



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/OCT17/3/13	
Date	2 octobre 2017	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds de 1992	92A22	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC69	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SA14	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE – FONDS DE 1992

TRIDENT STAR

Note du Secrétariat

Objet du document:	Faire rapport sur l'évolution du sinistre du <i>Trident Star</i> .
Résumé:	<p>Le 24 août 2016, le navire-citerne <i>Trident Star</i> (3 177 tjb) a déversé une quantité non confirmée de fuel-oil marin dans le terminal pétrolier ATB (terminal ATB) du port de Tanjung Pelepas, à Johor (Malaisie), pendant les opérations de chargement. Le sinistre semble avoir été causé par le débordement de la citerne à cargaison n° 5 à bâbord du navire.</p> <p>Environ 3,5 kilomètres de quai d'un terminal de conteneurs appartenant au port de Tanjung Pelepas (terminal PTP) ont été pollués. Suite au sinistre, plusieurs navires de charge et remorqueurs ont été pollués. Quelques postes de mouillage du terminal de conteneurs ont été fermés pendant environ trois semaines. Le terminal PTP a fait appel à son prestataire de services de lutte contre la pollution pour entreprendre les opérations de nettoyage.</p> <p>Les demandes d'indemnisation présentées au titre des dommages dus à la pollution pourraient dépasser la limite de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) applicable au <i>Trident Star</i>. Il est donc possible que le Fonds de 1992 soit tenu de verser des indemnités au titre de ce sinistre.</p> <p>Le navire est assuré par la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club), qui est membre de l'International Group of P&I Associations (International Group). En tant que 'navire visé par l'Accord', le <i>Trident Star</i> est couvert par l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006).</p> <p>À la suite de la signature, en décembre 2016, de l'Accord sur les conditions types régissant les versements intérimaires (2016) entre l'International Group et le Fonds de 1992, le Comité exécutif du Fonds de 1992, lors de sa réunion d'avril 2017, a autorisé l'Administrateur à signer un accord avec le Shipowners' Club, concernant le sinistre du <i>Trident Star</i>.</p>

Faits récents:	L'accord sur les versements intérimaires entre le Shipowners' Club et le Fonds de 1992, applicable au sinistre du <i>Trident Star</i> , a été signé fin septembre 2017. Des actions ont été introduites par 21 demandeurs dans le cadre de la procédure de limitation concernant le <i>Trident Star</i> . Étant donné qu'il est possible que le Fonds de 1992 soit tenu d'indemniser, il interviendra dans la procédure de limitation afin de protéger ses droits.
Documents pertinents:	Le rapport sur le sinistre du Trident Star peut être consulté sous la section 'Sinistres' du site Web des FIPOL.
Mesure 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>Trident Star</i>
Date du sinistre	24 août 2016
Lieu du sinistre	Malaisie
Cause du sinistre	Débordement
Quantité d'hydrocarbures déversée	Non confirmée
État du pavillon du navire	Malaisie
Jauge brute	3 177 tjb
Assureur P&I	Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	DTS 4,51 millions (US\$ 6,3 millions) ^{<1>}
Applicabilité de l'accord STOPIA	Limite de 20 millions de DTS (US\$ 27,8 millions) en vertu de STOPIA 2006
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (US\$ 282 millions)
Bilan des demandes d'indemnisation	Cinq demandes d'indemnisation ont été reçues pour un total de US\$ 12,6 millions. Deux demandes d'indemnisation ont été évaluées à US\$ 2,4 millions, montant acquitté par le Club avec l'accord du Fonds.
Actions en justice	Des actions ont été introduites par 21 demandeurs dans le cadre de la procédure de limitation. Le Fonds de 1992 interviendra dans la procédure de limitation afin de protéger ses droits.

2 Rappel des faits

- 2.1 Les faits à l'origine de ce sinistre sont résumés ci-dessus. Des informations complémentaires, notamment une analyse des demandes d'indemnisation soumises, sont présentées plus en détail dans le [rapport sur le sinistre du Trident Star](#) disponible en ligne.

<1> Les taux de change au 11 août 2017 étaient les suivants: US\$ 1 = 0,7197 DTS / RM 4,2985

- 2.2 Le 24 août 2016, le navire-citerne *Trident Star* (3 177 tjb) a déversé une quantité non confirmée de fuel-oil marin dans le terminal pétrolier ATB (terminal ATB) du port de Tanjung Pelepas pendant les opérations de chargement. Le port est situé à l'embouchure de la Pulai, à Johor (Malaisie).
- 2.3 Le sinistre semble avoir été causé par le débordement de la citerne à cargaison n° 5 à bâbord du navire. Dans ce cas, les citernes à cargaison bâbord n° 2 et tribord n° 2 semblent avoir été les seules désignées pour contenir le fuel-oil marin (500 cSt RMK). Une soupape d'aspiration située entre les citernes bâbord n° 2 et tribord n° 2 permet de charger les deux citernes en même temps. Le long de la traverse de chargement se trouve une soupape d'équilibrage entre les citernes n° 2 (P et S) et n° 5 (P et S). Si le même chargement est destiné aux quatre citernes, cette soupape est ouverte pour permettre le chargement simultané. Parce que cette soupape n'a pas été fermée par l'équipage avant le chargement, la citerne bâbord n° 5, non désignée et déjà partiellement chargée, a elle aussi été remplie, entraînant le débordement sur le pont du navire et par-dessus bord.

3 Impact du déversement

- 3.1 L'activité commerciale du secteur touché dépend en grande partie du terminal de produits pétroliers sur la rive ouest du terminal ATB et d'un terminal de conteneurs sur la rive est du fleuve (terminal PTP).
- 3.2 Environ 3,5 kilomètres de quai du terminal de conteneurs ont été pollués. La plus forte pollution était concentrée sous le quai, où des accumulations d'hydrocarbures ont été trouvées dans les revêtements rocheux à l'arrière de la structure. Suite au sinistre, plusieurs navires de charge et remorqueurs ont été pollués. Quelques postes de mouillage du terminal de conteneurs ont été fermés pendant environ trois semaines.
- 3.3 Une entreprise de transport maritime a indiqué qu'elle avait subi des pertes parce que le déversement l'avait forcée à dévier certains de ses navires vers la République de Singapour.
- 3.4 Bien que le port malaisien de Tanjung Pelepas soit très proche de Singapour, il n'y a aucune indication que la pollution ait touché cette zone.

4 Opérations d'intervention

- 4.1 En Malaisie, la lutte contre la pollution en cas de déversement d'hydrocarbures relève globalement du ministère de l'Environnement; le rôle opérationnel principal est délégué au Département de la marine du ministère des Transports. Lors de déversements de petite envergure comme celui-ci, un plan d'intervention d'urgence local (niveau 1) est enclenché et les opérations de nettoyage sont gérées par les autorités du port, du terminal ou du dépôt concerné. Dans ce cas, l'opérateur portuaire a fait appel à son prestataire de services de lutte contre la pollution.
- 4.2 Au stade initial de l'intervention, les opérations se sont concentrées sur le confinement et la récupération des hydrocarbures présents sous le quai. Plus tard, en raison de la tendance des hydrocarbures à un vieillissement rapide, les ressources ont été réorientées vers le nettoyage des navires le long du quai et le flushing sous le quai à l'aide de remorqueurs. La première phase des opérations de nettoyage est achevée.
- 4.3 La deuxième phase des opérations de nettoyage, qui a débuté en janvier 2017 et s'est achevée en avril 2017, s'est concentrée sur le devant des structures sous le quai.

5 Applicabilité des Conventions

- 5.1 La Malaisie est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Les demandes d'indemnisation présentées au titre des dommages dus à la pollution pourraient dépasser la limite de la CLC de 1992 applicable au *Trident Star*. Il est donc possible que le Fonds de 1992 soit tenu de verser des indemnités au titre de ce sinistre.

Renseignements sur l'assurance et STOPIA 2006

- 5.2 Le navire est assuré par la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club), qui est membre de l'International Group of P&I Associations (International Group). Le montant de limitation applicable au *Trident Star* aux termes de la CLC de 1992 est de 4,51 millions de DTS, mais le propriétaire du navire est partie à l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006), aux termes duquel le propriétaire du navire-citerne accepte de verser, à titre volontaire, jusqu'à 20 millions de DTS. Le Fonds de 1992 reste toutefois tenu d'indemniser les demandeurs si, et dans la mesure où, le montant total des demandes d'indemnisation recevables dépasse le montant de limitation applicable au *Trident Star* en vertu de la CLC de 1992. Aux termes de l'accord STOPIA 2006, le Fonds de 1992 a le droit, qu'il peut faire valoir en justice, de se faire indemniser par le propriétaire du navire de la différence entre le montant de limitation applicable au navire-citerne aux termes de la CLC de 1992 et le montant total des demandes recevables à concurrence de 20 millions de DTS.

6 Enquête sur les causes du sinistre

Une enquête du ministère malaisien de l'Environnement sur les circonstances du sinistre serait en cours. Elle ne semble avoir abouti à aucune conclusion à ce jour.

7 Demandes d'indemnisation

- 7.1 Une demande d'indemnisation pour un total d'environ US\$ 2,9 millions a été reçue d'une entreprise de nettoyage, au titre des frais engagés dans le cadre des opérations de nettoyage du terminal de conteneurs, notamment le nettoyage des coques de certains navires qui se trouvaient dans le terminal pollué. La demande d'indemnisation a été provisoirement évaluée par les experts engagés par le Club et le Fonds à US\$ 1,4 million. Avec l'accord du Fonds de 1992, le montant évalué a été versé par le Shipowners' Club.
- 7.2 Une deuxième demande d'indemnisation, pour un montant d'environ US\$ 953 000, a été présentée par la même entreprise de nettoyage au titre des frais engagés durant la deuxième phase des opérations de nettoyage, c'est-à-dire pour le nettoyage des premières rangées des structures sous le quai polluées par le déversement d'hydrocarbures. La demande d'indemnisation, avec l'accord du Fonds de 1992, a été réglée pour le montant réclamé.
- 7.3 L'opérateur du terminal pollué a présenté une demande d'indemnisation d'un montant total de RM 31,9 millions (US\$ 7,4 millions) au titre des pertes subies en raison de la fermeture temporaire du terminal.
- 7.4 Deux entreprises de transport maritime ont présenté des demandes d'indemnisation au titre des frais de nettoyage des coques, pour un total de US\$ 1 269 408.
- 7.5 Une autre entreprise de transport maritime a indiqué qu'elle avait subi des pertes parce que le déversement l'avait forcée à dévier certains de ses navires vers Singapour. Cette demande n'a toutefois toujours pas été reçue.

- 7.6 Les experts engagés par le Club et le Fonds évaluent actuellement les demandes d'indemnisation en cours. Le tableau ci-après résume les demandes d'indemnisation reçues à ce jour:

Demandeurs	Montant demandé (US\$)	Montant demandé (RM)	Montant payé par le Club et approuvé par le Fonds de 1992 (US\$)
Entreprise de nettoyage (deux demandes d'indemnisation)	3 883 344		2 401 640
Opérateur du terminal de conteneurs		31 862 212	
Entreprises de transport maritime (deux)	1 269 408		
TOTAUX	US\$ 5 152 7512	RM 31 862 212 (US\$ 7 412 402)	US\$ 2 401 640

8 Versements intérimaires

- 8.1 À la suite de la signature, en décembre 2016, de l'Accord sur les conditions types régissant les versements intérimaires (2016) entre l'International Group et le Fonds de 1992, l'Administrateur a été autorisé en avril 2017 à signer un accord sur les versements intérimaires avec le Shipowners' Club, concernant le sinistre du *Trident Star*.
- 8.2 L'accord sur les versements intérimaires entre le Shipowners' Club et le Fonds de 1992, applicable au sinistre du *Trident Star*, a été signé fin septembre 2017.

9 Procédures en limitation

- 9.1 Le propriétaire du navire a déposé devant la Haute cour de Malaya à Kuala Lumpur (Malaisie) une demande de poursuite en limitation. L'ordonnance de limitation a été accordée en février 2017.
- 9.2 Le Fonds de 1992 a chargé un avocat malaisien de suivre la procédure.
- 9.3 Des actions ont été introduites par 21 demandeurs dans le cadre de la procédure de limitation. Étant donné qu'il est possible que le Fonds de 1992 soit tenu d'indemniser, il a demandé l'autorisation d'intervenir dans la procédure de limitation afin de protéger ses droits. La demande du Fonds a été acceptée par le tribunal.

10 Observations de l'Administrateur

- 10.1 Les demandes d'indemnisation au titre des dommages dus à la pollution nées de ce sinistre dépasseront la limite de la CLC de 1992 applicable au *Trident Star*. Bien que l'Accord STOPIA 2016 soit applicable à ce sinistre, il est peu probable que la limite prévue par STOPIA sera atteinte. Le Fonds de 1992 devra indemniser une fois la limite de la CLC de 1992 atteinte, mais tous les paiements seront ensuite remboursés par l'assureur du propriétaire du navire en vertu de l'Accord STOPIA 2006.
- 10.2 Le Fonds de 1992 interviendra dans la procédure de limitation afin de protéger ses droits.
- 10.3 Le Secrétariat continuera de suivre de près l'évolution de ce sinistre.

11 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.
