



SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

HEBEI SPIRIT

Note de l'Administrateur

| | |
|--------------------------------------|---|
| Objet du document: | Informar le Comité exécutif 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 chinois (Région administrative spéciale 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 dans certaines elles se poursuivent encore. Elles devraient prendre fin prochainement.</p> <p>Le <i>Hebei Spirit</i> est assuré contre les risques de pollution par la China Shipowners Mutual Insurance Association (China P&I) et par l'Assuranceföreningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club).</p> <p>Le Skuld Club et le Fonds de 1992 ont mis en place à Séoul un bureau des demandes d'indemnisation (le Centre pour le <i>Hebei Spirit</i>) pour aider les demandeurs à présenter leurs demandes d'indemnisation.</p> <p>Le Skuld Club et le Fonds de 1992 ont aussi nommé plusieurs experts coréens et internationaux pour évaluer les demandes d'indemnisation au titre des dommages aux biens et des opérations de nettoyage et les demandes dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et du tourisme.</p> <p>À ce jour, 3 377 demandes d'indemnisation d'un montant total de KRW 496 524 millions (£245,1 millions)^{<1>} ont été soumises dont 234 ont été évaluées pour un total de KRW 47 023 millions (£ 23,2 millions) et 482 ont été rejetées. Les demandes restantes sont en cours d'évaluation ou un complément d'information a été sollicité des demandeurs. On s'attend à ce que d'autres demandes soient soumises (voir section 11)</p> |

^{<1>} Dans le présent document, la conversion des monnaies a été faite sur la base du taux de change en vigueur au 11 mars 2009 (£1 = KRW 2 025,88, £1 = USD 1,3775, £1 = RMB 9,4223 et 1 DTS = £0,9381) sauf en ce qui concerne les paiements effectués par le Fonds pour lesquels la conversion a été faite au taux de change à la date du paiement.

Les pertes provoquées par ce sinistre devraient dépasser le montant de limitation applicable au *Hebei Spirit* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, à savoir 89,77 millions de DTS (£ 84,2 millions).

En mars 2008, le Comité exécutif, vu l'incertitude qui régnait quant au montant total des demandes recevables, a décidé que les paiements devraient pour le moment être limités à 60 % du montant des dommages effectivement subis par chaque demandeur, tels qu'évalués par les experts du Fonds de 1992.

En juin 2008, le Comité exécutif, vu l'incertitude croissante qui régnait quant au montant total des demandes recevables, a décidé de ramener le niveau des paiements à 35 % des demandes établies.

En octobre 2008, le Comité exécutif a décidé de maintenir le niveau des paiements du Fonds de 1992 à 35 % des demandes établies.

En juillet 2008, le propriétaire navire, le Skuld Club et le Gouvernement coréen (Ministère des questions foncières, des transports et des affaires maritimes (MLTMA)) a conclu un deuxième accord de coopération aux termes duquel le Club s'est engagé à payer aux demandeurs 100 % des sommes évaluées à hauteur de la limite de responsabilité du propriétaire du navire telle qu'établie en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, à savoir 89,77 millions de DTS (£ 84,2 millions). En retour, le Gouvernement coréen s'est engagé à régler intégralement toutes les demandes d'indemnisation évaluées par le club et le Fonds de 1992, et de verser toutes les sommes qui seraient octroyées dans des jugements définitifs en application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds et qui dépasseraient la limite fixée, de manière à ce que tous les demandeurs soient intégralement indemnisés. Le Gouvernement coréen s'est en outre engagé à déposer le montant déjà réglé par le Skuld Club aux demandeurs auprès du tribunal de limitation si ce dernier ordonnait le dépôt du fonds de limitation (section 10).

On trouvera dans le document 92FUND/EXC.44/7/Add.1 la dernière estimation du montant total des pertes enregistrées par suite du sinistre ainsi que le niveau des paiements proposé par l'Administrateur.

Faits récents

En janvier 2009, les propriétaires et assureurs du *Hebei Spirit* et le Fonds de 1992 ont entrepris une action récursoire devant le tribunal de Ningbo en République populaire de Chine contre les sociétés Samsung C&T et Samsung Heavy Industries (SHI), propriétaire et exploitant/affréteur coque nue des deux remorqueurs, du navire ancre et du ponton-grue.

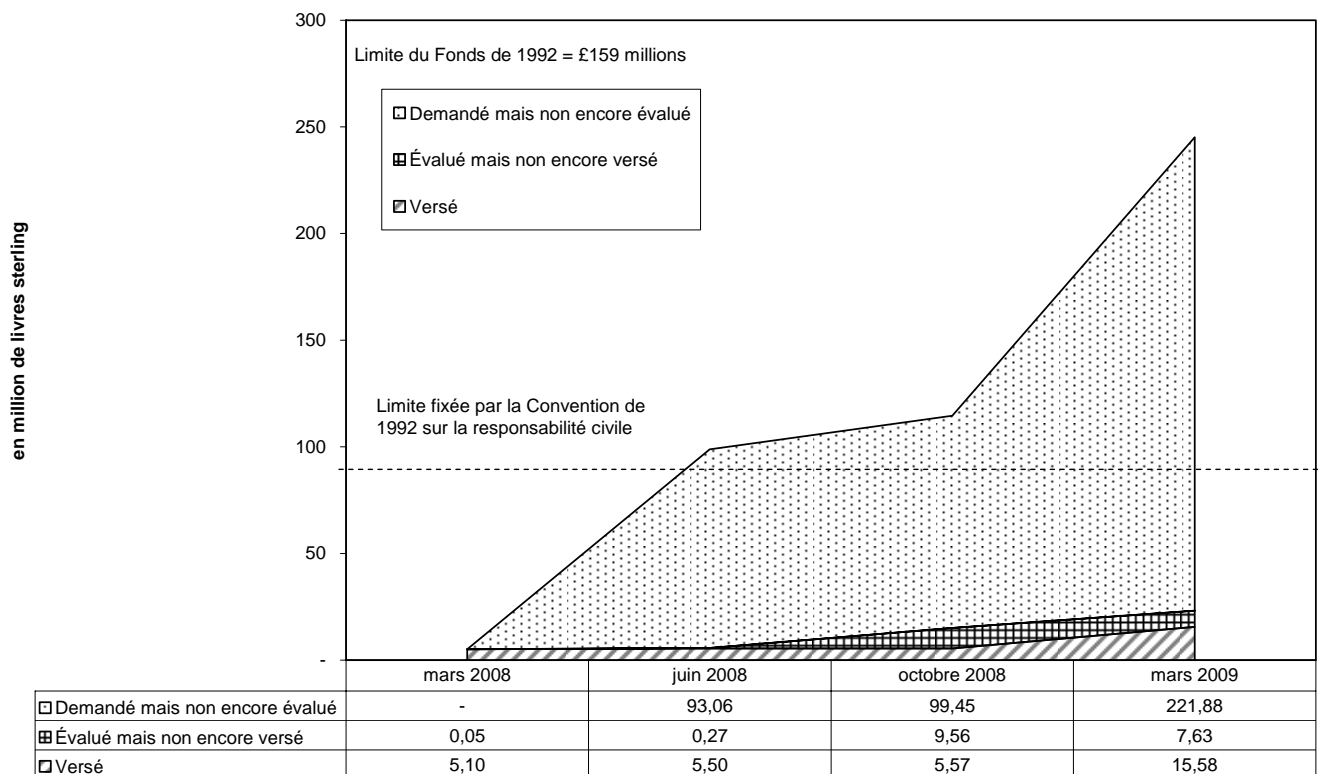
Mesures à prendre:

Décider s'il y a lieu d'entériner la décision de l'Administrateur d'entamer une action récursoire contre les sociétés Samsung C&T et SHI devant le tribunal de Ningbo en Chine.

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 | Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong) | | |
| Jauge brut (tjb) | 146 848 tjb | | |
| Assureur P&I | China Shipowners Mutual Insurance Association (China P&I)/Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club) | | |
| Limite fixée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile | 89,77 millions de DTS (£ 84,2 millions) | | |
| Accord STOPIA/TOPIA applicable? | Non | | |
| Indemnisation (en millions de livres): | Demandé mais non encore évalué | Évalué mais non encore versé | Versé |
| Opérations de nettoyage/mesures de sauvegarde | 57,25 | 6,97 | 15,46 |
| Dommmages aux biens | 1,21 | 0,08 | - |
| Pêche/aquaculture | 121,19 | 0,38 | - |
| Tourisme | 41,15 | 0,20 | 0,12 |
| Dommmages à l'environnement | 1,08 | - | - |
| Divers | 0,08 | - | - |
| TOTAL | 221,88 | 7,63 | 15,58 |
| 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 chinois (Région administrative spéciale 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 la République 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 la China Shipowners Mutual Insurance Association (China P&I) et 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 à la société Samsung C&T (Samsung), le conglomérat industriel le plus important de la république de Corée, possèdent et/ou exploitent le ponton-grue, les deux remorqueurs et le navire ancre.
- 3.5 Le Skuld Club et le Fonds de 1992 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 Bureau des demandes d'indemnisation

En prévision du grand nombre de demandes qui devraient être reçues et après consultation avec le Gouvernement coréen, le Skuld Club et le Fonds de 1992 ont mis en place à Séoul un bureau de demandes d'indemnisation (le Centre *Hebei Spirit*) chargé d'aider les demandeurs à soumettre leurs demandes d'indemnisation. Le Centre est géré par un directeur et trois collaborateurs. Le Bureau est devenu entièrement opérationnel le 22 janvier 2008.

5 Impact du déversement

- 5.1 Une bonne partie de la côte occidentale de la République 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 ont été touchés le long de la côte occidentale. 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 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, traversant les structures d'appui et 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 qui appartient au Ministère des affaires maritimes et de la pêche (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.

6.2 Nettoyage en mer

- 6.2.1 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 Korean Marine Pollution Response Corporation (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 des hélicoptères. Des dizaines de kilomètres de barrages flottants ont également été déployés en mer et le long des zones côtières.

- 6.2.2 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.

6.3 Nettoyage à terre

- 6.3.1 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 la République 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 République de Corée ont aussi participé aux opérations de nettoyage auxquelles plus d'un million de journées de travail au total ont été consacrées pendant les deux premiers mois.

- 6.3.2 Les opérations de nettoyage ont consisté à enlever par le biais de moyens manuels et mécaniques la majeure partie des hydrocarbures et à faire appel à un grand nombre de bénévoles pour laver les rochers et les galets avec des produits absorbants.

- 6.3.3 L'enlèvement du 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.

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 (£84,2 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 (£ 159 millions).

8 Niveau des paiements

On trouvera dans un document séparé (92FUND/EXC.44/7/Add.1) l'estimation la plus récente du montant total des pertes dues au sinistre ainsi que le niveau de paiement proposé par l'administrateur.

9 Mesures prises par le Gouvernement coréen

9.1 Paiements pour difficultés financières effectués par le Gouvernement coréen

- 9.1.1 Le Gouvernement coréen a informé le Fonds de 1992 que des indemnités d'un montant total de KRW 117,2 milliards (£58 millions) avaient été versées aux résidents des régions touchées, ou le seraient prochainement. Sur ce montant, le gouvernement central a versé KRW 76,8 milliards (£38 millions); la province de Chungcheongnam KRW 15 milliards (£7,4 millions) et des donateurs privés KRW 25,4 milliards (£12,5 millions). Les indemnités sont distribuées par les autorités locales des provinces touchées.

- 9.1.2 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 KRW 746 862 (£369) et KRW 2 916 600 (£1 440).

- 9.1.3 En juin 2008 le Gouvernement coréen a informé le Comité exécutif que ces paiements étaient effectués en tant que dons aux résidents touchés. Il ne s'agissait donc pas d'indemnités versées pour réparer les dommages dus à la pollution et ces versements ne relevaient pas de l'article 9.3 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

9.2 Paiements effectués par les autorités locales

Les autorités du comté de Taean et de la municipalité de Boryeong ont versé au total de KRW 4 421 357 479 (£2,1 millions) à 14 demandeurs du secteur des opérations de nettoyage pour couvrir le coût de la main-d'œuvre fournie par les villageois en janvier et en février 2008 ce qui correspond à la différence entre le montant réclamé au Skuld Club et au Fonds de 1992 et le montant évalué. D'autres versements d'un montant total de KRW 9 740 millions (£4,8 millions) ont été effectués par les mêmes autorités locales à 18 demandeurs pour couvrir des coûts semblables encourus pendant la période allant de mars à juin 2008. Ces versements correspondent aux sommes réclamées au Skuld Club et au Fonds de 1992. On s'attend à ce que ces deux administrations locales soumettent une demande subrogée au titre des paiements effectués.

9.3 Loi spéciale de soutien aux victimes du sinistre du *Hebei Spirit*

- 9.3.1 En juin 2008, le Gouvernement coréen a informé le Comité exécutif 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 aux demandeurs des versements calculés d'après l'évaluation faite par le Skuld Club et le Fonds de 1992 dans un délai de 14 jours après que les intéressés ont communiqué au Gouvernement la preuve de cette évaluation. Les demandeurs pouvaient donc être intégralement indemnisés pour les pertes subies à cause du sinistre sur la base des évaluations des demandes effectuées par le Skuld Club et le Fonds de 1992. Cette loi spéciale est entrée en vigueur le 15 juin 2008.

- 9.3.2 À la même session, le Gouvernement coréen a informé le Fonds de 1992 que, conformément à la loi spéciale, si le Skuld Club et le Fonds de 1992 dédommageaient les demandeurs au prorata, il leur verserait lui-même la partie restante afin qu'ils perçoivent un montant correspondant à 100 % des demandes telles qu'évaluées par le Skuld Club et le Fonds de 1992 (voir

document 92FUND/EXC.41/11).

- 9.3.3 Au 13 février 2009, le Gouvernement coréen avait versé au total de KRW 19 477 millions (£9,6 millions) à 34 demandeurs appartenant au secteur des opérations de nettoyage sur la base d'évaluations provisoires fournies par le Skuld Club et le Fonds de 1992. Le Gouvernement coréen a soumis pour ces paiements deux demandes subrogées au Skuld Club et au Fonds de 1992. Le premier a versé au Gouvernement KRW 12 960 millions (£6,4 millions) pour l'une de ces deux demandes. On s'attend à ce qu'il règle la deuxième demande sous peu.
- 9.3.4 Un nouveau mécanisme d'application de la loi spéciale vient d'être approuvé par le Gouvernement coréen aux termes duquel les victimes recevront un prêt d'un montant arrêté à l'avance, s'ils n'ont pas reçu une autre d'indemnisation du Skuld Club et du Fonds de 1992, dans les six mois qui suivent la date de soumission de leurs demandes.
- 9.3.5 Au 12 mars 2009, le Gouvernement coréen avait octroyé à un demandeur un prêt d'un montant de KRW 80 millions (£39 000) en application des dispositions pertinentes de la loi spéciale

9.4 Autres prêts consentis par le Gouvernement coréen ne relevant pas de la loi spéciale

Dans le souci d'aider les victimes des dommages dus à la pollution, le Gouvernement coréen a consenti des prêts pour un montant total de KRW 1 330 millions (£660 000) à 16 entreprises de nettoyage dans le cadre d'un accord conclu avec la Fédération nationale des coopératives de pêcheurs.

9.5 Décision du Gouvernement coréen de rester en dernière position dans la liste des demandeurs

- 9.5.1 À la session de juin 2008 du Comité exécutif, le Gouvernement coréen a informé ce dernier de sa décision de rester en dernière position pour ce qui est du dédommagement des frais de nettoyage et d'autres dépenses encourues par l'administration centrale et les administrations locales. Le Gouvernement coréen a en outre informé le Comité exécutif qu'il s'attendait à ce que le montant des demandes pour lesquelles « il resterait en dernière position » serait de l'ordre de KRW 75 000 millions (£37 millions), mais que ce montant augmenterait probablement au fur et à mesure que le Gouvernement continuerait d'engager des dépenses pour relancer l'économie locale, notamment en s'employant à remettre en état l'environnement et à promouvoir la consommation.
- 9.5.2 Le Skuld Club et le Fonds de 1992 entretiennent des contacts fréquents avec le Gouvernement coréen pour maintenir en place un mécanisme de coordination permettant l'échange de renseignements sur les indemnités à verser afin d'éviter tout double paiement.

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

- 10.1 En janvier 2008, des entretiens ont eu lieu qui ont abouti au premier accord de coopération conclu 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.
- 10.2 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 craignait par conséquent de verser des indemnités en sus du montant de limitation applicable au navire.
- 10.3 En 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. Aux termes de cet accord, le Skuld Club s'est engagé à verser aux demandeurs 100 % des indemnités demandées, telles qu'évaluées et ce à hauteur de la limite de la responsabilité que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile fixe au propriétaire du navire à savoir 89,77 millions de DTS (£84,2 millions). En retour, le Gouvernement coréen s'est engagé à régler intégralement la totalité de toutes les demandes telles qu'évaluées par le Club et le

Fonds de 1992 et d'acquitter les montants qui pourraient être fixés par les tribunaux dans des jugements définitifs en application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds au-delà de la limite prévue afin que tous les demandeurs soient entièrement indemnisés. Le Gouvernement coréen s'est également engagé, au cas où le tribunal de limitation exigerait le dépôt du fonds de limitation, à déposer auprès du tribunal le montant déjà versé aux demandeurs par le Skuld Club.

- 10.4 Le Skuld Club a commencé à procéder aux paiements conformément au deuxième accord de coopération. Au 12 mars 2008, il avait versé au total KRW 31 558 millions (£ 15,6 millions) au titre de 93 demandes d'indemnisation.

11 Demandses d'indemnisation

- 11.1 On trouvera dans le tableau ci-après une mise à jour de la situation des demandes d'indemnisation au 12 mars 2009:

| Catégorie de demandes | Nombre de demandes | Montant réclamé (millions de KRW) | Nombre de demandes évaluées | Montant évalué (millions de KRW) | Nombre de demandes réglées | Montant versé (millions de KRW) | Nombre de demandes rejetées |
|---|--------------------|-----------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|----------------------------|---------------------------------|-----------------------------|
| Mesures de nettoyage et de sauvegarde | 224 | 161 425 | 123 | 45 444 | 69 | 31 328 | 1 |
| Dommages aux biens | 16 | 2 619 | 2 | 171 | - | - | - |
| Pêche et mariculture | 413 | 246 263 | 1 | 764 | - | - | 1 |
| Tourisme et autres dommages économiques | 2 723 | 84 022 | 108 | 644 | 24 | 242 | 480 |
| Dommages à l'environnement | 1 | 2 195 | - | - | - | - | - |
| Total | 3 377 | 496 524 | 234 | 47 023 | 93 | 31 570 | 482 |
| Total (£ millions) | | 245,1 | | 23,2 | | 15,6 | |

11.2 Opérations de nettoyage

- 11.2.1 Au 12 mars 2009, 224 demandes d'un montant total de KRW 161 425 millions (£79,7 millions) avaient été présentées au titre des activités de nettoyage consécutives au sinistre. Sur les demandes présentées, 123 ont été évaluées pour un montant total de KRW 45 444 millions (£22,4 millions). Le Skuld Club a effectué des paiements à hauteur de KRW 31 328 millions (£15,5 millions) au titre de 69 de ces demandes et a notamment versé au Gouvernement coréen un montant total de KRW 12 960 millions (£6,4 millions) au titre de 22 demandes payées en application de la loi spéciale (voir section 9). Le reste des demandes est en cours d'évaluation ou en attente de pièces justificatives supplémentaires.

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

11.3 Dommages aux biens

- 11.3.1 Seize demandes d'un montant total de KRW 2 619 millions (£1,3 millions) 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.

- 11.3.2 Les supports des filets et autres structures d'un certain nombre d'installations de mariculture et d'aquaculture ont été souillés. 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.

- 11.3.3 Un certain nombre de demandes importantes seront sans doute soumises prochainement par le secteur de la mariculture au titre des dommages aux biens.

11.4 Pêche et mariculture

11.4.1 Au 12 mars 2009, 413 demandes d'un montant total de KRW 246 263 millions (£121,6 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 Skuld Club et le Fonds de 1992 ont été informés que plusieurs coopératives de pêche et sociétés d'expertise privées préparaient des demandes d'indemnisation pour le compte de quelque 80 000 pêcheurs de capture et spécialistes du ramassage manuel. Ces demandes devraient être présentées d'ici le premier trimestre de 2009.

11.4.2 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.

11.4.3 Le Skuld Club et le Fonds de 1992 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. On s'attend à ce que d'autres demandes d'indemnisation soient soumises dans ce secteur.

11.5 Dommmages dans le tourisme et d'autres secteurs de l'économie

11.5.1 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. Au 12 mars 2009, 2 723 demandes d'indemnisation pour un montant total de KRW 84 022 millions (£41,5 millions) ont été présentées au titre des pertes subies dans le secteur du tourisme et d'autres dommages économiques. On a évalué 108 demandes à un montant de KRW 644 millions (£318 000), 480 demandes ont été rejetées. Les demandes restantes sont en cours d'évaluation. La plupart des demandeurs n'ont présenté aucune documentation ou une documentation très insuffisante. Les experts travaillent en étroite relation 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.

11.5.2 Les experts désignés par le Skuld Club et le Fonds de 1992 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 soumises par le secteur du tourisme.

11.6 Études environnementales

En décembre 2007, le MOMAF a chargé l'Institut coréen de recherche et de développement océanique (KORDI) 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 tenues 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 KRW 2 195 millions (£1,1 million) au titre du coût de l'étude.

12 Enquête sur la cause du sinistre

12.1 Enquête en République de Corée

12.1.1 Le tribunal de la sûreté maritime d'Incheon en République de Corée a lancé une enquête sur la cause du sinistre peu après que celui-ci se soit produit.

12.1.2 Dans une décision rendue en septembre 2008, le tribunal de la sûreté maritime d'Incheon a estimé qu'aussi bien les deux remorqueurs que le *Hebei Spirit* étaient en faute pour ce qui était de la

collision. Le tribunal était d'avis que le capitaine et le second du *Hebei Spirit* étaient également en partie responsables de la collision entre le ponton grue et le *Hebei Spirit*.

- 12.1.3 Un certain nombre de défendeurs, y compris la société SHI, les capitaines des remorqueurs ainsi que le capitaine et le second du *Hebei Spirit* ont fait appel de la décision auprès du tribunal central de la sûreté maritime.
- 12.1.4 Ce tribunal a rendu sa décision en décembre 2008. Cette décision est semblable à celle rendue par le tribunal de district puisque que les juges ont estimé que les deux remorqueurs étaient les principaux responsables de la collision et que le *Hebei Spirit* était en partie responsable. Le tribunal a en outre estimé que le capitaine et le second du *Hebei Spirit* étaient également en partie responsables de la collision entre ce navire est le *Samsung N°1*.

12.2 Enquête en Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)

L'administration de l'État du pavillon (Chine, Région administrative spéciale de Hong Kong) a également entamé une enquête sur la cause du sinistre. Cette enquête se poursuit actuellement.

13 Poursuites en justice

13.1 Poursuites au pénal

Tribunal de première instance

- 13.1.1 En janvier 2008, le procureur de la section de Seosan du tribunal de district de Daejeong (tribunal de Seosan) a engagé des poursuites pénales contre les capitaines du ponton-grue et des deux remorqueurs. Les capitaines des deux remorqueurs 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 République de Corée.
- 13.1.2 Le 23 juin 2008, le tribunal de Seosan a rendu son jugement: i) le capitaine de l'un des deux remorqueurs était condamné à trois ans de prison et à une amende de KRW 2 millions (£ 1000), ii) le capitaine de l'autre remorqueur était condamné à un an de prison ; iii) le propriétaire des deux remorqueurs (SHI) était condamné à une amende de KRW 30 millions (£ 16 600) ; iv) le capitaine du ponton-grue était déclaré non coupable et v) le capitaine et le second du *Hebei Spirit* étaient également déclarés non coupables.
- 13.1.3 Le 26 juin 2008, le procureur et le propriétaire des remorqueurs ont fait appel du jugement et dans l'attente de la décision, le capitaine et le second du *Hebei Spirit* n'ont toujours pas été autorisés à quitter la République de Corée.

Cour d'appel

- 13.1.4 En décembre 2008, la cour d'appel pénale (tribunal de Daejeon) a rendu son jugement. Par ce jugement, elle a réduit la condamnation prononcée contre les capitaines des deux remorqueurs et annulé les jugements déclarant non coupables le capitaine du ponton-grue ainsi que le capitaine et le second du *Hebei Spirit*. Le propriétaire du *Hebei Spirit* se voyait également infligé une amende de KRW 30 millions (£ 14 800) et le capitaine et le second du *Hebei Spirit* étaient arrêtés.
- 13.1.5 En janvier 2009, le capitaine et le second du *Hebei Spirit* ont été relâchés sous caution mais ils n'ont pas été autorisés à quitter la République de Corée.

13.2 Poursuites au civil

Procédure en limitation engagée par les propriétaires du Hebei Spirit

- 13.2.1 En février 2008, les propriétaires du *Hebei Spirit* ont déposé une requête pour entamer la procédure en limitation devant la section de Seosan du tribunal de district de Daejeon (tribunal de limitation).

Le tribunal de limitation a décidé de différer sa décision sur le droit des propriétaires de limiter leur responsabilité parce que ces derniers n'avaient pas démontré que les demandes d'indemnisation soumises dépassaient le montant de limitation et parce que le tribunal n'avait pas été saisi des résultats de l'enquête pénale.

- 13.2.2 En août 2008, à une des audiences, le propriétaire du *Hebei Spirit* a demandé que le tribunal ordonne que lui soit accordé le droit de limiter sa responsabilité, mais le tribunal a décidé de ne pas accueillir sa demande et de laisser du temps aux victimes du déversement d'hydrocarbures pour qu'elles enregistrent leurs demandes.
- 13.2.3 En février 2009, le tribunal de limitation a rendu une ordonnance permettant d'engager la procédure en limitation. Selon cette ordonnance, les personnes qui ont des demandes d'indemnisation à formuler à l'encontre des propriétaires du *Hebei Spirit* doivent les enregistrer au plus tard le 8 mai 2009 faute de quoi ces demandeurs perdront leurs droits à l'égard du fonds de limitation.

Procédure en limitation engagée par le propriétaire des deux remorqueurs et par le propriétaire du ponton grue

- 13.2.4 En décembre 2008, les sociétés Samsung et SHI, le propriétaire et l'exploitant des deux remorqueurs, du navire ancre et du ponton-grue ont déposé une requête demandant au tribunal de district central de Séoul d'ordonner que leur soit accordé le droit de limiter leur responsabilité à un montant de 2,2 millions de DTS (£ 2 millions). La décision est attendue en 2009.
- 13.2.5 Dans le cadre de la procédure en limitation, il faudra que soit notamment décidé si en droit coréen Samsung et/ou SHI sont habilités à limiter leur responsabilité en ce qui concerne la collision du ponton-grue *Samsung N°1* avec le *Hebei Spirit*. D'après les avis juridiques reçus des avocats coréens du Fonds, il est très probable qu'il en sera ainsi et qu'il sera seulement possible de récupérer des sommes relativement faibles.

Nomination d'experts judiciaires

- 13.2.6 En décembre 2007, un groupe de demandeurs appartenant aux coopératives de pêche de Seosan ont fait une démarche auprès du tribunal de Seosan pour lui demander d'ordonner la mise en sûreté des preuves concernant les dommages causés au secteur de la pêche et de désigner un expert judiciaire chargé d'évaluer les pertes.
- 13.2.7 En mars 2008, un autre groupe de demandeurs du secteur de la pêche de la région de l'agglomération de Boryeong et du comté de Hongsung, a fait une démarche semblable auprès du tribunal de Hongsung.
- 13.2.8 Le Fonds de 1992, soucieux de protéger ses intérêts, a chargé ses avocats coréens de se porter partie intervenante dans la procédure.
- 13.2.9 En janvier et avril 2008 respectivement, les deux tribunaux ont désigné l'Institut de recherche maritime de l'Université nationale de Pukyong et l'Institut des sciences de la pêche de l'Université de Jeonnam comme experts judiciaires chargés d'évaluer les dommages découlant du sinistre du *Hebei Spirit*. Ces tribunaux ont ordonné que toutes les pièces que les experts judiciaires recevraient des demandeurs soient tenues à la disposition des experts engagés par le Skuld Club et le Fonds de 1992 qui devraient avoir un accès illimité à toutes les pièces nécessaires à l'évaluation des pertes.

Injonction contre les experts engagés par le Skuld Club et le Fonds de 1992

- 13.2.10 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 visait 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 qu'en vertu du droit coréen ces experts n'étaient pas qualifiés pour exécuter ce travail.

- 13.2.11 En avril 2008, le tribunal a rejeté cette requête dans la mesure où les demandeurs avaient toujours le droit de soumettre leurs demandes d'indemnisation au tribunal si il n'était pas d'accord avec l'évaluation. Le tribunal a déclaré que selon le droit coréen les experts engagés par le Club et le Fonds de 1992 étaient autorisés à procéder à l'enquête sur les dommages nés d'un sinistre de pollution par les hydrocarbures et à leur évaluation.
- 13.2.12 Les demandeurs ont fait appel de cette décision. La première audience de la cour d'appel de Séoul s'est tenue en janvier 2009.
- 13.2.13 En février 2009, la cour a tenu une deuxième audience finale sur ce sujet. Une décision devrait être rendue en mars 2009.

13.3 Actions récursoires contre les sociétés Samsung C&T et Samsung Heavy Industries

- 13.3.1 Il ressort à ce jour de l'enquête sur la cause du sinistre qu'un certain nombre de négligences graves ou d'omissions commises par le ponton-grue, les deux remorqueurs et le navire ancre (le "Dispositif maritime") étaient pour l'essentiel à l'origine de la collision et qu'il y aurait des motifs pour refuser au propriétaire et/ou à l'exploitant/affréteur coque nue du Dispositif maritime, Samsung et SHI, le droit de limiter leur responsabilité en ce qui concerne le sinistre. Le Fonds de 1992 suit l'évolution de l'affaire par l'intermédiaire de ces avocats coréens et étudie actuellement les éléments d'information reçus.
- 13.3.2 En décembre 2008, le Skuld Club a pris contact avec l'Administrateur du Fonds de 1992 pour lui faire savoir que, à son avis, les éléments d'information réunis sur la cause du sinistre faisaient ressortir une série d'actes de négligence ou d'omission du Dispositif maritime. Le Skuld Club fondait sa conclusion entre autres sur ce qui suit:
- SHI était responsable de la gestion du Dispositif maritime et du voyage qui a abouti à la collision.
 - Le Dispositif maritime comprenait deux remorqueurs alors que la pratique normale pour ce type de remorquage en aurait exigé au moins trois. Le contrat de location conclu entre Samsung et SHI exigeait également trois remorqueurs.
 - Le câble de remorquage utilisé par le Dispositif maritime, qui s'est rompu et qui était à l'origine de la collision avec le *Hebei Spirit*, était un câble de relevage qui ne convenait pas au remorquage.
 - Il semble que la direction de SHI ait ordonné aux capitaines du Dispositif maritime d'entreprendre le voyage tout en sachant que les conditions météorologiques n'étaient manifestement pas appropriées pour le voyage prévu.
- 13.3.3 Le Skuld Club a également communiqué au Fonds de 1992 les avis qu'il avait obtenus des avocats dans diverses juridictions quant à la possibilité d'entreprendre une action récursoire contre Samsung et SHI et a informé l'Administrateur que, en se fondant sur les avis juridiques techniques reçus, il avait décidé d'entamer dans les meilleurs délais une procédure récursoire en République populaire de Chine contre Samsung et SHI. Le Skuld Club a également invité le Fonds de 1992 à examiner les avis juridiques et techniques fournis pour se joindre au propriétaire du navire, à son assureur local et au Skuld Club pour mener une action récursoire en République populaire de Chine et pour engager sa propre procédure judiciaire.
- 13.3.4 L'Administrateur a alors étudié les avis reçus afin de déterminer si une action récursoire pourrait être entreprise contre le propriétaire et l'exploitant/affréteur coque nue du Dispositif maritime, si leur droit à limiter la responsabilité pourrait être contesté avec des chances de succès et en pareil cas, où une telle action devrait être engagée. L'Administrateur a également demandé des avis juridiques en République de Corée et au Royaume-Uni.

Avis juridiques sur la possibilité d'engager une action récursoire contre Samsung et SHI en République de Corée

- 13.3.5 Le Fonds de 1992 a obtenu un avis juridique de ses avocats coréens et a également eu accès aux avis

juridiques que le Skuld Club avait reçus de ses propres avocats coréens

- 13.3.6 Selon les avis reçus, le droit coréen permettait au Fonds de 1992 d'engager une action récursoire en République de Corée contre Samsung et SHI. Le délai accordé pour engager une telle action contre des tiers serait en principe de dix ans à compter de la date de versement des indemnités aux victimes.
- 13.3.7 En République de Corée la procédure en limitation prévoit un délai plus court pour l'enregistrement des demandes (y compris les futures actions récursoires du Fonds de 1992). De ce fait, si le tribunal de limitation coréen accordait à Samsung et à SHI le droit de limiter leur responsabilité, le délai effectif pour que le Fonds de 1992 puisse entreprendre une action récursoire serait le délai fixé par le tribunal saisi de l'action en limitation.
- 13.3.8 La législation coréenne concernant les critères à retenir pour priver le propriétaire d'un navire de son droit à limiter sa responsabilité reprend les dispositions de l'article 4 de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes qui dispose ce qui suit :

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnel, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

- 13.3.9 Selon les avis juridiques fournis, les tribunaux coréens appliqueraient de façon restrictive cette disposition ce qui fait qu'il sera difficile pour le Fonds de 1992 de déchoir le propriétaire/exploitant de son droit de limitation.
- 13.3.10 Dans ces circonstances, compte tenu des éléments d'informations disponibles, il était probable que le Fonds de 1992 ne serait pas en mesure de déchoir Samsung et SHI de leur droit de limiter leur responsabilité et que de ce fait Samsung et SHI seraient habilités à limiter cette responsabilité à 2 millions de DTS.

Avis juridiques reçus par le Skuld Club sur la possibilité d'entreprendre une action récursoire contre Samsung et SHI aux États-Unis d'Amérique

- 13.3.11 Le Skuld Club a communiqué au Fonds de 1992 l'avis juridique donné par un de ses avocats aux États-Unis sur la question de savoir si l'on pourrait entreprendre une action récursoire contre Samsung et SHI dans ce pays. Selon cet avis, il était douteux qu'une action en justice portant sur une collision survenue à l'étranger entre deux navires également immatriculés à l'étranger soit acceptée par un tribunal des États-Unis. Il semblerait donc d'après cet avis juridique qu'il soit tout à fait improbable que les tribunaux de ce pays se reconnaissent compétents au cas où une action récursoire serait engagée contre Samsung et SHI.

Avis juridiques reçus par le Skuld Club sur la possibilité d'entreprendre une action récursoire contre Samsung et SHI en Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)

- 13.3.12 Le Skuld Club a communiqué au Fonds un avis de l'expert juridique du club en Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong) sur la possibilité d'entreprendre une action récursoire contre Samsung et SHI en Chine (région administrative spéciale de Hong Kong).
- 13.3.13 Selon cet avis, le régime juridique concernant la limitation de responsabilité en Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong) reposait sur la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes laquelle était appliquée de manière restrictive en Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong).
- 13.3.14 Cet expert estimait que le tribunal chinois de la Région administrative spéciale de Hong Kong se reconnaîtrait probablement compétent pour une action récursoire contre Samsung et SHI mais il était douteux qu'il soit possible de s'opposer avec succès à la limite de responsabilité imposée par la Convention de 1976 en Chine (région administrative spéciale de Hong Kong). Il semblerait donc probable que Samsung et SHI réussiraient à limiter leur responsabilité à 2,2 millions de DTS.

- 13.3.15 L'avocat du Skuld Club continue d'examiner d'autres éléments d'information sur la cause du sinistre. On ne peut donc considérer son avis juridique comme final.

Avis juridiques reçus par le Skuld Club sur la possibilité d'entreprendre une action récursoire contre Samsung et SHI en République populaire de Chine

- 13.3.16 Le Skuld Club a communiqué au Fonds l'avis juridique de son avocat chinois sur la possibilité d'entreprendre une action récursoire contre Samsung et SHI en République populaire de Chine.
- 13.3.17 Selon l'avis fourni par cet avocat, le régime juridique concernant la limitation de responsabilité en République populaire de Chine repose sur le code maritime chinois qui reprend en grande partie la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.
- 13.3.18 L'avocat chinois du Skuld Club a estimé qu'il était tout à fait probable que les tribunaux de la République populaire de Chine se reconnaissent compétents pour une action récursoire contre Samsung et SHI conformément au droit chinois.
- 13.3.19 Cet avocat a également estimé que, d'après les dispositions réglementaires en vigueur et les précédents enregistrés en République populaire de Chine, l'existence d'une faute concurrente de la part d'un navire dans une collision ne signifierait pas nécessairement qu'il soit possible de faire échec au droit qu'a l'autre partie de limiter sa responsabilité. En particulier, les tribunaux maritimes se poseront la question de savoir si la faute commise par le navire lors de la collision était due à la négligence du propriétaire et de l'exploitant/affréteur coque nue.
- 13.3.20 Sur la base des éléments d'informations disponibles concernant la cause du sinistre, l'avocat a conclu que le Fonds de 1992 serait probablement en mesure de déchoir Samsung et SHI de leur droit de limiter leur responsabilité à 2,2 millions de DTS (£ 2,2 millions).
- 13.3.21 L'Administrateur a en outre examiné les informations fournies par le Skuld Club sur la question de savoir si Samsung et SHI détiennent des avoirs en République populaire de Chine. Le Skuld Club a découvert que SHI avait une participation dans deux chantiers navals en République populaire de Chine. Cette participation a une valeur de US\$ 400 millions (£ 290 millions). Il serait donc possible de saisir cette participation et d'empêcher Samsung et SHI d'en disposer ce qui permettrait de faire appliquer le jugement que le Fonds de 1992 pourrait éventuellement obtenir en République populaire de Chine.

Examen de la question par l'Administrateur

- 13.3.22 Le Fonds de 1992 a pour politique en matière d'action récursoire:

“d'intenter une action en recours chaque fois que ...approprié et ..., dans chaque cas, [d'] envisager s'il serait possible de recouvrer tous montants qu'il aurait versés aux victimes auprès du propriétaire du navire ou d'autres parties, sur la base de la législation nationale applicable...[Si] des principes étaient en jeu, la question des coûts ne devrait pas être le facteur déterminant lorsque le FIPOL envisagerait s'il convenait ou non d'intenter une action en justice. La décision du FIPOL d'intenter ou non une telle action devrait, de l'avis du Comité, être prise dans chaque cas particulier, en fonction des chances d'aboutir dans le cadre du système juridique en question.” (cf. document FUND/EXC.42/11, paragraphe 3.1.4)

- 13.3.23 En application de la politique du Fonds de 1992 en matière d'action récursoire et en tenant compte des circonstances propres à l'affaire en cours telles qu'elles sont connues à ce stade, l'Administrateur a procédé à une analyse pour déterminer s'il serait possible de récupérer, selon le droit national en vigueur, certaines des sommes qui ont été versées (ou qui le seront) aux victimes, en se fondant sur les possibilités qu'une telle action puisse aboutir dans le cadre du système juridique en question et sur les coûts qu'une telle action est susceptible d'entraîner. Il l'a fait en recourant aux avis juridiques et aux éléments d'appréciation technique qui étaient disponibles à ce stade et dont la plupart avaient été communiqués au Fonds de 1992 par le Skuld Club.

- 13.3.24 L'Administrateur a estimé que, comme signalé plus haut, dans toutes les juridictions retenues, à une exception près, il semblait très douteux soit que les tribunaux se reconnaissent compétents en la matière soit qu'il soit possible de contester avec succès le droit de limitation du propriétaire et/ou de l'exploitant/affréteur coque nue du Dispositif maritime ou des deux. Ce n'est qu'en République populaire de Chine qu'il a semblé exister une bonne possibilité que le tribunal reconnaisse sa compétence et une possibilité raisonnable que l'on puisse contester avec succès le droit du propriétaire et/ou de l'exploitant/affréteur coque nue du Dispositif maritime de limiter leur responsabilité. Bien qu'il soit bien entendu impossible de fixer un pourcentage exact de chances de succès, l'avocat chinois engagé par le Skuld Club et le Fonds de 1992 a fait savoir, compte tenu de sa grande expérience du régime juridique et judiciaire chinois et de l'examen approfondi qu'il a effectué de la question, que le Fonds de 1992 serait probablement en mesure de s'opposer avec succès au droit de limitation dans cette affaire.
- 13.3.25 L'Administrateur a également tenu compte du fait qu'engager une action récursoire dans un pays où les défendeurs n'ont pas leurs bureaux principaux ni leur siège implique que des mesures adéquates soient prises pour que la décision éventuellement rendue par le tribunal d'octroyer une réparation au Fonds de 1992 puisse être effectivement appliquée. Le mécanisme permettant d'obtenir une garantie pour la demande du Fonds de 1992 consistait à saisir les parts que SHI a dans deux chantiers navals de la République populaire de Chine et à empêcher que cette société puisse disposer de ces parts ou que celles-ci perdent de leur valeur. En droit chinois, une telle saisie est possible mais le tribunal ne l'accepterait que si le Fonds de 1992 dépose une contre-caution s'élevant à 10 % de sa demande. Une telle contre-caution devrait en principe être maintenue jusqu'à ce qu'un jugement définitif soit rendu ce qui pourrait prendre beaucoup de temps. Bien que la nécessité de déposer une contre-caution puisse être évidemment considérée comme un inconvénient dans la poursuite d'une action récursoire en République populaire de Chine par rapport à ce que cela serait en République de Corée dans la mesure où cela entraînerait un coût important pour le Fonds de 1992, poursuivre une action récursoire en République de Corée ne semble pas une option réaliste étant donné qu'il est peut raisonnable d'espérer faire échec au droit qu'a le Dispositif maritime de limiter sa responsabilité.
- 13.3.26 L'Administrateur a en outre estimé que les coûts afférents aux frais d'avocat, aux honoraires perçus pour les avis et l'assistance techniques, aux frais de justice etc. seraient inévitablement considérables dans une affaire aussi compliquée que celle-ci, mais que ces coûts seraient compensés par les intérêts financiers très importants qui étaient en jeu pour le Fonds de 1992. Le sinistre du *Hebei Spirit* dépassera le plafond fixé au Fonds de 1992 lequel encourra, par ailleurs, également des frais considérables dans le traitement du sinistre.
- 13.3.27 L'Administrateur a enfin estimé qu'engager une action récursoire en république de Corée, alors qu'il s'agit de l'État membre où les dommages se sont produits et où les défendeurs ont leur siège principal, pourrait être considéré par certains comme convenant davantage au Fonds de 1992. Mais, il pense que les avis juridiques reçus quant à la possibilité et aux chances qu'une action récursoire en République de Corée aboutisse font clairement ressortir qu'une telle démarche aurait pour seul résultat de faire encourir par le Fonds de 1992 des frais considérables, sans possibilité réaliste de succès, ce qui en principe serait incompatible avec la politique du Fonds en matière d'action récursoire telle qu'énoncée au paragraphe 13.3.22 ci-dessus.
- 13.3.28 Compte tenu de ces considérations et s'étant vu soumettre en décembre 2008 une déclaration du propriétaire et du Skuld Club qui y faisait clairement savoir qu'en tout état de cause ils engageraient dès que possible une action récursoire en République populaire de Chine, l'Administrateur a décidé de protéger les intérêts du Fonds de 1992 et d'engager une action récursoire qui lui soit propre, tout en faisant saisir les parts que SHI a dans les chantiers navals comme indiqué plus haut.
- 13.3.29 En plus de son exposé ci-dessus sur le fond de l'affaire, l'Administrateur a expliqué qu'il avait pris cette décision en partie comme mesure de sauvegarde pour les raisons suivantes. Ne pas engager d'action récursoire en même temps que le propriétaire et le Skuld Club aurait eu pour conséquence que la saisie des parts que SHI a dans les chantiers navals n'apporterait aucun avantage au Fonds de 1992 mais seulement au propriétaire et au Skuld Club. Si le Fonds avait décidé de différer sa décision et d'entamer une procédure ultérieurement en s'accordant ainsi le temps de préciser la cause des sinistres ou d'attendre une décision du Comité exécutif, il y aurait eu un véritable risque

que Samsung et/ou SHI dépose dans l'intervalle une garantie suffisante pour faire appliquer un éventuel jugement en faveur du propriétaire et du Skuld Club et obtienne ainsi la levée de la saisie des parts de SHI. Cette société aurait alors été en mesure de disposer à nouveau de ces parts ou de prendre d'autres dispositions pour empêcher le Fonds de 1992 d'obtenir la mise en œuvre d'une éventuelle décision ultérieure favorable du tribunal, ce qui aurait créé un risque très sérieux de voir l'application par le Fonds de 1992 d'un tel jugement se révéler illusoire.

- 13.3.30 Compte tenu de ce qui précède, et du fait que, comme indiqué plus haut, la République populaire de Chine est la juridiction où existent les meilleures chances de s'opposer avec succès à la limite fixée au Dispositif maritime, l'Administrateur a conclu que, le fait de ne pas entreprendre d'action récursoire en Chine en même temps que le propriétaire et le Skuld Club aurait créé un risque très grave de voir le Fonds de 1992 effectivement privé de sa seule possibilité de récupérer un quelconque montant des indemnités versées aux victimes du sinistre de l'*Hebei Spirit*. L'Administrateur craignait que cela nuise à la position du Fonds de 1992 avant que le Comité exécutif n'ait eu la possibilité d'examiner pleinement la possibilité d'entreprendre des actions récursoires.
- 13.3.31 Le 20 janvier 2009, le tribunal maritime de Ningbo a accueilli les deux actions récursoires engagées par le propriétaire/Skuld Club et le Fonds de 1992. Le montant total réclamé par le Fonds de 1992 est de RMB 1 367 millions (£ 145 millions) et la demande déposée par le propriétaire et le Skuld Club s'élève environ au même montant. L'action récursoire engagée par le Fonds de 1992 sera examinée par le tribunal maritime de Ningbo conjointement avec celle engagée par le propriétaire et le Skuld Club. Le tribunal a également accepté les deux demandes correspondantes de saisie des parts détenues par SHI dans les chantiers navals. Le Skuld Club a fait le nécessaire pour déposer la contre-caution requise au nom des propriétaires, de lui-même et du Fonds de 1992.
- 13.3.32 Compte tenu des considérations énoncées ci-dessus, l'Administrateur se propose de poursuivre l'action récursoire du Fonds de 1992 contre Samsung et SHI auprès du tribunal maritime de Ningbo en Chine, à moins que le Comité exécutif ne lui donne d'autres instructions.

14 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité :

- a) à prendre note des renseignements contenus dans le présent document;
 - b) à décider s'il y a lieu d'entériner la décision de l'Administrateur d'entreprendre une action récursoire contre le propriétaire/exploitant/affréteur coque nue des deux remorqueurs, du navire ancre et du ponton grue (Dispositif maritime); et
 - c) à donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées en ce qui concerne le traitement de ce sinistre.
-