



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

Point 4 de l'ordre du jour	IOPC/MAY23/4/1	
Date	9 mai 2023	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds de 1992	92AES27	●
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC80	
Assemblée du Fonds complémentaire	SAES11	

ENSEIGNEMENTS TIRÉS DU SINISTRE DU *TRIDENT STAR*

Note du Secrétariat

Résumé : En novembre 2022, le Fonds de 1992 a tenu une réunion d'analyse avec la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club), assureur du *Trident Star*. L'objectif de cette réunion était de discuter de la gestion du sinistre du *Trident Star* afin d'en tirer des enseignements et d'améliorer les procédures pour les déversements futurs, notamment en cas de sinistres pour lesquels 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) ^{<1>} s'applique.

Mesures à prendre : Assemblée du Fonds de 1992
Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

1 Introduction

- 1.1 Une fois que toutes les demandes d'indemnisation découlant d'un sinistre ont été réglées, les FIPOL organisent normalement une réunion d'analyse avec toutes les parties concernées afin de discuter de l'affaire et de dégager les enseignements qui peuvent être tirés pour permettre aux FIPOL de gérer plus efficacement les sinistres à l'avenir.
- 1.2 À la session d'octobre 2022 du Comité exécutif du Fonds de 1992, l'Administrateur a annoncé que le Fonds organisait une réunion d'analyse avec le Shipowners' Club pour évaluer le traitement du sinistre et en tirer des enseignements qui seraient utiles en particulier pour les sinistres à venir auxquels STOPIA 2006 s'appliquerait (document IOPC/OCT22/11/1, paragraphe 2.1.8).
- 1.3 En novembre 2022, le Fonds de 1992 a tenu une réunion d'analyse avec le Shipowners' Club, assureur du *Trident Star*. Il s'agissait de discuter de la gestion du sinistre du *Trident Star* afin d'en tirer des enseignements et d'améliorer les procédures pour les futurs déversements, en particulier lors de sinistres auxquels STOPIA 2006 s'appliquerait. De plus amples informations sur ce sinistre sont disponibles dans le document IOPC/MAR22/3/3 et dans le rapport en ligne sur le sinistre du *Trident Star* dans la section « Sinistres » du site web des FIPOL.
- 1.4 Le présent document porte sur la gestion du sinistre du *Trident Star*, en particulier sur l'application de STOPIA 2006, et sur les conclusions tirées par le Fonds de 1992 à l'issue de la réunion d'analyse.

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

2 Réunion d'analyse

- 2.1 En novembre 2022, le Fonds de 1992 a tenu une réunion d'analyse avec le Shipowners' Club. Les conclusions de cette réunion sont les suivantes :

Coopération

- 2.1.1 L'excellente coopération entre le Fonds et le Club dans le cadre de STOPIA 2006 a accéléré le processus de remboursement des indemnités versées par le Fonds. L'une des raisons de cette bonne coopération est qu'un sinistre similaire (le sinistre du *Double Joy*), concernant un navire assuré par le même Club, s'était produit dans la même zone géographique quelques années avant le sinistre du *Trident Star*. Les procédures et canaux de communication déjà établis pour ce sinistre ont accéléré la communication entre le Club et le Fonds lors du traitement du sinistre du *Trident Star*.

Accord sur les paiements intérimaires

- 2.1.2 Le sinistre du *Trident Star* a été le premier pour lequel un accord sur les conditions types régissant les paiements intérimaires entre les FIPOL et le Shipowners' Club a été signé (document IOPC/OCT17/3/13, paragraphe 8.2). L'objectif des paiements intérimaires est de permettre de verser les indemnités le plus rapidement possible après un déversement d'hydrocarbures, tout en veillant à ce que le montant total payé soit en fin de compte pris en charge par le Club/le propriétaire du navire et les FIPOL dans les proportions prévues par les Conventions de 1992. Bien que les paiements intérimaires soient devenus, au fil des ans, une pratique courante des clubs P&I pour résoudre les sinistres, la signature de l'accord a apporté une certaine tranquillité d'esprit aux propriétaires de navires/assureurs.

- 2.1.3 Bien qu'un fonds de limitation ait été constitué par les assureurs du propriétaire du navire, ceux-ci ont effectué des paiements intérimaires aux demandeurs. Une fois toutes les demandes d'indemnisation réglées et les actions en justice retirées, le Club a obtenu du tribunal l'annulation de la lettre d'engagement qui avait été déposée auprès dudit tribunal comme garantie de la constitution du fonds de limitation.

Mémorandum d'accord de 2006

- 2.1.4 Le Shipowners' Club fait partie de l'International Group of P&I insurers. Vu la possibilité que la limite de responsabilité applicable au *Trident Star* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile soit atteinte et que le Fonds de 1992 doive verser des indemnités, le Mémorandum d'accord de 2006 entre les Clubs P&I et le Fonds de 1992 a été invoqué.
- 2.1.5 Conformément au Mémorandum d'accord de 2006, le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont coopéré pour faire appel conjointement à des experts. Le Club a demandé l'approbation du Fonds pour l'engagement de nouveaux experts et son approbation de leurs factures. Le Club a envoyé les évaluations des demandes établies par les experts pour approbation par le Fonds avant le paiement des demandes.
- 2.1.6 Ce Mémorandum d'accord ne s'appliquait pas à l'utilisation d'avocats, car traditionnellement les propriétaires de navires/assureurs et les FIPOL ont toujours utilisé leurs propres avocats, afin d'éviter tout risque de conflit d'intérêts^{<2>}.

^{<2>} L'International Group of P&I Clubs et le Fonds de 1992 sont maintenant parvenus à un accord pour que, dans certaines circonstances, les avocats soient visés par l'expression « autres experts » utilisée dans le mémorandum d'accord de 2006. L'accord ayant pris effet le 31 janvier 2018, il ne s'est pas appliqué au sinistre du *Trident Star*.

- 2.1.7 La collaboration pour le traitement des demandes découlant de ce sinistre et la communication entre le Fonds de 1992 et le Club ont bien fonctionné.

Évaluations/Recours aux experts

- 2.1.8 Cette affaire a bénéficié des connaissances et de l'expérience de l'agence de Singapour du Shipowners' Club, notamment pour le recours à des experts locaux. Bien que l'ITOPF ait été engagée pour l'évaluation des demandes au titre des opérations de nettoyage, d'autres experts locaux ont été sollicités pour d'autres types de demandes, certains d'entre eux ayant déjà été utilisés par le Club dans le cadre du sinistre du *Double Joy*.
- 2.1.9 Un exemple en est le recours à des experts locaux pour l'évaluation de certaines demandes d'indemnisation pour dommages matériels, à savoir le nettoyage des coques des navires souillées et la consommation de soutes, ainsi que les demandes d'indemnisation pour les pertes économiques subies par les compagnies de transport maritime.
- 2.1.10 L'une des difficultés rencontrées dans cette affaire était la nouveauté de certains types de demandes que le Fonds de 1992 n'avait jamais eu à traiter auparavant, comme les demandes au titre du manque à gagner subi par le terminal à conteneurs touché par la pollution et les demandes au titre des pertes subies par les compagnies de transport maritime en raison de la perturbation des horaires des navires due à la contamination des navires ou des postes de mouillage attribués. Le fait que le sinistre du *Double Joy* a donné lieu à des demandes d'indemnisation similaires et que les mêmes experts ont pu être utilisés s'est avéré utile. En outre, l'emplacement de l'agence du Shipowners' Club, si proche de la zone touchée par la pollution (Johor, Malaisie), a permis de trouver plus facilement de nouveaux experts.
- 2.1.11 En prévision de sinistres à venir, il a été reconnu que les progrès technologiques réalisés en particulier pendant la pandémie, tels que l'utilisation d'applications permettant les réunions en ligne, seraient utiles pour les sinistres en question, car des réunions pourraient être organisées entre le Club, les FIPOL, les experts et les demandeurs, ce qui faciliterait la contribution du Fonds aux instructions données aux experts et les discussions avec les demandeurs présentant des demandes complexes.

Procédure en limitation

- 2.1.12 Il s'est agi de l'un des sinistres où le délai de prescription prévu par les conventions différait des délais pour engager une action dans le cadre de la procédure en limitation.
- 2.1.13 Le délai de dépôt des demandes d'indemnisation contre le fonds de limitation était de six mois. Cela aurait pu poser des problèmes dans la mesure où certains demandeurs risquaient d'être exclus de la procédure en limitation. En fin de compte, toutes les demandes relevant de la procédure de limitation ont été soumises avant l'expiration du délai.

Contacts avec les demandeurs

- 2.1.14 D'une manière générale, le traitement des demandes s'est déroulé sans heurts. Vu le délai de six mois prévu pour introduire les demandes dans le cadre de la procédure en limitation, la plupart des demandes ont été présentées dans le cadre de ladite procédure, à l'exception de la demande d'une entreprise de nettoyage pour le coût des opérations de nettoyage effectuées dans le terminal à conteneurs, qui a été rapidement évaluée et réglée.
- 2.1.15 En ce qui concerne les demandes déposées dans le cadre de la procédure en limitation, bien que les contacts aient eu lieu principalement par l'intermédiaire des représentants légaux, toutes les demandes ont finalement été dûment documentées, les évaluations ont pu être effectuées relativement rapidement et les demandes ont été réglées à l'amiable.

2.1.16 L'évaluation de la demande la plus importante, émanant d'une grande compagnie internationale de transport maritime a pris plus de temps, en raison principalement de l'absence de pièces justificatives adéquates et de la complexité de la demande qui portait sur les coûts et les pertes subis par 42 navires par suite de la pollution du terminal à conteneurs. En outre, les restrictions sur les déplacements pendant la pandémie ont allongé le temps qui sans cela aurait été nécessaire pour évaluer la demande. Cette demande a néanmoins été réglée également à l'amiable.

Accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006) (tel que modifié en 2017)

2.1.17 STOPIA 2006 a été appliqué à ce sinistre. Le Fonds de 1992 a commencé à verser des indemnités aux demandeurs une fois que la limite applicable en vertu de la CLC au sinistre du *Trident Star* a été atteinte, et le Club a remboursé le Fonds de 1992 rapidement après chaque versement du Fonds, de sorte que les coûts réels d'indemnisation pour le Fonds de 1992 ont été nuls.

3 Point de vue de l'Administrateur

3.1 L'Administrateur est reconnaissant au Shipowners' Club de l'étroite coopération et de l'assistance qu'il a apportées au Fonds de 1992 dans le règlement de ce sinistre.

3.2 Il a le plaisir d'informer l'Assemblée du Fonds de 1992 que la réunion d'analyse a été un succès et qu'un certain nombre d'enseignements précieux ont été tirés du sinistre, qui pourront être pris en considération lors de la gestion de sinistres à venir.

4 Mesures à prendre

Assemblée du Fonds de 1992

L'Assemblée du Fonds de 1992 est invitée à prendre note des informations contenues dans le présent document.
