



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

<b>Point 3 de l'ordre du jour</b>	IOPC/APR19/3/6	
<b>Date</b>	11 février 2019	
<b>Original</b>	Anglais	
<b>Assemblée du Fonds de 1992</b>	92AES23	
<b>Comité exécutif du Fonds de 1992</b>	92EC72	●
<b>Assemblée du Fonds complémentaire</b>	SAES7	

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

### TRIDENT STAR

#### Note du Secrétariat

**Objet du document:** Informer le Comité exécutif du Fonds de 1992 des faits les plus récents concernant ce sinistre.

**Résumé:** Le 24 août 2016, le navire-citerne *Trident Star* (3 177 tjb) a déversé une quantité non confirmée de fuel-oil marine dans le terminal pétrolier ATT Tanjung Bin (ATB) du port de Tanjung Pelepas (PTP), à Johor (Malaisie), pendant des opérations de chargement. Le sinistre semble avoir été causé par le débordement de la citerne à cargaison N° 5 à bâbord du navire.

Environ 3,5 kilomètres d'un terminal à conteneurs adjacent, appartenant au PTP, ont été pollués. À la suite du sinistre, plusieurs navires de charge et remorqueurs ont été pollués. Quelques postes de mouillage du terminal à conteneurs ont été fermés ou ont vu leur activité normale interrompue pendant environ trois semaines, du fait de la pollution. Le terminal à conteneurs a fait appel à son prestataire de services de lutte contre la pollution pour entreprendre les opérations de nettoyage.

Le propriétaire du 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).

Il est très probable que les demandes d'indemnisation présentées au titre des dommages dus à la pollution dépassent la limite de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) applicable au *Trident Star*. Il est donc probable que le Fonds de 1992 soit tenu de verser des indemnités au titre de ce sinistre.

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), qui prévoit le remboursement au Fonds de 1992 par le propriétaire du navire de la différence entre la limite fixée par la CLC de 1992 et le montant des indemnités versées par le Fonds de 1992, dans la limite maximale de 20 millions de DTS. Il est cependant peu probable que le montant des pertes dépasse la limite de 20 millions de DTS.

Neuf actions en justice ont été intentées dans le cadre de la procédure en limitation concernant le *Trident Star* (section 5 relative à la procédure en limitation).

	Vu que le Fonds de 1992 aura probablement à verser des indemnités, il intervient dans la procédure en limitation afin de protéger ses droits.
<b>Faits nouveaux:</b>	Vingt et une demandes d'indemnisation pour un total d'environ USD 17 millions et RM 31,9 millions (USD 7,8 millions) <sup>&lt;1&gt;</sup> ont été reçues.  Les experts engagés par le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 examinent actuellement les documents présentés par les demandeurs dans le cadre de la procédure en limitation à l'appui de leurs demandes.
<b>Documents pertinents:</b>	Le <a href="#">rapport en ligne sur le sinistre du Trident Star</a> figure sous la section 'Sinistres' du site Web des FIPOL.
<b>Mesures à prendre:</b>	<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 CLC	4,51 millions de DTS (USD 6,3 millions)
Applicabilité de STOPIA	Applicable – Limite de 20 millions de DTS en vertu de STOPIA 2006 (USD 27,9 millions)
Limite fixée par la CLC et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (USD 283,6 millions)
Bilan des demandes d'indemnisation	Vingt-et-une demandes d'indemnisation ont été reçues pour un total de USD 24,8 millions. Deux demandes d'indemnisation ont été évaluées à USD 2,4 millions et payées par le Club.
Procédures judiciaires	Neuf actions ont été introduites par 19 demandeurs dans le cadre de la procédure en limitation. Le Fonds de 1992 interviendra dans la procédure en limitation afin de protéger ses droits.

<sup><1></sup> Les taux de change au 14 janvier 2019 étaient les suivants: USD 1 = 0,7158 DTS / RM 4,0995.

## **2 Rappel des faits**

- 2.1 Le 24 août 2016, le navire-citerne *Trident Star* (3 177 tjb) a déversé une quantité non confirmée de fuel-oil marine dans le terminal pétrolier ATT Tanjung Bin (ATB) du port de Tanjung Pelepas (PTP), pendant les opérations de chargement. Le PTP est situé à l'embouchure de la rivière Pulai, à Johor (Malaisie).
- 2.2 Le sinistre semble avoir été causé par le débordement de la citerne à cargaison N° 5 à bâbord du navire.
- 2.3 Les hydrocarbures semblent avoir dérivé à travers l'embouchure de la rivière Pulai jusqu'au terminal à conteneurs du PTP. Environ 3,5 kilomètres de quai du terminal à conteneurs ont été pollués. À la suite du sinistre, plusieurs navires de charge et remorqueurs ont été pollués. Quelques postes de mouillage du terminal à conteneurs ont été fermés ou ont vu leur activité normale interrompue pendant environ trois semaines.
- 2.4 Des informations complémentaires sont présentées plus en détail dans le [rapport en ligne sur le sinistre du Trident Star](#).

## **3 Applicabilité des Conventions**

- 3.1 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 possible que le Fonds de 1992 soit tenu de verser des indemnités au titre de ce sinistre.

### *Renseignements sur l'assurance et STOPIA 2006*

- 3.2 Le navire est assuré auprès de la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club), membre de l'International Group of P&I Associations (International Group). Le montant de limitation applicable au *Trident Star* conformément à la CLC de 1992 est de 4,51 millions de DTS; or, le propriétaire du *Trident Star* 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) qui prévoit le remboursement au Fonds de 1992 par le propriétaire du navire, sur une base volontaire, de la différence entre le montant de limitation applicable au *Trident Star* en vertu de la CLC de 1992 et le montant des indemnités versées par le Fonds de 1992, dans la limite maximale de 20 millions de DTS.
- 3.3 Il est peu probable que le montant total des pertes dépasse 20 millions de DTS concernant cette affaire.

## **4 Demandes d'indemnisation**

### **4.1 Entreprise de nettoyage**

- 4.1.1 Une demande d'indemnisation pour un total d'environ USD 2 582 103 a été reçue d'une entreprise de nettoyage au titre des frais engagés dans le cadre des opérations de nettoyage du terminal à conteneurs, notamment le nettoyage des coques de certains navires qui s'y trouvaient. La demande d'indemnisation a été provisoirement évaluée par les experts engagés par le Club et le Fonds à USD 1 535 516. Avec l'accord du Fonds de 1992, le montant évalué a été versé par le Shipowners' Club.
- 4.1.2 Une deuxième demande d'indemnisation, pour un montant d'environ USD 953 040, a été présentée par la même entreprise de nettoyage au titre des frais engagés durant la deuxième phase des opérations de nettoyage. La demande d'indemnisation, avec l'accord du Fonds de 1992, a été réglée pour le montant réclamé.

#### 4.2 Opérateur du terminal à conteneurs du PTP

- 4.2.1 L'opérateur du terminal à conteneurs du PTP a présenté une demande d'indemnisation d'un montant d'environ RM 31,9 millions (USD 7,8 millions) au titre des pertes subies en raison de la fermeture temporaire du terminal. Ce demandeur s'est joint à la procédure en limitation (voir la section 5 relative à la procédure en limitation).
- 4.2.2 Les experts engagés par le Club et le Fonds examinent actuellement la documentation présentée à l'appui de cette demande d'indemnisation.

#### 4.3 Demandes d'indemnisation de compagnies maritimes

- 4.3.1 Dix-huit compagnies maritimes ont présenté des demandes d'indemnisation au titre des frais de nettoyage des coques et des préjudices économiques qui en ont découlé, pour un total de USD 13 524 905. Ces demandeurs se sont joints à la procédure en limitation (voir la section 5).
- 4.3.2 Les experts engagés par le Club et le Fonds évaluent actuellement la documentation présentée à l'appui de cette demande.

#### 4.4 Bilan des demandes d'indemnisation

<b>Demandeur</b>	<b>Montant demandé (USD)</b>	<b>Montant demandé (RM)</b>	<b>Somme versée par le Club (USD)</b>
Entreprise de nettoyage (deux demandes au titre des première et deuxième phases de nettoyage)	USD 3 535 143		USD 2 488 556
Opérateur du terminal à conteneurs		RM 31 862 212	
Compagnies maritimes (18)	USD 13 524 905		
<b>TOTAL</b>	<b>USD 17 060 048</b>	<b>RM 31 862 212 (USD 7,8 millions)</b>	<b>USD 2 488 556</b>

### 5 Procédure en limitation

- 5.1 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.
- 5.2 Le Fonds de 1992 a chargé un avocat malaisien de suivre la procédure.
- 5.3 Neuf actions en justice ont été introduites dans le cadre de la procédure en limitation.
- 5.4 À la fin de juillet 2018, les demandeurs avaient présenté des documents à l'appui de leurs demandes dans le cadre de la procédure en limitation. Le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 examinent actuellement cette documentation pour déterminer le montant recevable de leurs demandes.
- 5.5 Étant donné qu'il est probable que le Fonds de 1992 soit tenu de verser des indemnités au titre de ce sinistre, il intervient dans la procédure en limitation afin de protéger ses droits.

**6 Point de vue de l'Administrateur**

- 6.1 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*, mais ne devraient cependant pas atteindre 20 millions de DTS. Le Fonds de 1992 sera tenu de verser des indemnités 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 STOPIA 2006.
- 6.2 Le Fonds de 1992 intervient dans la procédure en limitation afin de protéger ses droits.
- 6.3 Les experts engagés par le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 examinent actuellement la documentation présentée par les demandeurs devant le tribunal. Une fois ces demandes évaluées, il sera possible d'avoir une idée plus précise du montant recevable des dommages découlant de ce sinistre ainsi que de la probable responsabilité du Fonds de 1992.

**7 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.

---