,9 millions)
Applicabilité de STOPIA/TOPIA	Applicables – Limite de 20 millions de DTS (USD 26,3 millions) en vertu de STOPIA 2006
Limite fixée par la CLC et par la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (USD 267 millions)
Indemnités versées	Aucun paiement n'a été effectué à ce jour par le Fonds de 1992. USD 136 000 ont été versés au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde et USD 10 millions ont été versés par le UK P&I Club au titre des opérations d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave.

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 25 juillet 2024, toutes les demandes d'indemnisation contre le Fonds de 1992 ont été retirées et sont désormais frappées de forclusion. Les données relatives aux demandes d'indemnisation précédemment déposées contre le Fonds de 1992 sont présentes dans le document [IOPC/NOV23/3/5](#).

5 **Procédures en limitation**

Aucune procédure en limitation n'a été engagée.

6 **Poursuites judiciaires au civil**

- 6.1 Les détails de la procédure civile figurent dans le document [IOPC/NOV23/3/5](#).
- 6.2 En janvier 2024, après la publication du document [IOPC/NOV23/3/5](#), la Haute Cour de Séoul a rendu son jugement par lequel elle rejette la demande d'indemnisation au titre de « préjudice », invoqué par les propriétaires, relative aux coûts de l'enlèvement de l'épave du *Haekup Pacific* ordonné par la ville de Yeosu, en relevant que ces coûts n'avaient pas été encourus aux motifs suivants :
- 1) l'épave était enfouie dans le fond marin à 90 mètres sous la surface de la mer ;
 - 2) la ville de Yeosu n'avait pas imposé la moindre sanction aux propriétaires pour non-enlèvement de l'épave, si ce n'est qu'elle avait demandé instamment que l'ordonnance d'enlèvement de l'épave soit exécutée ;
 - 3) il était entendu que la ville de Yeosu n'avait pris aucune mesure à l'encontre du propriétaire du navire, car elle était consciente de la difficulté technique, des risques et des coûts élevés associés à l'ordonnance d'enlèvement de l'épave ; et
 - 4) la Cour a reconnu que l'ordonnance d'enlèvement de l'épave pourrait être levée par la suite.
- 6.3 Compte tenu de la situation financière des propriétaires du *Zheng Hang* (qui avaient été déclarés en faillite), les propriétaires du *Haekup Pacific* n'ont pas engagé d'action en recouvrement des frais qu'ils avaient encourus qui, en tout état de cause, étaient inférieurs à la limite fixée par STOPIA 2006. Le Fonds de 1992 n'était pas tenu de verser d'indemnités au titre de ce sinistre.

7 Faits nouveaux

- 7.1 Suite au jugement, le 31 janvier 2024 (le fuel-oil se trouvant à bord de l'épave ayant été enlevé en décembre 2023), la ville de Yeosu a révoqué l'ordonnance d'enlèvement de l'épave ; par la suite, les propriétaires du navire ont décidé de retirer toutes les actions en justice engagées contre le Fonds de 1992.
- 7.2 Le retrait d'une action en justice a pour effet rétroactif de la frapper d'inexistence, comme si elle n'avait jamais été engagée. Le délai de prescription applicable à ce sinistre (survenu le 20 avril 2010) a expiré et la responsabilité du Fonds de 1992 à l'égard des propriétaires/assureurs du navire est donc caduque.

8 Point de vue de l'Administrateur

- 8.1 L'Administrateur note avec satisfaction qu'une opération a été menée en décembre 2023 pour enlever les combustibles de soute de l'épave du navire et que toutes les procédures judiciaires contre le Fonds de 1992 ont été annulées. Aucune demande d'indemnisation n'a dû être payée par le Fonds de 1992.
- 8.2 L'Administrateur remercie le UK P&I Club pour l'engagement et la coopération démontrés durant toute la gestion de ce sinistre et se réjouit d'annoncer que ce sinistre peut désormais être considéré clos.

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.
