



SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

HEBEI SPIRIT

Note de l'Administrateur

Objet du document:	Informar le Comité des faits récents concernant ce sinistre.
Résumé du sinistre à ce jour:	<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 terminées dans la plupart des zones touchées, mais certaines se poursuivent encore. Elles devraient prendre fin prochainement.</p> <p>À ce jour, des demandes d'indemnisation d'un montant total de Won 114 545 millions (£56,6 millions)^{<1>} ont été soumises au titre des opérations de nettoyage à terre. Des demandes d'un montant total de Won 72 672 millions (£35,9 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 Won 10 725 millions (£5,3 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 Won 2 195 millions (£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 13).</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</p>

<1> Dans le présent document, la conversion des monnaies a été faite sur la base des taux de change en vigueur au 2 septembre 2008 (£1= Won 2025,16 et 1 DTS = £0,873423), sauf pour les règlements faits par le Fonds de 1992, pour lesquels le taux de change à la date du règlement a été retenu.

responsabilité civile, à savoir 89,77 millions de DTS (£78,4 millions) (section 8).

Le *Hebei Spirit* est assuré pour les risques de pollution par 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.

En juin 2008, le Comité exécutif, eu égard à l'incertitude accrue concernant le montant total des demandes d'indemnisation possibles, a décidé de ramener le niveau des paiements à 35 % du montant des demandes d'indemnisation établies.

En juillet 2008, les propriétaires du *Hebei Spirit* et le Skuld Club ont conclu un accord de coopération avec le Ministère des questions foncières, des transports et des affaires maritimes (MLTMA). Aux termes de cet accord, le Skuld Club s'est engagé à verser aux demandeurs 100 % des demandes évaluées, jusqu'à concurrence de la limite prévue par le Club. Pour sa part, le Gouvernement coréen s'est engagé à verser la totalité des demandes d'indemnisation telles qu'évaluées par le Club et le Fonds de 1992 ainsi que les montants qui pourraient être fixés par les tribunaux au-delà de la limite prévue par le FIPOL.

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.

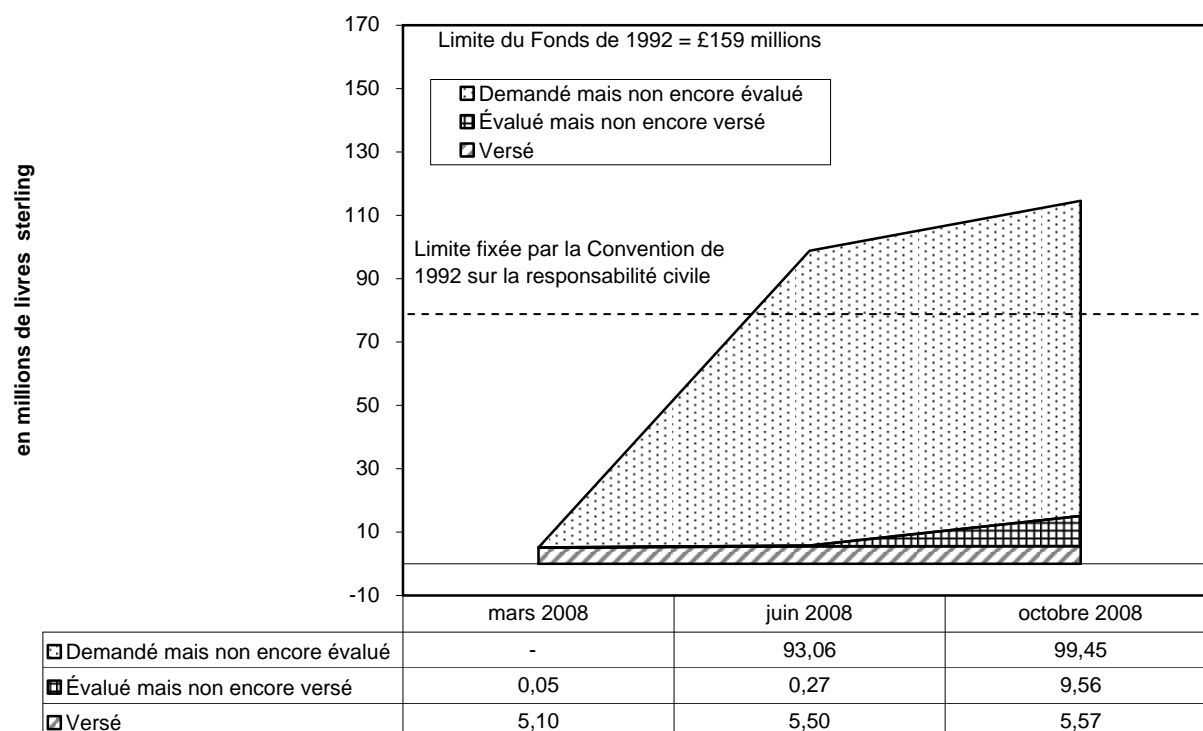
Le Fonds de 1992 et le Skuld Club ont aussi nommé plusieurs experts coréens et internationaux pour évaluer les demandes d'indemnisation au titre des dommages aux biens, des opérations de nettoyage et des dommages dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et du tourisme.

Mesures à prendre:

Prendre note des informations fournies dans le présent document.

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 déversée	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	£78,4 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	1,08	-	-
Opérations de nettoyage/ mesures de sauvegarde	56,92	9,53	5,57
Pêche/aquaculture	36,11	-	-
Tourisme	4,17	0,03	-
Dommmages à l'environnement	1,09	-	-
Divers	0,08	-	-
TOTAL	99,45	9,56	5,57
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, Upper Zakum et Koweït 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 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

- 4.1 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 coréen 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. Cette loi spéciale est entrée en vigueur le 15 juin 2008.
- 4.2 En juin 2008, le Gouvernement coréen a informé le Fonds de 1992 que, conformément à la Loi spéciale, si le Fonds de 1992 et le Skuld Club versaient une certaine proportion des indemnités aux demandeurs, il leur verserait lui-même la partie restante afin que les demandeurs reçoivent 100 % des demandes telles qu'évaluées par le Fonds de 1992.

5 Accords de coopération entre les propriétaires/Skuld Club, la KMPRC et le MOMAF

- 5.1 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 précisions sur la teneur 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.

- 5.2 Le Skuld Club a également engagé des pourparlers avec le Gouvernement de la République de Corée, car il s'inquiétait que le tribunal de limitation puisse ne pas tenir pleinement compte de certains versements qu'il avait effectués et qu'il risquait par conséquent de verser des indemnités en sus du montant de limitation.
- 5.3 Le 1er juillet 2008, un second accord de coopération a été conclu entre les propriétaires/Skuld Club et le Ministère des questions foncières, des transports et des affaires maritimes (MLTMA), qui a repris une partie des fonctions du MOMAF.
- 5.4 Aux termes de cet accord, le Skuld Club s'est engagé à verser aux demandeurs 100 % des indemnités demandées, telles qu'évaluées par le Fonds et le Skuld Club, jusqu'à concurrence de la limite du Club. Pour sa part, le Gouvernement coréen s'est engagé à indemniser la totalité de toutes les demandes telles qu'évaluées par le Club et le Fonds de 1992 ainsi que les montants qui pourraient être fixés par les tribunaux au-delà de la limite prévue par le FIPOL afin que tous les demandeurs soient finalement totalement indemnisés. Le Gouvernement coréen s'est également engagé, au cas où le tribunal dépositaire du fonds de limitation exigerait par la suite que le Skuld Club lui confie ce montant, à déposer auprès du tribunal la différence entre les versements déjà effectués par le Skuld Club et la limite prévue par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 5.5 Le Skuld Club a fait part au Fonds de 1992 de son intention de commencer à effectuer des versements conformément au second Accord de coopération à compter d'août 2008.

6 Impact du déversement

- 6.1 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 du littoral de la côte occidentale ont été touchés. Un grand nombre de navires commerciaux ont également été souillés.
- 6.2 La côte occidentale de la République de Corée comporte un grand nombre d'installations de mariculture, dont plusieurs milliers d'hectares de cultures 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.
- 6.3 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.

7 Opérations de nettoyage

- 7.1 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. Dès le premier trimestre de 2008, la responsabilité du contrôle des opérations de nettoyage à terre avait été transmise aux autorités locales à la suite d'une restructuration du Gouvernement coréen.
- 7.2 Nettoyage en mer
- 7.2.1 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.

7.2.2 Les interventions en mer menées par les pouvoirs publics ont été terminées en deux semaines, bien que de nombreux bateaux de pêche aient 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 à l'appui des opérations de nettoyage.

7.3 Nettoyage à terre

7.3.1 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.

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

7.3.3 L'enlèvement du plus gros des hydrocarbures s'est achevé à la fin mars 2008. La plupart 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, étaient terminées à la fin du mois de juin 2008. Quelques opérations de nettoyage dans des zones éloignées se poursuivent encore et devraient être achevées sous peu.

8 La Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds

8.1 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.

8.2 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.

8.3 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 (£78 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 (£177 millions).

9 Niveau des paiements

9.1 En mars 2008, le Comité, s'appuyant sur les premières estimations faites par les experts du Fonds, 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. La conversion de 203 millions de DTS en Won sud-coréens a été faite sur la base de la valeur de cette monnaie par

rapport au DTS à la date de l'adoption du compte rendu des décisions de la 40^{ème} session du Comité exécutif, à savoir le 13 mars 2008, soit au taux de 1 DTS = Won 1584,330, ce qui donne un montant total d'indemnisation disponible de Won 321 618 990 000 (£159 millions).

- 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. Le Comité exécutif a en outre décidé de revoir le niveau des paiements à sa prochaine session (voir le document 92FUND/EXC.40/11, paragraphes 3.7.15 et 3.7.16).
- 9.4 En juin 2008, selon de nouveaux renseignements communiqués sur le montant total, l'étendue des dommages dépasserait probablement les estimations initiales de mars 2008 (voir document 92FUND/EXC.41/9/Add.2, section 1).
- 9.5 À sa session de juin, le Comité exécutif a décidé qu'en raison de l'incertitude quant au montant total des demandes d'indemnisation possibles, et compte tenu de la nécessité de garantir le même traitement à tous les demandeurs, tous les paiements effectués par le Fonds de 1992 devraient pour le moment être limités à 35 % du montant des dommages effectivement subis par les différents demandeurs, tels qu'évalués par les experts du Fonds. Le Comité exécutif a également décidé de revoir la situation à sa session suivante.

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 (£58 millions) avaient été versées aux résidents des régions touchées. Sur ce montant, le Gouvernement central a versé Won 76,8 milliards (£38 millions), la province de Choongcheonam Won 15 milliards (£7,4 millions) et des donateurs privés Won 25,4 milliards (£12,5 millions). Les indemnités ont été distribuées par les autorités locales des provinces touchées.
- 10.2 La presse a signalé que dans le comté de Taean, qui est l'une des régions les plus touchées, un total de 18 757 ménages avaient reçu des paiements compris entre Won 746 862 (£369) et Won 2 916 600 (£1 440).
- 10.3 En juin 2008, le Gouvernement coréen a fait savoir au Comité exécutif que ces paiements avaient été effectués en tant que dons aux résidents concernés. Ces paiements ne constituaient donc pas une avance sur les indemnités dues au titre des dommages de pollution par les hydrocarbures et ne relevaient pas du paragraphe 3 de l'article 9 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 10.4 Le 2 septembre 2008, le Gouvernement coréen a effectué des versements d'un montant total de Won 12 949 457 412 (£6,3 millions) à 21 demandeurs au titre de 22 demandes d'indemnisation pour des opérations de nettoyage sur la base des évaluations provisoires fournies par le Fonds et le Club. Le Gouvernement coréen a soumis au Fonds et au Club une demande d'indemnisation pour ces paiements au titre de droits acquis par subrogation.
- 10.5 Au 2 septembre 2008, le Gouvernement coréen a accordé des prêts d'un montant total de Won 1 330 000 000 (£656 738) à 16 demandeurs en application des dispositions pertinentes de la Loi spéciale.
- 10.6 Le 1^{er} septembre 2008, les autorités du comté de Paeon ont informé le Fonds de 1992 et le Skulk Club qu'elles avaient effectué en janvier et février 2008 des versements à des demandeurs qui avaient effectué des opérations de nettoyage pour leur rembourser le coût du travail fourni par les villageois, ce qui correspondait au montant des demandes d'indemnisation adressées au Fonds de 1992 et au Skulk Club, indépendamment des évaluations effectuées par le Fonds de 1992 et le Skulk Club.
- 10.7 Le Fonds de 1992 et le Skulk Club sont fréquemment en contact avec le Gouvernement coréen afin de mettre en place un système coordonné d'échange de renseignements sur l'indemnisation qui permettrait d'éviter les doubles paiements.

11 Position du Gouvernement coréen à l'égard des demandes d'indemnisation

En juin 2008, le Gouvernement coréen avait fait part au Comité exécutif de sa décision d'accepter de se placer en dernière position sur la liste des demandeurs pour l'indemnisation des frais de nettoyage et autres dépenses engagées par les autorités centrales et locales. Le Gouvernement coréen a également informé le Comité exécutif que les demandes d'indemnisation pour lesquelles il accepterait d'être placé en dernière position sur la liste des demandeurs seraient probablement de l'ordre de Won 55 milliards (£27 millions), mais que ce chiffre augmenterait sans doute étant donné qu'il continuait à engager des dépenses pour régénérer l'économie locale, notamment en s'employant à remettre en état l'environnement et à promouvoir la consommation.

12 Bureau des demandes d'indemnisation

S'attendant à recevoir un grand nombre de demandes d'indemnisation et après des consultations avec le 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. Ce centre, dirigé par un responsable assisté de deux collaborateurs, est complètement opérationnel depuis le 22 janvier 2008.

13 Demandes d'indemnisation

13.1 Le tableau ci-après fournit une mise à jour de la situation des demandes d'indemnisation au 2 septembre 2008:

Catégorie de demande	Nombre de demandes	Montant de la demande (Won millions)	Montant de la demande (£ millions)
Mesures de nettoyage et de sauvegarde	182	114 545	56,56
Dommages aux biens	11	2 172	1,07
Pêche et mariculture	39	72 672	35,88
Tourisme et autres dommages économiques	500	8 553	4,22
Dommages à l'environnement	1	2 195	1,08
Total	733	200 137	98,83

13.2 Opérations de nettoyage

13.2.1 Au 2 septembre 2008, 182 demandes d'un montant total de Won 114 545 138 518 (£56,56 millions) avaient été présentées au titre des activités de nettoyage consécutives au sinistre. Sur les demandes présentées, 84 ont été évaluées pour un montant total de Won 30 397 131 480 (£15 millions). Le Skuld Club a effectué des paiements à hauteur de Won 11 220 279 050 (£5,5 millions) au titre de 42 de ces demandes. Le reste des demandes est en cours d'évaluation ou en attente de pièces justificatives supplémentaires.

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

13.3 Dommages aux biens

13.3.1 Onze demandes d'un montant total de Won 2 172 202 946 (£1,1 million) ont été soumises pour des dommages à la coque des navires de pêche, aux filets et autres structures. Ces demandes sont en cours d'évaluation.

13.3.2 Les supports des filets et autres structures d'un certain nombre d'installations de mariculture et d'aquaculture ont été contaminés. Le Gouvernement coréen a financé les opérations de

démantèlement des deux élevages ostréicoles les plus touchés dans deux des baies de la péninsule de Taean. Ces opérations ont pris fin au début du mois d'août 2008.

13.3.3 Un certain nombre de demandes importantes seront sans doute soumises prochainement par le secteur de la mariculture.

13.4 Pêche et mariculture

13.4.1 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.

13.4.2 Au 2 septembre 2008, 39 demandes d'un montant total de Won 72 671 827 807 (£35,9 millions) avaient été présentés 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 et sociétés d'expertise privées préparaient des demandes d'indemnisation pour le compte de plus de 40 000 pêcheurs de capture et spécialistes du ramassage manuel. Ces demandes devraient être présentées d'ici le premier trimestre de 2009.

13.4.3 Des demandes au titre de pertes économiques sont aussi attendues des propriétaires des exploitations ostréicoles qui ont été démantelées dans la péninsule de Taean, ainsi que des propriétaires d'autres exploitations ostréicoles situées dans des zones moins touchées.

13.4.4 Le Fonds de 1992 et le Skuld Club ont aussi été informés qu'un certain nombre d'alevinières et autres installations d'aquaculture avaient récemment signalé que la mortalité dans les espèces élevées aurait augmenté à la suite du sinistre. Aucune demande d'indemnisation n'a été soumise jusqu'ici à ce titre.

13.5 Tourisme et autres secteurs de l'économie

13.5.1 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. Cinq cent demandes d'indemnisation pour un montant total de Won 8 552 987 000 (£4,2 millions) ont été présentées au titre des pertes subies dans le secteur du tourisme et d'autres secteurs de l'économie. Trois demandes ont été évaluées à Won 57 011 574 (£28 152). Les autres sont en cours d'évaluation. La plupart des demandeurs n'ont présenté aucune documentation ou une documentation très insuffisante. Les experts travaillent en contact étroit avec le Gouvernement coréen afin de compléter les informations disponibles au moyen de statistiques officielles et d'autres données qui pourraient contribuer à évaluer les pertes subies par ces demandeurs.

13.5.2 Les experts désignés par le Fonds de 1992 et le Skuld Club ont été informés que plusieurs milliers de personnes et d'organisations sont en train de réunir des pièces justificatives et devraient présenter sous peu des demandes d'indemnisation au titre des pertes qu'ils auraient subies par suite de la pollution. On s'attend donc à un grand nombre de demandes d'indemnisation de la part du secteur du tourisme.

13.6 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 invitée 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.

14 Enquête sur la cause du sinistre

- 14.1 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.
- 14.2 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.
- 14.3 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 sont restées sans réponse.
- 14.4 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 cette question plus à fond.

15 Poursuites en justice

- 15.1 Procédure pénale devant la section de Seosan du tribunal de district de Daejeong (tribunal de Seosan)
- 15.1.1 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 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 a pas permis de quitter la Corée tant que la procédure n'aura pas été menée à son terme.
- 15.1.2 Le 23 juin 2008, le tribunal de Seosan a rendu son jugement: i) les capitaines des deux remorqueurs Samsung étaient condamnés respectivement à trois ans de prison et à une amende de Won 2 millions et à une année de prison, ii) la société Samsung Heavy Industries était condamnée à une amende de Won 30 millions et iii) le capitaine et le second du *Hebei Spirit* étaient jugés non coupables d'un quelconque délit pénal.
- 15.1.3 Le 26 juin 2008, le procureur et Samsung ont fait appel du jugement pénal devant la division d'appel du tribunal de district de Daejeon. Le capitaine et le second du *Hebei Spirit* ne sont pas encore autorisés à quitter la Corée dans l'attente de l'issue de l'appel.
- 15.1.4 La première audience de la procédure d'appel s'est tenue le 2 septembre 2008 et à cette occasion les appelants ont exposé oralement les motifs de l'appel. Certains des témoins qui ont été convoqués par la cour d'appel à la demande du procureur ont également témoigné à l'audience. La deuxième audience d'appel s'est tenue le 16 septembre 2008.
- 15.2 Procédure en limitation
- 15.2.1 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.
- 15.2.2 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.

- 15.2.3 Le 20 août 2008, le tribunal dépositaire du fonds de limitation a tenu une audience. À cette occasion, les propriétaires du *Hebei Spirit* ont insisté pour que le tribunal ordonne aussi rapidement que possible l'attribution de la procédure de limitation pour le *Hebei Spirit*, tandis que les demandeurs ont demandé de nouveaux délais pour obtenir les résultats de leurs évaluations, insistant sur le fait que l'ordonnance d'attribution ne devrait pas intervenir trop rapidement. Les demandeurs ont fait valoir devant le tribunal dépositaire du montant de limitation qu'ils ne seraient pas en mesure d'obtenir les résultats de leurs évaluations avant mars ou avril 2009. Le juge a indiqué que le tribunal pourrait décider prochainement de l'attribution de la procédure de limitation, tout en laissant aux demandeurs le temps d'enregistrer leurs demandes sur la base des résultats de leurs évaluations.
- 15.3 Procédure civile devant la section de Seosan du tribunal de district de Daejon (tribunal de Seosan)
- 15.3.1 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 Daejon (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.
- 15.3.2 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.
- 15.3.3 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 la 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 des pertes.
- 15.4 Procédure civile devant la section de Hongsung du tribunal de district de Daejon
- 15.4.1 En mars 2008, un groupe de demandeurs du secteur de la pêche, dans 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 Daejon 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.
- 15.4.2 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.
- 15.4.3 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 la 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.
- 15.5 Injonction contre les experts communs du Skuld Club et du Fonds
- 15.5.1 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.
- 15.5.2 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.

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

16 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document; et
 - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il estimera appropriées en ce qui concerne ce sinistre.
-