



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

### HEBEI SPIRIT

#### Note de l'Administrateur

<b>Objet du document:</b>	Informar le Comité des faits récents concernant ce sinistre.
<b>Résumé du sinistre à ce jour:</b>	<p>Le 7 décembre 2007, le navire-citerne <i>Hebei Spirit</i> (146 848 tjb) battant pavillon de Hong Kong a été heurté par le ponton-grue <i>Samsung N° 1</i> alors qu'il était au mouillage à environ 5 milles au large de Taean, sur la côte occidentale de la République de Corée. Environ 10 900 tonnes de pétrole brut se sont déversées du <i>Hebei Spirit</i> dans la mer.</p> <p>Les hydrocarbures ont pollué à divers degrés trois des quatre provinces le long de la côte occidentale de la République de Corée. Les opérations de nettoyage sont toujours en cours.</p> <p>À ce jour, des demandes d'indemnisation d'un montant total de £44,2 millions ont été soumises au titre des opérations de nettoyage à terre. Des demandes d'un montant total de £39,7 millions ont été présentées au titre des pertes enregistrées dans les secteurs de la pêche et de la mariculture. D'autres demandes s'élevant en tout à £13,5 millions ont été soumises au titre des dommages aux biens et des préjudices économiques dans le secteur du tourisme et d'autres secteurs d'activité. Une demande d'indemnisation d'un montant de £1,1 million a par ailleurs été présentée au titre d'une étude d'impact sur l'environnement. On s'attend à ce que d'autres demandes soient soumises au titre des opérations de nettoyage en mer et à terre. Un nombre important d'installations d'aquaculture et de mariculture ont été polluées par les hydrocarbures échappés du <i>Hebei Spirit</i>. D'autres demandes d'indemnisation sont également attendues dans les secteurs de la pêche et de la mariculture et d'entreprises touristiques et non touristiques (section 14).</p> <p>Les pertes causées par ce sinistre devraient dépasser le montant de limitation applicable au <i>Hebei Spirit</i> en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, à savoir 89,77 millions de DTS (£72 millions)<sup>&lt;1&gt;</sup> (section 8).</p> <p>Le <i>Hebei Spirit</i> est assuré pour les risques de pollution par</p>

<1> Dans le présent document, la conversion des monnaies a été faite sur la base des taux de change en vigueur au 14 mai 2008 (£1= Won 2039,96; 1 DTS = £0,8064).

l'Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club).

En mars 2008, le Comité exécutif, eu égard à l'incertitude concernant le montant total des demandes d'indemnisation possibles, a décidé que les paiements seraient, pour l'heure, limités à 60 % du montant des dommages effectivement subis par chaque demandeur, tels qu'évalués par les experts du Fonds.

Le Fonds de 1992 et le Skuld Club ont mis en place un bureau des demandes d'indemnisation (le centre Hebei Spirit) à Séoul pour aider les demandeurs à présenter leurs demandes d'indemnisation.

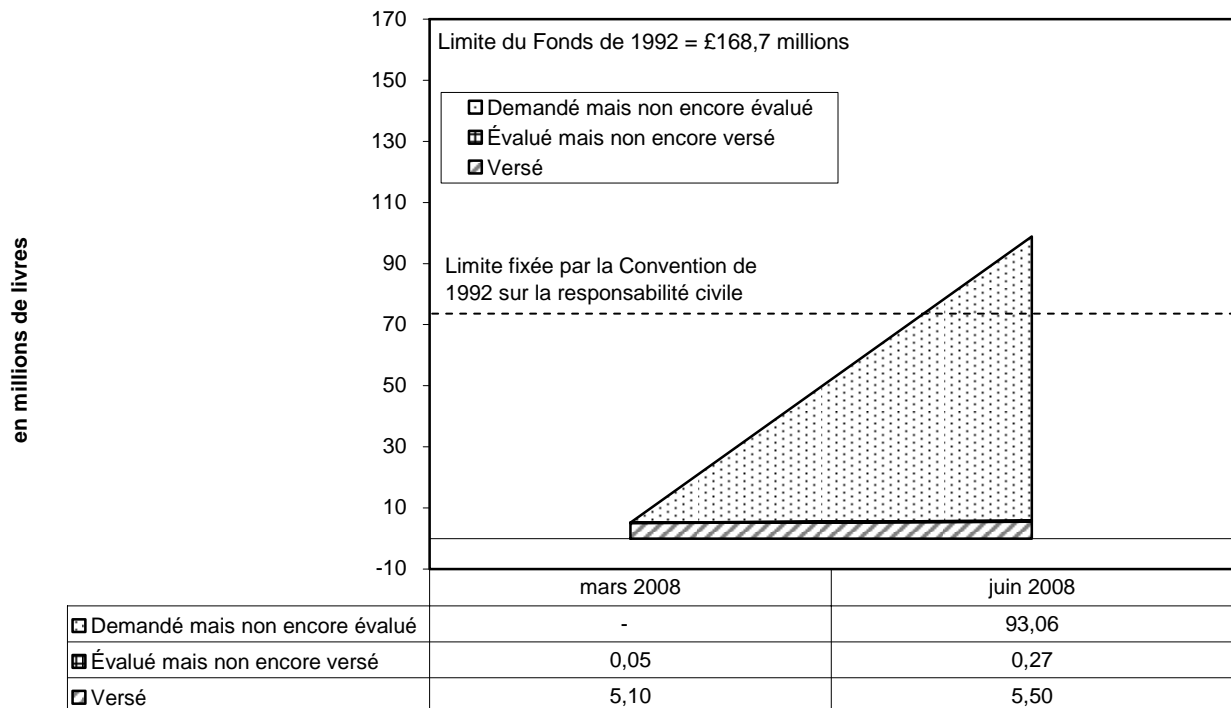
Le Fonds de 1992 et le Skuld Club ont aussi nommé plusieurs experts coréens et internationaux pour évaluer les demandes d'indemnisation au titre des dommages aux biens, des opérations de nettoyage et dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et du tourisme.

***Mesures à prendre:***

Prendre note des informations.

1 **Résumé du sinistre**

Navire	<i>Hebei Spirit</i>		
Date du sinistre	07.12.2007		
Lieu du sinistre	Taean, République de Corée		
Cause du sinistre	Collision		
Quantité d'hydrocarbures déversés	Environ 10 900 tonnes de pétrole brut		
Zone touchée	Les trois provinces méridionales de la côte occidentale de la République de Corée		
État du pavillon du navire	Hong Kong		
Jauge brut (tjb)	146 848 tjb		
Assureur P&I	Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club)		
Limite fixée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile	£72 millions		
Accord STOPIA/TOPIA applicable?	Non		
Indemnisation (en millions de livres):	Demandé mais non encore évalué	Évalué mais non encore versé	Versé
Dommmages aux biens	0,18	-	-
Opérations de nettoyage/ mesures de sauvegarde	38,38	0,27	5,5
Pêche	39,74	-	-
Tourisme	13,33	-	-
Dommmages à l'environnement	1,08	-	-
Divers	0,08	-	-
TOTAL	93,06	0,27	5,5
Notes:	On s'attend à ce que d'autres demandes soient soumises.		

2 **Évolution de la situation concernant les demandes d'indemnisation**

### **3 Le sinistre**

- 3.1 Le navire-citerne *Hebei Spirit* (146 848 tjb) battant pavillon de Hong Kong a été heurté par le ponton-grue *Samsung N° 1* alors qu'il était au mouillage, à environ 5 milles au large de Taean sur la côte occidentale de Corée. Le ponton-grue était tracté par deux remorqueurs (le *Samsung T-5* et le *Samho T-3*) lorsque le câble de remorquage s'est rompu. Les conditions météorologiques étaient mauvaises et, selon les informations reçues, un fort vent a jeté le ponton-grue contre le navire-citerne dont trois des citernes à cargaison bâbord ont été perforées.
- 3.2 Le *Hebei Spirit* était chargé d'environ 209 000 tonnes de pétrole brut de quatre types différents. En raison des conditions météorologiques peu clémentes, les réparations des citernes perforées n'ont pu être achevées que quatre jours plus tard. Dans l'intervalle, l'équipage du *Hebei Spirit* s'est efforcé de freiner le déversement de cargaison qui s'échappait par les perforations en faisant donner de la bande au navire et en effectuant des transferts de cargaison entre les citernes. Le navire-citerne étant chargé presque à plein, la marge de manœuvre était étroite.
- 3.3 La quantité de pétrole brut (un mélange de Iranian Heavy, d'Upper Zakum et de Koweit export) qui s'est déversée dans la mer par suite de la collision a été évaluée au total à 10 900 tonnes. Le reste du pétrole se trouvant dans les citernes endommagées a été transféré dans d'autres citernes à bord et sur un autre navire. Une fois stabilisé, le *Hebei Spirit* a fait route vers le terminal de la Hyundai Oil Bank dans le port de Daesan (République de Corée), où la cargaison a été déchargée.
- 3.4 Le *Hebei Spirit* est la propriété de la Hebei Spirit Shipping Company Ltd. Il est assuré par l'Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club) et il est exploité par la société V-Ships Ltd. On croit savoir que la société Samsung et sa filiale, Samsung Heavy Industries, qui appartiennent au Groupe Samsung, le conglomérat industriel le plus important de Corée, possèdent et/ou exploitent le ponton-grue et les deux remorqueurs.
- 3.5 Le Fonds de 1992 et le Skuld Club ont nommé une équipe d'experts maritimes coréens et internationaux pour surveiller les opérations de nettoyage et enquêter sur les effets possibles de la pollution sur la pêche, la mariculture et les activités touristiques.

### **4 L'accord de coopération entre les propriétaires/Skuld Club, la KMPRC et le MOMAF**

Peu après le sinistre, le Gouvernement coréen a déclaré ledit sinistre catastrophe nationale et le 24 décembre 2007, le *Hebei Spirit* a été saisi à l'initiative de la société Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC), organisme d'État chargé de la lutte contre la pollution. Des entretiens ont eu lieu entre les propriétaires/Skuld Club et le Ministère des affaires maritimes et de la pêche (MOMAF, selon le sigle anglais) au sujet de questions d'indemnisation; entretiens qui ont abouti à un accord de coopération, conclu le 5 janvier 2008 entre les propriétaires/Skuld Club, la KMPRC et le MOMAF. Le Fonds de 1992 a été consulté au cours des négociations mais n'est pas partie à l'accord. On trouvera des éléments de l'accord de coopération dans le document 92FUND/EXC.40/9. Le 7 janvier 2008, le navire a été autorisé à quitter les eaux coréennes.

### **5 Impact du déversement**

- 5.1 Une bonne partie de la côte occidentale de Corée a été touchée à divers degrés. Le littoral, composé de rochers, de pierres et de galets, ainsi que de longues plages de sable aménagées et des installations portuaires dans la péninsule de Taean et dans les îles voisines ont été pollués. Pendant plusieurs semaines, le littoral continental et les îles plus au sud ont également été pollués par des hydrocarbures émulsionnés et des boulettes de goudron. Environ 375 km de littoral le long de la côte occidentale ont été touchés. Un grand nombre de navires commerciaux ont également été souillés.
- 5.2 La côte occidentale de la République de Corée comporte un grand nombre d'installations de mariculture, dont plusieurs milliers d'hectares de culture d'algues marines. Il s'agit également d'une

zone importante d'exploitations de conchyliculture et d'alevinières à grande échelle. Cette zone est également exploitée par des entreprises de pêche à petite et grande échelle. Les hydrocarbures ont touché un grand nombre de ces installations de mariculture, en traversant les structures d'appui et en souillant les bouées, les cordes, les filets et le produit.

- 5.3 Les hydrocarbures ont également touché des plages de loisirs et d'autres zones du parc national de Taean. La péninsule de Taean est une destination touristique très prisée des visiteurs venus de la zone métropolitaine de Séoul, avec une fréquentation évaluée à 20 millions de visiteurs par an, essentiellement pendant les mois de juillet et d'août.

## **6 Opérations de nettoyage**

- 6.1 Le Service national coréen des garde-côtes, au sein du MOMAF, est chargé de l'ensemble des interventions de lutte contre la pollution marine dans les eaux relevant de la juridiction de la République de Corée.

- 6.2 Les interventions consécutives au sinistre ont été effectuées sur la base du plan directeur national de prévention des catastrophes qui a été arrêté en 2000 par les garde-côtes coréens pour garantir une riposte appropriée en cas de déversement d'hydrocarbures dans le milieu marin.

### **6.3 Nettoyage en mer**

- 6.3.1 Les garde-côtes ont coordonné les interventions en mer. Plus de 100 navires du Service des garde-côtes, de la marine de guerre et de la KMPRC ont été déployés pour procéder aux opérations de nettoyage. Il a également été fait appel à plus de 1 500 bateaux de pêche. Les garde-côtes ont déversé des dispersants sur les plaques d'hydrocarbures qui flottaient depuis des navires puis d'hélicoptères. Des dizaines de kilomètres de barrages flottants ont également été déployés en mer et le long des zones côtières.

- 6.3.2 Les interventions en mer menées par les pouvoirs publics ont été terminées en deux semaines, bien que de nombreux bateaux de pêche avaient encore été déployés dans les semaines suivantes pour remorquer les barrages flottants absorbants et ramasser les boulettes de goudron. Certains sont encore utilisés pour transporter la main-d'œuvre et le matériel jusqu'aux îles côtières en appui des opérations de nettoyage.

### **6.4 Nettoyage à terre**

- 6.4.1 Les garde-côtes coréens ont confié les opérations de nettoyage du littoral au total à 21 entreprises de nettoyage agréées, assistées par les autorités locales et des coopératives de pêcheurs. Les opérations de nettoyage à terre ont été menées en plusieurs points de la côte occidentale de Corée. Les habitants des villages locaux, les cadets de l'armée de terre et de la marine ainsi que des bénévoles de toute la Corée ont aussi participé aux opérations de nettoyage auxquelles au total plus d'un million de journées de travail ont été consacrées pendant les deux premiers mois.

- 6.4.2 Il a été procédé aux opérations de nettoyage en enlevant par le biais de moyens manuels et mécaniques la majeure partie du pétrole et en faisant appel à un grand nombre de bénévoles pour laver les rochers et les galets avec des produits absorbants.

- 6.4.3 L'enlèvement du gros des hydrocarbures s'est achevé à la fin mars 2008. Des opérations de nettoyage secondaire, faisant appel, entre autres techniques de nettoyage, au lavage à grande eau, à la technique du 'surfwashing' (lavage naturel par les vagues) et au lavage avec de l'eau chaude à haute pression, devraient être achevées sous peu.

## **7 La Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds**

- 7.1 La République de Corée est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et membre du Fonds de 1992, mais n'est pas membre du Fonds complémentaire.

- 7.2 De ce fait, si le montant total des dommages devait dépasser le montant de limitation applicable en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le Fonds de 1992 serait tenu de verser des indemnités aux victimes du déversement.
- 7.3 La jauge du *Hebei Spirit* (146 848 tjb) étant supérieure à 140 000 tjb, le montant de limitation applicable est le maximum disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, à savoir 89,77 millions de DTS (£72 millions). Le montant total disponible aux fins d'indemnisation en vertu de ladite Convention et de la Convention de 1992 portant création du Fonds est de 203 millions de DTS (£164 millions).

## **8 Limitation de responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile**

- 8.1 Outre l'accord de coopération mentionné à la section 4, le Skuld Club, s'inquiétant de ce que le tribunal dépositaire du fonds de limitation puisse ne pas prendre en compte la totalité des paiements effectués par le Club, lequel risquerait de ce fait de verser des indemnités supérieures au montant de limitation, a engagé des discussions avec le gouvernement de la République de Corée afin de régler cette question.
- 8.2 Des réunions sur le sujet ont eu lieu entre le Skuld Club et le gouvernement coréen en avril et en mai 2008. Le Secrétariat suit l'évolution des discussions, qui sont encore en cours.

## **9 Niveau des paiements**

- 9.1 En mars 2008, le Comité, s'appuyant sur les premières estimations, a noté que le montant total des pertes qu'entraînerait le sinistre du *Hebei Spirit* dépasserait probablement le montant disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 9.2 À cette session, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à régler et payer les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre dans la mesure où elles ne soulevaient pas de questions de principe qui n'avaient pas été tranchées auparavant par le Comité.
- 9.3 Compte tenu de l'incertitude qui régnait quant au montant total des pertes, le Comité a également décidé de limiter pour l'instant ces paiements à 60 % du montant des dommages effectivement subis par les demandeurs concernés tels qu'évalués par les experts du Fonds (voir le document 92FUND/EXC.40/11, paragraphes 3.7.15 et 3.7.16).

## **10 Paiements effectués par le Gouvernement coréen**

- 10.1 Le Gouvernement coréen a informé le Fonds de 1992 que des indemnités d'un montant total de Won 117,2 milliards (£57 millions) avaient été versées aux résidents des régions touchées, ou le seraient prochainement. Sur ce montant le gouvernement central a versé Won 76,8 milliards (£41 millions); la province de Choongcheonam Won 15 milliards (£7,3 millions) et des donateurs privés Won 25,4 milliards (£13 millions). Les indemnités sont distribuées par les autorités locales des provinces touchées.
- 10.2 La presse a signalé que dans le comté de Taeon qui est l'une des régions les plus touchées, un total de 18 757 ménages avaient reçu des paiements compris entre Won 746 862 (£400) et Won 2 916 600 (£1 570).
- 10.3 L'Administrateur ignore si les paiements effectués par le Gouvernement coréen l'ont été en tant qu'avance sur les indemnités dues au titre des dommages de pollution par les hydrocarbures ou en tant que dons. Si ces paiements constituent une avance d'indemnisation, le gouvernement aurait acquis par subrogation les droits dont les indemnisés auraient bénéficié à l'égard du Fonds (paragraphe 3 de l'article 9 de la Convention de 1992 portant création du Fonds). Il se propose d'examiner cette question plus avant et de faire rapport au Comité exécutif ultérieurement.

**11 Loi spéciale de soutien aux habitants des zones touchées et de remise en état du milieu marin suite au sinistre du Hebei Spirit ayant causé une pollution par les hydrocarbures**

- 11.1 Le Gouvernement coréen a informé le Fonds de 1992 que l'Assemblée nationale avait adopté, en mars 2008, une loi spéciale pour venir en aide aux victimes du sinistre du *Hebei Spirit*. En vertu des dispositions de cette loi, le gouvernement est autorisé à effectuer des versements aux demandeurs sous forme d'avance sur les indemnités ou de prêts, pour autant que ces paiements soient basés sur l'évaluation faite par le Fonds de 1992 et le Skuld Club. La loi spéciale entrera en vigueur le 15 juin 2008.
- 11.2 Le Fonds de 1992 et le Skuld Club ont été informés par les autorités de leur intention de commencer, bientôt, à effectuer les paiements aux demandeurs conformément à la loi spéciale.
- 11.3 Le Fonds de 1992 et le Skuld Club maintiennent des relations fréquentes avec les autorités coréennes pour mettre en place un système permettant de coordonner les échanges d'informations relatives à l'indemnisation, de manière à éviter la duplication des paiements.

**12 Bureau des demandes d'indemnisation**

S'attendant à recevoir un grand nombre de demandes d'indemnisation et après consultation du Gouvernement coréen, le Fonds de 1992 et le Skuld Club ont ouvert à Séoul un bureau des demandes d'indemnisation (le centre Hebei Spirit) pour aider les demandeurs à présenter leurs demandes d'indemnisation. Ce centre, dirigé par un responsable assisté de deux collaborateurs, est complètement opérationnel depuis le 22 janvier 2008.

**13 Évaluation des demandes d'indemnisation**

- 13.1 On attend un grand nombre de demandes d'indemnisations au titre des coûts de nettoyage, des dommages aux biens ainsi que des préjudices consécutifs au sinistre et de préjudices économiques purs dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et du tourisme. Le Fonds de 1992 et le Skuld Club ont fait appel à trois cabinets coréens d'experts maritimes et de spécialistes de l'indemnisation en matière de pollution, ainsi qu'à plusieurs experts internationaux. En tout, une cinquantaine d'entre eux aident le Fonds de 1992 et le Club à évaluer les demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage et émanant des secteurs de la pêche, de la mariculture et du tourisme.
- 13.2 La plupart de ces cabinets d'experts ont ouvert des bureaux temporaires à Taean afin de se rapprocher des régions touchées.

**14 Demandes d'indemnisation****14.1 Opérations de nettoyage**

- 14.1.1 Au 15 mai 2008, 112 demandes d'un montant total de Won 90 071 283 114 (£44,2 millions) ont été présentées au titre des activités de nettoyage consécutives au sinistre. Quarante cinq des demandes présentées ont été évaluées pour un montant total de Won 11 776 050 717 (£5,7 millions). Le Skuld Club a effectué des paiements provisoires pour difficultés financières à hauteur de Won 11 220 279 050 (£5,5 millions) concernant ces demandes. La plupart des paiements ainsi effectués par le Skuld Club l'ont été au début de février 2008 conformément à l'accord de coopération visé à la section 4. Le reste des demandes sont en cours d'évaluation ou en attente de pièces justificatives supplémentaires.

- 14.1.2 On s'attend à recevoir d'autres demandes au titre des activités de nettoyage menées aussi bien en mer qu'à terre.

**14.2 Pêche et mariculture**

- 14.2.1 La côte occidentale de la République de Corée compte une forte densité d'installations de

mariculture qui ont été touchées par le déversement à divers degrés, en même temps que d'importantes pêcheries de capture situées dans la région.

- 14.2.2 Au 15 mai 2008, 10 demandes d'un montant total de Won 81 081 304 016 (£39,7 millions) avaient été présentées au titre des pertes qu'auraient subies les secteurs de la pêche et de la mariculture. Ces demandes sont en cours d'évaluation. Les experts désignés par le Fonds de 1992 et le Skuld Club ont été informés que plusieurs coopératives de pêche préparaient des demandes d'indemnisation pour le compte de plus de 12 000 pêcheurs de capture. Ces demandes devraient être présentées au début de 2009.
- 14.2.3 Un certain nombre d'installations de mariculture et d'aquaculture ont vu leurs structures de support des filets et autres structures souillées. Il est procédé actuellement au retrait des éléments les plus touchés. Plusieurs demandes d'indemnisation importantes devraient être présentées prochainement par le secteur de la mariculture.

#### 14.3 Tourisme

Le littoral touché par la pollution, également connu pour être une destination touristique de la région métropolitaine de Séoul, se distingue par la présence de très nombreux établissements touristiques de petite taille. Neuf demandes d'indemnisation pour un montant total de Won 27 183 800 000 (£13 millions) ont été présentées au titre des pertes subies dans le secteur du tourisme. Les experts désignés par le Fonds de 1992 et le Skuld Club ont été informés que quelques centaines de personnes et d'organisations sont en train de réunir des pièces justificatives et devraient présenter des demandes d'indemnisation d'ici la fin juin 2008 au titre de pertes qu'ils auraient subies par suite de la pollution. On s'attend donc à un grand nombre de demandes d'indemnisations de la part du secteur du tourisme.

#### 14.4 Études environnementales

En décembre 2007, le MOMAF a chargé l'Institut coréen de recherche et de développement sur l'océan (KORDI, selon le sigle anglais) et l'université nationale de Chungnam de réaliser une étude d'impact de la pollution marine et de remise en état du milieu marin. À l'issue de discussions entre le MOMAF, le Fonds de 1992 et le Skuld Club en janvier 2008, l'International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) a été invité à s'associer aux études menées par le KORDI et à donner un avis technique sur les activités entreprises dans ce cadre. En février 2008, le MOMAF a présenté une demande d'indemnisation d'un montant total de Won 2 195 millions (£1.1 million) au titre du coût de l'étude.

### 15 Enquête sur la cause du sinistre

- 15.1 Les autorités coréennes compétentes ainsi que l'administration de l'État du pavillon du navire à Hong Kong ont lancé une enquête sur la cause du sinistre. À ce que l'on croit savoir, cette enquête se poursuit.
- 15.2 À ce que l'on sait, le sinistre fait également l'objet d'une enquête pour le compte des propriétaires du *Hebei Spirit*, du Skuld Club et de la société V-Ships Ltd.
- 15.3 Le Skuld Club a informé le Fonds que peu après le sinistre, des lettres ont été adressées au nom des gestionnaires du navire aux présidents directeurs généraux des sociétés Samsung et Samsung Heavy Industries, pour les inviter à prendre les devants et à mettre à la disposition de leur gouvernement des ressources qui lui permettent de faire procéder aux interventions qu'appelait le sinistre. On croit savoir que ces lettres n'ont reçu aucune réponse.
- 15.4 On ne sait pas si en droit coréen, la société Samsung et/ou la société Samsung Heavy Industries sont habilitées à invoquer une limitation de responsabilité pour ce qui est de la collision du ponton-grue *Samsung N° 1* avec le *Hebei Spirit*. Si c'est le cas, il se pourrait que les montants susceptibles d'être récupérés auprès de ces sociétés soient relativement faibles. L'Administrateur se propose d'étudier plus à fond cette question.



**16 Poursuites en justice****16.1 Procédure pénale devant la section de Seosan du tribunal de district de Daejeong (tribunal de Seosan)**

Le 21 janvier 2008, la section de Seosan du bureau du procureur du district de Daejeong a engagé des poursuites pénales contre les capitaines du ponton-grue et des deux remorqueurs. Tous deux eux ont été arrêtés. Des poursuites pénales ont aussi été engagées contre le capitaine et le second du *Hebei Spirit*. Ces défendeurs n'ont pas été arrêtés mais on ne leur permet pas de quitter la Corée tant que la procédure n'a pas été menée à son terme.

**16.2 Procédure en limitation**

16.2.1 En février 2008, les propriétaires du *Hebei Spirit* ont déposé une demande pour entamer la procédure en limitation. En droit coréen, avant d'entamer une telle procédure, le propriétaire du navire est tenu de prouver que le total des demandes d'indemnisation formées à son encontre risque de dépasser le montant de limitation.

16.2.2 Le tribunal dépositaire du fonds de limitation a décidé, en février 2008, de différer sa décision sur le droit des propriétaires de limiter leur responsabilité parce que ces derniers n'avaient pas démontré que des demandes d'indemnisation dépassant le montant de limitation avaient été soumises et parce que le tribunal n'avait pas été saisi des résultats de l'enquête pénale.

**16.3 Procédure devant la section de Seosan du tribunal de district de Daejeon**

16.3.1 En décembre 2007, un groupe de demandeurs appartenant aux coopératives de pêche de Seosan ont fait une démarche auprès de la section de Seosan du tribunal de district de Daejeon (tribunal de Seosan) pour demander au tribunal d'ordonner la mise en sûreté des preuves concernant les dommages causés au secteur de la pêche et de désigner un expert judiciaire qui serait chargé d'évaluer les dommages. Les demandeurs ont proposé que leur propre expert soit nommé expert judiciaire.

16.3.2 Le Fonds de 1992 a chargé ses avocats coréens de se porter partie intervenante dans la procédure pour veiller à ce que ses intérêts soient protégés et que l'expert judiciaire soit nommé de manière impartiale.

16.3.3 En janvier 2008, le tribunal de Seosan a désigné l'institut de recherche maritime de l'Université nationale de Pukyong comme expert judiciaire chargé d'évaluer les dommages découlant du sinistre du *Hebei Spirit*. Le tribunal a ordonné que toutes les pièces que les experts judiciaires recevraient des demandeurs soient tenues à disposition des experts engagés par le Club et le Fonds et que ce dernier ait un accès illimité à toutes les pièces nécessaires à l'évaluation.

**16.4 Procédure devant la section de Hongsung du tribunal de district de Daejeon**

16.4.1 En mars 2008, un groupe de 5 926 demandeurs du secteur de la pêche, de la région de l'agglomération de Boryeong et du comté de Hongsung, ont fait une démarche auprès de la section de Hongsung du tribunal de district de Daejeon pour demander au tribunal d'ordonner la mise en sûreté des preuves concernant les dommages causés au secteur de la pêche et de désigner un expert judiciaire qui serait chargé d'évaluer les dommages. Les demandeurs ont proposé que l'Institut des sciences de la pêche de l'université de Jeonnam soit nommé expert judiciaire.

16.4.2 Le Fonds de 1992 a chargé ses avocats coréens de se porter partie intervenante dans la procédure pour veiller à ce que ses intérêts soient protégés et que l'expert judiciaire soit nommé de manière impartiale.

16.4.3 En avril 2008, le tribunal de Hongsung a désigné l'Institut des sciences de la pêche de l'université Jeonnam comme expert judiciaire chargé d'évaluer les dommages découlant du sinistre du *Hebei Spirit*. Le tribunal a ordonné que toutes les pièces que les experts judiciaires recevraient des

demandeurs soient tenues à disposition des experts engagés par le Club et le Fonds et que ce dernier ait un accès illimité à toutes les pièces nécessaires à l'évaluation.

16.5 Injonction contre les experts communs du Skuld Club et du Fonds

16.5.1 En mars 2008, trois pêcheurs et deux propriétaires de restaurants de poissons crus ont déposé une demande d'injonction auprès du tribunal central du district de Séoul. Cette procédure vise à empêcher les experts désignés par le Skuld Club et le Fonds de 1992 de procéder à l'évaluation des dommages découlant du sinistre du *Hebei Spirit* au motif que ces derniers ne sont pas qualifiés en vertu du droit coréen pour exécuter ce travail.

16.5.2 En avril 2008, le tribunal central du district de Séoul a rejeté la demande d'injonction des demandeurs, estimant que les droits des demandeurs ne seraient pas lésés par le travail d'évaluation mené conjointement par les experts. Le tribunal a, par ailleurs, indiqué qu'en vertu du régime institué par la loi garantissant une indemnisation en cas de dommage de pollution par les hydrocarbures (Korean Oil Pollution Damage Compensation Guarantee Act), ces experts communs étaient considérés comme remplissant les conditions requises et autorisés, par conséquent, à procéder à l'enquête et à l'évaluation des dommages nés d'un sinistre de pollution par les hydrocarbures.

16.5.3 Fin avril 2008, les demandeurs ont fait appel de cette décision. La cour d'appel de Séoul examine actuellement l'appel.

17 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;
  - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il estimera appropriées concernant le traitement de ce sinistre.
-