



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/OCT19/3/6	
Date	4 septembre 2019	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds de 1992	92A24	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC73	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SA16	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE — FONDS DE 1992

HAEKUP PACIFIC

Note du Secrétariat

Objet du document:	Informar le Comité exécutif du Fonds de 1992 des faits nouveaux concernant ce sinistre.
Résumé:	<p>En avril 2013, le Secrétariat a été informé d'un sinistre survenu en avril 2010 en République de Corée. Le <i>Haekup Pacific</i>, un transporteur d'asphalte de 1 087 tjb, est entré en collision avec le <i>Zheng Hang</i>.</p> <p>Le <i>Haekup Pacific</i> a été lourdement endommagé au niveau du quart arrière bâbord à la suite de la collision, le 20 avril 2010. Il a coulé dans des eaux d'environ 90 mètres de profondeur, le 21 avril 2010, au large de Yeosu (République de Corée). Le <i>Haekup Pacific</i> était chargé de 1 135 tonnes d'asphalte. Il transportait également 23,37 tonnes de fuel-oil intermédiaire (IFO) et 13 tonnes métriques de diesel à usage maritime (MDO) de soute.</p> <p>En tant que 'navire visé par l'Accord', le <i>Haekup Pacific</i> était couvert par l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006), portant la limite à 20 millions de DTS (USD 28,14 millions)^{<1>}.</p> <p>Peu après le naufrage, un petit déversement de quelque 200 litres d'hydrocarbures s'est produit, entraînant une pollution mineure. Les garde-côtes ont lancé une opération de nettoyage et ordonné au propriétaire du navire de surveiller tout autre déversement d'hydrocarbures éventuel sur le site pendant un mois. Selon les informations disponibles, aucune trace d'hydrocarbures n'a été trouvée pendant cette période. Le Club P&I du <i>Haekup Pacific</i> (le UK P&I Club) a versé quelque USD 136 000 au titre de l'opération de nettoyage et des mesures de sauvegarde.</p> <p>Au début du mois de mai 2010, la police municipale et maritime de Yeosu a ordonné au propriétaire du navire de procéder à l'enlèvement de l'épave (avec la cargaison d'asphalte à bord) et des soutes restantes.</p>

<1> Chiffre basé sur le taux de change au 18 avril 2016 (1 DTS = USD 1,407450) à la date de dépôt de la demande devant le tribunal du district central de Séoul par le UK P&I Club.

En avril 2013, le propriétaire/l'assureur du navire ont engagé une action en justice contre le Fonds de 1992 devant le tribunal du district central de Séoul, avant l'expiration du délai de trois ans à compter de la date à laquelle les dommages sont survenus, afin de protéger leurs droits à l'égard de toute responsabilité future éventuelle pour le coût des opérations d'enlèvement. Le UK P&I Club a indiqué que si le propriétaire/l'assureur du navire et le Fonds de 1992 pouvaient convenir que les dommages dus à la pollution qui ont déclenché le délai de forclusion de trois ans en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds ne s'étaient pas encore produits (étant donné qu'aucuns frais n'avaient encore été encourus au titre de la demande d'indemnisation potentielle concernant les opérations d'enlèvement), seul le délai de forclusion de six ans en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds serait applicable.

Aussi, le UK P&I Club et le Fonds de 1992 se sont accordés sur les conditions d'un accord sur les faits, faisant valoir que puisque le propriétaire/l'assureur du navire n'avaient pas eu à supporter les coûts de la demande d'indemnisation potentielle au titre des opérations d'enlèvement, étant donné que celles-ci n'avaient pas encore eu lieu, les dommages relatifs à la demande d'indemnisation au titre des opérations d'enlèvement ne s'étaient pas encore produits aux fins de l'article 6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

En conséquence de la signature de l'accord, la procédure judiciaire engagée par le propriétaire/l'assureur du navire contre le Fonds de 1992 a été abandonnée en juin 2013.

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

Le 19 avril 2016, le propriétaire du navire et l'assureur ont déposé une demande d'indemnisation d'un montant de USD 53,27 millions^{<2>} (réduite par la suite à USD 25,13 millions en vertu de la limite fixée par STOPIA) contre le Fonds de 1992, avant l'expiration de la période de forclusion de six ans, afin de préserver leurs droits contre le Fonds de 1992 au cas où ils seraient contraints d'obtempérer aux ordres d'enlèvement de l'épave et des hydrocarbures.

En décembre 2016, le Fonds de 1992 s'est vu notifier une demande d'indemnisation d'un montant de USD 46,9 millions plus les intérêts par les voies diplomatiques. Le Fonds n'a pas encore reçu la demande d'indemnisation révisée d'un montant de USD 25,13 millions conformément à STOPIA.

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

Faits récents:

En 2019, aucun fait significatif n'est survenu dans les procédures judiciaires engagées contre le Fonds de 1992.

Dans le cadre des procédures engagées entre le propriétaire/l'assureur du *Haekup Pacific* et le propriétaire/l'assureur du *Zheng Hang*, le recours formé par le propriétaire/l'assureur du *Zheng Hang* contre le propriétaire/l'assureur du *Haekup Pacific* est toujours en instance.

	Le recours ayant été formé en 2017, les avocats du Fonds de 1992 ont bon espoir que l'arrêt soit rendu d'ici à la fin 2020.
Documents pertinents:	Le rapport en ligne sur le sinistre du Haekup Pacific figure sous la section 'Sinistres' du site Web des FIPOL.
Mesures à prendre:	<u>Comité exécutif du Fonds de 1992</u> Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

1 Résumé du sinistre

Navire	<i>Haekup Pacific</i>
Date du sinistre	20 avril 2010
Lieu du sinistre	Yeosu (République de Corée)
Cause du sinistre	Collision suivie de naufrage
Quantité d'hydrocarbures déversée	Estimée à environ 200 litres (un baril)
Zone touchée	Aucun impact immédiat sur le littoral
État du pavillon du navire	République de Corée
Jauge brute	1 087 tjb
Assureur P&I	UK P&I Club
Limite fixée par la CLC	4,51 millions de DTS (USD 6,34 millions) ^{<1>}
Applicabilité de STOPIA/TOPIA	Applicables – Limite de 20 millions de DTS (USD 28,14 millions) ^{<1>} en vertu de STOPIA 2006
Limite fixée par la CLC et par la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (USD 285,7 millions) ^{<1>}
Indemnités versées	Aucun versement d'indemnités n'a été effectué par le Fonds de 1992 à ce jour. Un montant de USD 136 000 a été versé par les assureurs au titre de l'opération de nettoyage et des mesures de sauvegarde.

2 Rappel des faits

Les faits à l'origine de ce sinistre sont résumés ci-dessus. Des renseignements complémentaires sur le sinistre et les demandes d'indemnisation présentées sont donnés dans le [rapport en ligne sur le sinistre du Haekup Pacific](#).

3 Faits survenus depuis octobre 2018

- 3.1 Aucun fait nouveau n'est à signaler concernant la révocation des ordres d'enlèvement de l'épave et des hydrocarbures ou de nouvelles discussions entre la police municipale et maritime de Yeosu et le propriétaire/l'assureur du navire quant au plan de gestion concernant le navire.
- 3.2 Cependant, dans l'action en justice connexe opposant les propriétaires/assureurs des deux navires entrés en collision, la Haute Cour de Séoul avait jugé que, puisque l'ordre d'enlèvement de l'épave pris par les autorités demeurait en vigueur, malgré plusieurs demandes de retrait, il était raisonnable de considérer que les dommages liés aux coûts d'enlèvement de l'épave avaient été occasionnés *de facto*.
- 3.3 Le propriétaire/l'assureur du *Zheng Hang* a fait appel de cette décision auprès de la Cour suprême de la République de Corée.

4 Applicabilité des Conventions

- 4.1 Au moment du sinistre, la République de Corée était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. La limite de responsabilité du propriétaire du navire est estimée à 4,51 millions de DTS. En tant que 'navire visé par l'Accord', le *Haekup Pacific* était couvert par l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA).
- 4.2 Aux termes de STOPIA, le Fonds de 1992 jouit de droits exécutoires d'indemnisation par le propriétaire du navire, correspondant à la différence entre le montant de limitation applicable au navire-citerne en vertu de la CLC de 1992 (4,51 millions de DTS) et le montant total des demandes d'indemnisation recevables, ou 20 millions de DTS, le montant le moins élevé étant retenu.

5 Demandes d'indemnisation

Au 1er août 2019, la seule demande d'indemnisation toujours en suspens contre le Fonds de 1992 était celle déposée par le propriétaire/l'assureur du navire devant le tribunal du district central de Séoul, qui comprend l'estimation des coûts de l'enlèvement de la cargaison d'asphalte, des hydrocarbures de soute et de l'épave et tient compte du fait que le navire relève de STOPIA, aux termes duquel l'assureur convenait volontairement de porter sa responsabilité à 20 millions de DTS (USD 28,14 millions).

Demande révisée déposée

Élément de la demande	Montant réclamé
Mesures de nettoyage et de sauvegarde	USD 0,136 million
Estimation des coûts de l'enlèvement de la cargaison d'asphalte, des hydrocarbures de soute et de l'épave	USD 53,14 millions
moins	-
Montant de la limite de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de STOPIA (basé sur 20 millions de DTS) à la date du dépôt de la demande	USD 28,14 millions
Montant de la demande révisée déposée	USD 25,13 millions

6 Procédures en limitation

Aucune procédure en limitation n'a été engagée.

7 Poursuites judiciaires au civil

- 7.1 En avril 2013, le propriétaire et l'assureur du navire ont entamé une action en justice contre le Fonds de 1992 auprès du tribunal du district central de Séoul.
- 7.2 Au moment de l'introduction des poursuites contre le Fonds de 1992, le UK P&I Club a fait savoir au Secrétariat qu'il ne souhaitait pas pousser l'affaire plus loin auprès des tribunaux mais tenait simplement à protéger ses droits relativement aux coûts déjà subis et à sa demande d'indemnisation potentielle au titre du coût des opérations d'enlèvement avant l'expiration du délai de trois ans à compter de la date des dommages. Le UK P&I Club a indiqué qu'étant donné que les autorités n'avaient pas encore officiellement annulé les ordres d'enlèvement donnés en 2010, le propriétaire et l'assureur du navire pourraient encore devoir entreprendre les opérations d'enlèvement ou en assumer le coût à un moment ou à un autre.
- 7.3 À cet égard, le UK P&I Club a indiqué que si le propriétaire/l'assureur du navire et le Fonds de 1992 pouvaient convenir que les dommages dus à la pollution qui ont déclenché le délai de forclusion de trois ans en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds ne s'étaient pas encore produits (étant donné qu'aucuns frais n'avaient encore été encourus au titre de la demande d'indemnisation potentielle concernant les opérations d'enlèvement), seul le délai de forclusion de six ans en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds serait applicable. Si un tel accord pouvait être conclu, le propriétaire et l'assureur du navire abandonneraient la procédure judiciaire et attendraient que la situation concernant la demande d'indemnisation potentielle au titre des opérations d'enlèvement évolue,

jusqu'à expiration du délai de six ans. Un tel accord contractuel serait dans l'intérêt du propriétaire/de l'assureur du navire et du Fonds de 1992 étant donné que ni l'une ni l'autre partie ne souhaitait pousser plus avant des procédures judiciaires potentiellement coûteuses.

- 7.4 Aussi, de concert avec les avocats du Fonds de 1992, et étant donné que la décision finale sur la question de la forclusion relevait de la compétence des tribunaux nationaux, le Fonds de 1992 a accepté les conditions d'un accord sur les faits, déclarant que puisque les opérations d'enlèvement n'avaient pas encore eu lieu et que le propriétaire/l'assureur du navire n'avaient pas eu à supporter les coûts estimés, les dommages relatifs à la demande d'indemnisation au titre des opérations d'enlèvement ne s'étaient pas encore produits aux fins de l'article 6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 7.5 En conséquence de la signature de cet accord, les poursuites judiciaires engagées par le propriétaire/l'assureur du navire ont été abandonnées en juin 2013 et les parties sont convenues d'attendre l'éventuelle annulation des ordres d'enlèvement.
- 7.6 En dépit du temps écoulé, les ordres d'enlèvement semblent loin d'être annulés. Au début de 2016, les avocats du propriétaire/de l'assureur du navire ont été informés par le Ministère de l'Océan et de la Pêche (MOP) de la République de Corée qu'il n'interviendrait pas au sujet de l'enlèvement de l'épave car, à son avis, la décision devrait être prise par la police municipale et maritime de Yeosu.
- 7.7 En septembre 2016, la police municipale et maritime de Yeosu et le MOP ont tenu une réunion pour examiner les questions intéressant le *Haekup Pacific* et ont décidé d'un commun accord de poursuivre l'examen du plan de gestion concernant le navire en tenant compte du rapport d'évaluation de l'impact environnemental établi en novembre 2015.
- 7.8 La situation semblant indiquer que les ordres ne seront pas aisément annulés, en avril 2016, le propriétaire et l'assureur du navire ont pris la précaution de déposer une demande d'indemnisation contre le Fonds de 1992 afin de protéger leurs droits relativement aux coûts déjà supportés et à leur demande d'indemnisation potentielle au titre du coût des opérations d'enlèvement, avant l'expiration du délai de six ans à compter de la date du sinistre à l'origine des dommages.
- 7.9 La demande initialement déposée contre le Fonds de 1992 en avril 2016 s'élevait à USD 46,9 millions plus les intérêts, sur la base de la limite de responsabilité du propriétaire du navire de 4,51 millions de DTS.
- 7.10 Par la suite, en décembre 2016, le propriétaire/l'assureur du navire ont modifié la demande pour la porter à USD 53,27 millions, afin de tenir compte des estimations révisées des coûts de l'enlèvement de la cargaison d'asphalte, des hydrocarbures de soute et de l'épave. Ils ont déduit de cette somme un montant équivalent à 20 millions de DTS (USD 28,14 millions) en raison du fait que le navire relevait de STOPIA 2006, aux termes duquel l'assureur convenait volontairement de porter sa responsabilité à 20 millions de DTS. Par conséquent, après cette modification, la demande révisée contre le Fonds de 1992 s'élève à un montant de USD 25,13 millions.
- 7.11 Peu après, le Fonds de 1992 s'est vu notifier une demande d'indemnisation d'un montant de USD 46,9 millions par les voies diplomatiques. Le Fonds n'a pas encore reçu la demande d'indemnisation révisée d'un montant de USD 25,13 millions conformément à STOPIA.
- 7.12 En avril 2017, à la suite d'un accord conclu entre le UK P&I Club et le Fonds de 1992, le tribunal du district central de Séoul a accepté de suspendre la procédure jusqu'à nouvel ordre. À ce moment-là, les avocats du Fonds de 1992 ont indiqué que les tribunaux pouvaient, de leur propre chef, ordonner la reprise des audiences à une date ultérieure afin de s'enquérir du statut du différend et de déterminer si les parties souhaitaient demander une nouvelle suspension de la procédure.

- 7.13 En décembre 2017, le Fonds de 1992 a été informé que, dans l'action en justice connexe opposant les propriétaires/assureurs des navires entrés en collision, la Haute Cour de Séoul avait décidé que, malgré l'avis d'experts jugeant l'enlèvement de l'épave du *Haekup Pacific* très difficile, voire impossible, et l'absence de plan détaillé d'enlèvement de l'épave, puisque l'ordre d'enlèvement de l'épave pris par les autorités demeurait en vigueur malgré plusieurs demandes de retrait, il était difficile de considérer que l'ordre était nul et non avenue en se fondant uniquement sur l'avis d'experts/les arguments des parties et que, partant, le propriétaire du *Haekup Pacific* était toujours dans l'obligation de faire enlever l'épave. La Cour a en outre jugé qu'il était donc raisonnable de considérer que les dommages liés aux coûts d'enlèvement de l'épave avaient été occasionnés *de facto*.
- 7.14 Le propriétaire/l'assureur du *Zheng Hang* ont fait appel de la décision de la Haute Cour de Séoul et l'affaire est désormais en cours d'examen à la Cour suprême de la République de Corée.

Faits survenus depuis 2018

- 7.15 Aucun fait significatif n'est survenu en 2018 dans les procédures judiciaires engagées contre le Fonds de 1992. Le recours formé par le propriétaire/l'assureur du *Zheng Hang* contre le propriétaire/l'assureur du *Haekup Pacific* est toujours en instance. Le recours ayant été formé en 2017, les avocats du Fonds de 1992 ont bon espoir que l'arrêt soit rendu d'ici à la fin 2020.
- 7.16 Les avocats du Fonds de 1992 ont informé le Fonds que la demande d'indemnisation présentée par le propriétaire du *Haekup Pacific* contre le navire avec lequel il est entré en collision s'élevait à USD 30,79 millions et que l'arrêt de la Haute Cour de Séoul, rendu en octobre 2017, reconnaissait 70 % de ce montant^{<3>}. Par conséquent, si la Cour suprême confirme l'arrêt de la Haute Cour de Séoul, le propriétaire du *Haekup Pacific* sera normalement en mesure de récupérer environ USD 21,55 millions auprès du propriétaire/de l'assureur du *Zheng Hang*. En revanche, il semblerait que le propriétaire du *Zheng Hang* soit proche de la liquidation et, en conséquence, on ne sait pas exactement la somme que le propriétaire du *Haekup Pacific* pourrait, le cas échéant, récupérer auprès du propriétaire du *Zheng Hang*.

8 Point de vue de l'Administrateur

- 8.1 L'Administrateur relève qu'à l'heure actuelle les ordres d'enlèvement de l'épave et des hydrocarbures restent en place mais n'ont pas été mis en application. Il note en outre qu'en conséquence, en avril 2016, le propriétaire/l'assureur du *Haekup Pacific* ont pris la précaution de déposer une demande d'indemnisation contre le Fonds de 1992 afin de protéger leurs droits relativement aux coûts déjà supportés et à leur demande d'indemnisation potentielle au titre du coût des opérations d'enlèvement, avant l'expiration du délai de six ans à compter de la date du sinistre à l'origine des dommages.
- 8.2 L'Administrateur sait que, pour le moment, aucune demande d'indemnisation au titre du coût des opérations d'enlèvement de l'épave et des hydrocarbures ne peut être évaluée puisque ce coût n'a pas encore été supporté par le propriétaire/l'assureur du navire.
- 8.3 L'Administrateur note que la police municipale et maritime de Yeosu et le MOP ont étudié soigneusement les prochaines mesures que l'une et l'autre parties devront prendre en ce qui concerne les ordres d'enlèvement actuellement en vigueur. L'Administrateur sait également que les avocats du Fonds de 1992 ont indiqué que, puisque l'action intentée par le propriétaire/l'assureur du *Haekup Pacific* contre le Fonds de 1992 dépend de l'issue de l'action connexe opposant les navires entrés en collision, le Fonds de 1992 devrait attendre que la Cour suprême de la République de Corée rende sa décision dans cette autre affaire et, partant, accepter toute nouvelle demande de sursis de l'action engagée par le propriétaire/l'assureur du *Haekup Pacific*.

<3> Sur le fondement de la négligence concurrente du navire entré en collision.

8.4 Par conséquent, l'Administrateur est d'avis qu'il serait prudent d'attendre la décision des autorités et que, si des démarches sont nécessaires entre-temps en défense de la demande du propriétaire/de l'assureur du navire, elles feraient valoir l'absence de dommages du fait que le coût des opérations d'enlèvement n'a pas en réalité encore été encouru par le propriétaire/l'assureur du *Haekup Pacific*.

8.5 L'Administrateur rendra compte de tout fait nouveau concernant la procédure judiciaire à la prochaine session du Comité exécutif du Fonds de 1992.

9 Mesures à prendre

Comité exécutif du Fonds de 1992

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