



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/NOV24/3/15	
Date	22 août 2024	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds de 1992	92A29	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC83	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SA21	

## SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE – FONDS DE 1992

### MARINE HONOUR

#### Note du Secrétariat

**Objet du document :**

Informar d'un nouveau sinistre dû à la pollution par les hydrocarbures dont le Fonds de 1992 a à connaître.

**Résumé :**

Le 14 juin 2024, le *Marine Honour*, un transporteur de produits, se trouvait en position stationnaire aux côtés du porte-conteneurs *Ever Blink* au terminal maritime de Pasir Panjang (Singapour), lorsqu'il a été heurté par une drague porteuse, le *Vox Maxima*, ce qui a fait entrer en contact le *Marine Honour* et l'*Ever Blink*. La collision a brisé la coque du *Marine Honour*, entraînant le déversement d'environ 817 mètres cubes de fuel-oil intermédiaire (IFO) 380 dans l'environnement.

L'Autorité maritime et portuaire de Singapour est chargée de la gestion et du contrôle des déversements d'hydrocarbures dans les eaux territoriales de Singapour. Le nettoyage du littoral est assuré par l'Agence nationale de l'environnement.

Le déversement a touché des zones situées le long des côtes de Singapour, du terminal de Pasir Panjang à la réserve de la côte est et jusqu'aux îles du sud. Des hydrocarbures ont également atteint la côte sud de Johor et la zone est du détroit de Johor en Malaisie.

Singapour et la Malaisie sont tous deux parties à la fois à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Le *Marine Honour* est assuré par QBE Insurance (Singapore) Pte Ltd (QBE), sous la marque British Marine. Le montant de limitation applicable au *Marine Honour* aux termes de la CLC de 1992 est de 4,51 millions de DTS. L'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006) (tel que modifié en 2017)<sup><1></sup> ne s'applique pas, étant donné que le propriétaire du navire n'est pas partie à cet accord.

<1> Dorénavant, toute référence à « STOPIA 2006 » doit être lue comme signifiant « STOPIA 2006 (tel que modifié en 2017) ».

Au 19 août 2024, les opérations de nettoyage et d'intervention étaient toujours en cours. Selon les dernières informations recueillies, les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre dépasseront la limite de responsabilité de l'assureur prévue par la CLC de 1992. Le Fonds de 1992, qui assure un deuxième niveau d'indemnisation jusqu'à concurrence de 203 millions de DTS, sera donc appelé à verser des indemnités.

Le Fonds de 1992 a conclu un mémorandum d'accord avec QBE le 1<sup>er</sup> juillet 2024, marquant ainsi le début d'une étroite coopération concernant le traitement des demandes d'indemnisation. Le 29 juillet 2024, le Fonds de 1992 et QBE ont établi conjointement un bureau de soumission des demandes d'indemnisation à Singapour, adjacent au terminal de Pasir Panjang. Les demandeurs de Singapour et de Malaisie ont été invités à y présenter leurs demandes d'indemnisation.

Le propriétaire du *Marine Honour* et QBE ont déposé une demande auprès de la Haute Cour de Singapour afin de constituer un fonds de limitation en vertu de la CLC de 1992. L'audience relative à l'action en limitation en vertu de la CLC de 1992 est fixée au 18 septembre 2024 devant la Haute Cour de Singapour.

**Documents pertinents :**

Un document connexe sera publié avant la réunion de novembre 2024, fournissant plus de détails sur le sinistre et les dernières informations disponibles, pour examen par le Comité exécutif du Fonds de 1992.

**Mesures à prendre :**

Comité exécutif du Fonds de 1992

Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

**1 Résumé du sinistre**

Navire	<i>Marine Honour</i>
Date du sinistre	14 juin 2024
Lieu du sinistre	Terminal de Pasir Panjang (Singapour)
Cause du sinistre	Collision avec la drague porteuse <i>Vox Maxima</i>
Quantité d'hydrocarbures déversée	Environ 817 mètres cubes de fuel-oil intermédiaire IFO 380
Zone touchée	Côte sud centrale et îles du sud (Singapour) et côte sud de Johor (Malaisie)
État du pavillon du navire	Singapour
Jauge brute	4 709 tjb
Assureur P&I	QBE Insurance (Singapore) Pte Ltd (QBE), sous la marque British Marine
Limite fixée par la CLC	4,51 millions de DTS
Applicabilité de STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds	203 millions de DTS
Procédures judiciaires	Demande de limitation de responsabilité du propriétaire du <i>Marine Honour</i> en vertu de la CLC de 1992

## **2 Rappel des faits**

- 2.1 Le 14 juin 2024, le *Marine Honour* (un transporteur de produits construit en 2007 ayant une jauge de 4 709 tjb et battant pavillon singapourien) se trouvait en position stationnaire aux côtés du porte-conteneurs *Ever Blink* (un porte-conteneurs construit en 2019 ayant une jauge de 32 691 tjb et battant pavillon taïwanais) au terminal de Pasir Panjang (Singapour) lorsqu'il a été heurté par le *Vox Maxima* (une drague porteuse construite en 2009 ayant une jauge de 29 920 tjb et battant pavillon néerlandais), ce qui a fait entrer en contact le *Marine Honour* et l'*Ever Blink*. La collision a brisé la coque du *Marine Honour*, entraînant le déversement d'environ 817 mètres cubes de fuel-oil intermédiaire (IFO) 380 dans l'environnement.
- 2.2 Le 1<sup>er</sup> juillet 2024, le Fonds de 1992 a conclu un mémorandum d'accord avec les assureurs du *Marine Honour*, QBE Insurance (Singapore) Pte Ltd (QBE), sous la marque British Marine. Le mémorandum d'accord prévoit, entre autres, que les parties se consultent concernant les procédures de traitement des demandes d'indemnisation et l'établissement d'un bureau de soumission des demandes d'indemnisation commun. Il indique également que QBE et le Fonds de 1992 doivent coopérer en matière de recours à des experts lorsque cela est nécessaire.

## **3 Impact du déversement**

### **3.1 Singapour**

Le déversement d'hydrocarbures a touché le terminal de Pasir Panjang et des zones situées sur les côtes de Singapour juste à l'est du terminal à des degrés divers. Une pollution importante a été signalée sur l'île de Sentosa, dans le port de plaisance de Keppel, dans la réserve naturelle du Labrador et dans la réserve de la côte est. Les îles du sud, à savoir Saint John et Lazarus, et les Sisters' Islands ont également été touchées. Dans les zones polluées se trouvaient des propriétés privées, dont des ports de plaisance, des lieux de séjour touristique et des logements. Compte tenu de la proximité du déversement par rapport au terminal et aux ports de plaisance, les coques d'un certain nombre de bateaux de plaisance et de navires commerciaux ont été polluées.

### **3.2 Malaisie**

De grandes quantités d'hydrocarbures se sont également déplacées jusqu'à la côte est de Johor et à la zone est du détroit de Johor en Malaisie. Les hydrocarbures ont fini par s'échouer à Sungai Rengit, au terminal de Pengerang et sur l'île inhabitée de Pulau Cik Kamat.

## **4 Opérations d'intervention**

- 4.1 L'Autorité maritime et portuaire de Singapour est chargée de la gestion et du contrôle des déversements d'hydrocarbures dans les eaux territoriales de Singapour. La capitainerie du port dirige les opérations. QBE a procédé aux premières interventions sous la direction de l'Autorité maritime et portuaire jusqu'au 18 juillet 2024. L'Agence nationale de l'environnement a ensuite pris le relais pour assurer le nettoyage du littoral.
- 4.2 QBE a fait preuve d'anticipation concernant les opérations d'intervention et a engagé des entreprises locales.
- 4.3 Tous les hydrocarbures ont été retirés du *Marine Honour*, et les citernes ont été écumées et nettoyées pour s'assurer de leur propreté. À la suite d'inspections, le navire a été remorqué jusqu'à un chantier de réparation et, le 5 juillet 2024, a été mis en cale sèche en toute sécurité.

4.4 La même semaine, l'Administratrice adjointe/Cheffe du Service des demandes d'indemnisation des FIPOL s'est rendue à Singapour pour rencontrer l'Autorité maritime et portuaire et QBE, l'assureur du *Marine Honour*.

## **5 Applicabilité des Conventions**

5.1 Singapour et la Malaisie sont tous deux parties à la fois à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

5.2 Selon les dernières informations recueillies, les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre dépasseront la limite de responsabilité prévue par la CLC de 1992. Le propriétaire du *Marine Honour* n'est pas partie à l'Accord STOPIA 2006, qui ne s'applique donc pas. Le Fonds de 1992 sera par conséquent appelé à verser des indemnités.

### **5.3 Singapour**

À Singapour, les demandes d'indemnisation en cas de pollution sont régies par la loi de 1998 relative à la marine marchande (responsabilité civile et indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures), qui donne effet à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Singapour n'est pas partie au Protocole portant création du Fonds complémentaire.

### **5.4 Malaisie**

La Malaisie est également partie à la CLC de 1992 et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

## **6 Demandes d'indemnisation**

### **6.1 Bureau de soumission des demandes d'indemnisation**

6.1.1 Le 29 juillet 2024, le Fonds de 1992 et QBE ont établi conjointement un bureau de soumission des demandes d'indemnisation à Singapour pour faciliter la présentation des demandes d'indemnisation nées du sinistre. Le Chef du Service de l'administration des FIPOL s'est rendu à Singapour pour mettre en place le système de gestion des demandes d'indemnisation du bureau de soumission des demandes d'indemnisation. Le bureau est adjacent au terminal de Pasir Panjang où a eu lieu le sinistre, et proche des sites qui ont été pollués.

6.1.2 Le Fonds de 1992 et QBE ont publié des communiqués dans des organes de presse régionaux en Malaisie, informant les demandeurs malaisiens potentiels qu'ils devaient présenter leurs demandes d'indemnisation auprès du bureau établi ou de la justice singapourienne.

## **7 Procédure en limitation**

Le 16 juillet 2024, le propriétaire du *Marine Honour* et QBE ont déposé une demande auprès de la Haute Cour de Singapour afin de limiter la responsabilité du propriétaire en vertu de la CLC de 1992. L'audience de l'action en limitation en vertu de la CLC de 1992 aura lieu le 18 septembre 2024 devant la Haute Cour de Singapour.

## **8 Actions récursoires**

### **8.1 Responsabilité de la collision**

8.1.1 Étant donné que la pollution a été causée par la collision, la responsabilité doit *in fine* revenir au bâtiment responsable de la collision. La responsabilité de la collision sera déterminée conformément à la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (Règlement COLREG), à laquelle Singapour est partie. Le Règlement COLREG prévoit que la responsabilité d'un abordage doit être imputée proportionnellement à chaque navire impliqué selon la mesure dans laquelle les actes de chacun a causé le sinistre.

8.1.2 Le propriétaire du *Vox Maxima* a déposé une demande auprès de la Haute Cour de Singapour afin de limiter sa responsabilité à 18 373 680 DTS en vertu de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le Protocole de 1996 (Convention LLMC 76/96). Les demandes subrogées du Fonds de 1992 dépasseront ce montant, qui s'ajoute aux demandes liées à la collision, ce qui signifie que le Fonds de 1992 ne sera peut-être pas en mesure de récupérer l'intégralité des indemnités qu'il versera auprès du propriétaire du *Vox Maxima*.

## **9 Point de vue de l'Administrateur**

9.1 L'Administrateur remercie le Gouvernement de Singapour, et en particulier l'Autorité maritime et portuaire, d'avoir accepté de se réunir et de discuter rapidement du sinistre dû à la pollution avec le Fonds de 1992.

9.2 L'Administrateur tient également à remercier QBE d'être activement intervenu face à ce sinistre et pour sa coopération concernant l'établissement du bureau de soumission des demandes d'indemnisation à la suite de la signature du mémorandum d'accord.

9.3 Le Secrétariat restera en contact avec les principales parties prenantes, suivra de près l'évolution de la situation et réagira en conséquence.

9.4 L'Administrateur rendra compte au Comité exécutif du Fonds de 1992 dans un document connexe des derniers événements survenus concernant ce sinistre.

## **10 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.

---