



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/APR25/3/7	
Date	20 mars 2025	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds de 1992	92AES29	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC84	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SAES13	

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

### MARINE HONOUR

#### Note du Secrétariat

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

**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.

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 3 septembre 2024, les opérations de nettoyage et d'intervention menées à Singapour par les autorités singapouriennes se sont achevées. Les opérations de nettoyage en Malaisie se sont achevées le 16 juillet 2024.

Le 29 juillet 2024, le Fonds de 1992 et les assureurs du *Marine Honour*, QBE Insurance (Singapore) Pte Ltd (QBE), ont établi conjointement un Bureau de soumission des demandes d'indemnisation à Singapour, adjacent au terminal de Pasir Panjang.

Le 23 septembre 2024, la Haute Cour de Singapour a fait droit à la demande du propriétaire et de l'assureur du *Marine Honour* de limiter leur responsabilité.

Le 17 octobre 2024, la Haute Cour de Singapour a fait droit à la demande du propriétaire et de l'assureur du *Vox Maxima* de limiter leur responsabilité 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).

**Faits nouveaux :** En janvier 2025, L'Administrateur et un membre du Service des demandes d'indemnisation se sont rendus à Singapour pour rencontrer l'Autorité maritime et portuaire de Singapour et diverses autres parties prenantes.

Au 17 mars 2025, le Fonds de 1992 a accordé un paiement provisoire de USD 11 millions à QBE pour les demandes d'indemnisation présentées au titre de dépenses induites par les opérations d'intervention et le Bureau de soumission des demandes d'indemnisation avait enregistré 298 demandes. Au total, les montants demandés s'élèvent à SGD 17 530 762,49 et USD 19 194 786,30. Cela comprend les demandes d'indemnisation émanant de l'Autorité maritime et portuaire de Singapour et de Sentosa Development Corporation qui gèrent les plages de l'île de Sentosa.

**Documents pertinents :**

Le [rapport en ligne sur le sinistre du \*Marine Honour\*](#) est accessible à la rubrique « Sinistres » du site Web des FIPOL.

**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	Estimée à 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	Sans objet
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 Historique

- 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 de l'*Ever Blink* (un porte-conteneurs construit en 2019 ayant une jauge de 32 691 tjb et battant pavillon taiwanais) 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 fait briser la coque du *Marine Honour*. Selon les autorités singapouriennes, une quantité estimée de 817 mètres cubes de fuel-oil intermédiaire (IFO) 380 a été rejetée 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 la coopération en matière de procédures de traitement des demandes d'indemnisation et le recours à des experts, ainsi que la création d'un Bureau commun de soumission des demandes d'indemnisation. Le Bureau de soumission des demandes d'indemnisation a ouvert ses portes à compter du 29 juillet 2024.

### **3 Impact du déversement**

#### **3.1 Singapour**

Les dommages dus à la pollution provoquée par le sinistre du *Marine Honour* ont affecté les îles du Sud, l'île de Sentosa, la réserve naturelle du Labrador et la réserve de la côte est. Le terminal de Pasir Panjang a été, dans l'ensemble, assez peu affecté par le sinistre et est resté opérationnel, n'accusant des perturbations que dans une moindre mesure.

#### **3.2 Malaisie**

Des hydrocarbures ont atteint la côte sud de Johor et la zone est du détroit de Johor en Malaisie. Les communautés de pêcheurs de Johor ne semblent pas avoir subi de conséquences négatives du déversement. Toutefois, il a été signalé que certains pêcheurs n'ont pas été en mesure de pêcher pendant près de trois semaines à la suite du sinistre.

### **4 Opérations d'intervention**

#### **4.1 Singapour**

4.1.1 Peu après le sinistre, le Fonds de 1992 et les assureurs du *Marine Honour*, QBE, ont fait appel à des experts pour analyser le déversement et donner leur avis sur les opérations de nettoyage. L'Autorité maritime et portuaire a coordonné les interventions avec d'autres agences gouvernementales, des entreprises privées et QBE.

4.1.2 Au 3 septembre 2024, les opérations de nettoyage dans les zones affectées ont pris fin.

4.1.3 À la suite des visites du Secrétariat survenues en 2024, l'Administrateur et un membre du Service des demandes d'indemnisation se sont rendus à Singapour en janvier 2025 pour rencontrer l'Autorité maritime et portuaire de Singapour et QBE.

#### **4.2 Malaisie**

Au 16 juillet 2024, toutes les opérations de nettoyage avaient pris fin et avaient été validées par les experts à la suite de leurs inspections.

### **5 Demandes d'indemnisation**

5.1 Le propriétaire du navire et QBE ont soumis des demandes d'indemnisation au Bureau de soumission des demandes d'indemnisation au titre des frais de nettoyage et des frais liés aux activités entreprises pour limiter les risques de pollution ultérieurs qui pourraient encore dériver du *Marine Honour* ainsi qu'au titre des frais relatifs à la gestion de ces opérations. QBE a également lancé un programme de nettoyage de coques, proposant le nettoyage de leurs coques aux propriétaires des embarcations de plaisance amarrées au port de plaisance de Keppel et au One Degree 15 Marina Club. D'autres demandes d'indemnisation sont attendues de la part de QBE.

5.2 Au 17 mars 2025, le Fonds de 1992 avait approuvé les montants de USD 2 631 927,47, SGD 2 4477 763,76 et USD 2 770 591,80 pour les demandes d'indemnisation émanant de QBE au titre des frais de nettoyage induits par les opérations d'intervention. D'autres demandes d'indemnisation du même ordre présentées par QBE et dont le montant avoisinerait USD 8 millions sont en cours d'évaluation par les experts pour être ensuite revues par le Fonds de 1992.

- 5.3 À la suite du sinistre, QBE a dû affronter les coûts liés aux opérations de nettoyage dépassant le montant de limitation applicable en vertu de la CLC de 1992. De plus, QBE a constitué un fonds de limitation au moyen d'un dépôt d'espèces auprès de la Haute Cour de Singapour. Compte tenu de cela, le Fonds de 1992 a accordé un paiement provisoire de USD 11 millions à QBE. Cette somme comprend les montants approuvés susmentionnés et a été déterminé en anticipant les évaluations de nouvelles demandes d'indemnisation à venir. Ces évaluations seront menées par la même équipe d'experts internationaux impliqués depuis l'ouverture du dossier.
- 5.4 Le tableau ci-dessous présente une répartition des demandes d'indemnisation présentées par QBE au Bureau de soumission des demandes d'indemnisation au 17 mars 2025 :

Catégorie de demande	Montant demandé (SGD)	Montant demandé (USD)
Opérations d'intervention et de sauvegarde faisant suite au déversement d'hydrocarbures	3 789 232	18 276 681
Gestion des opérations d'intervention faisant suite au déversement d'hydrocarbures (frais d'experts)	1 223 337	-
Programme de nettoyage des coques	2 076 623	-
Gestion du programme de nettoyage des coques (frais d'experts)	544 811	-
<b>Total</b>	<b>7 634 003</b>	<b>18 276 681</b>

- 5.5 Le Bureau de soumission des demandes d'indemnisation a également reçu des demandes d'indemnisation de la part d'entreprises des secteurs du tourisme et de l'hôtellerie et de la restauration. Cela inclut des entreprises de location de yachts ayant subi des pertes en raison de la fermeture des ports de plaisance ainsi que des hôtels et des restaurants situés le long du littoral qui ont subi des annulations de réservations et ont été affectés en raison d'une fréquentation touristique moins élevée.
- 5.6 Des propriétaires d'embarcations de plaisance privées ont soumis des demandes d'indemnisation au titre de coques souillées et d'équipements endommagés, tandis que des propriétaires de navires commerciaux ont soumis des demandes d'indemnisation au titre des coûts de nettoyage des coques et de perte de recettes locatives. Des demandes d'indemnisation ont également été soumises au titre de frais de nettoyage privés et d'analyse de l'eau dans un lieu de séjour touristique pour lequel le recours à l'eau de mer est une nécessité pour ses installations. D'autres demandes d'indemnisation sont attendues dans ces catégories.
- 5.7 L'Autorité maritime et portuaire de Singapour a présenté une demande d'indemnisation au titre des dépenses qu'elle a encourues durant les opérations d'intervention, qui s'élèvent à SGD 4 140 620. Sentosa Development Corporation, un comité statutaire intervenant sous l'autorité du gouvernement de Singapour et qui gère les plages de l'île de Sentosa, a également présenté une demande d'indemnisation au titre des frais de nettoyage pour un montant de SGD 986 608.
- 5.8 Le Fonds de 1992 croit comprendre que d'autres demandes d'indemnisation émanant d'organismes gouvernementaux à Singapour seront soumises pour le rôle que ceux-ci auront respectivement joué dans les opérations d'intervention. Celles-ci devraient avoisiner les SGD 15 millions.
- 5.9 Le Fonds de 1992 attend également des demandes d'indemnisation provenant des communautés de pêcheurs qui ont été affectées par le sinistre en Malaisie.

- 5.10 Au 17 mars 2025, le Bureau de soumission des demandes d'indemnisation avait enregistré 298 demandes. Au total, les montants demandés s'élèvent à SGD 17 530 762,49 et USD 19 194 786,30.
- 5.11 Le tableau ci-dessous présente une répartition du total des demandes d'indemnisation présentées au Bureau de soumission des demandes d'indemnisation au 17 mars 2025 :

Catégorie de demande	Nombre de demandes (en SGD)	Montant demandé (SGD)	Nombre de demandes (en USD)	Montant demandé (USD)
Opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde	9	11 233 984,42	3	18 207 247,51
Honoraires d'expert	6	211 532,37	2	7 120,89
Perte de recettes locatives	12	115 620,38	6	217 008,01
Dommages aux biens	191	4 203 418,53	41	763 409,89
Tourisme	27	3 180 285,49	0	0
<b>Total</b>	<b>245</b>	<b>18 944 841,19</b>	<b>52</b>	<b>19 194 786,30</b>

- 5.12 Le Fonds de 1992 a commencé à évaluer les demandes d'indemnisation et à envoyer des lettres d'offre aux demandeurs. Au 17 mars 2025, le Fonds de 1992 avait fait 84 offres et versé environ SGD 275 000 et USD 42 000 à titre d'indemnisation aux demandeurs, QBE exclus.

## 6 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 du navire en vertu de la CLC de 1992. Le Fonds de 1992 a déposé une demande d'intervention dans la procédure en limitation afin de pouvoir suivre la procédure et déposer des conclusions si besoin était. Le 11 septembre 2024, la Cour a fait droit à la demande du Fonds de 1992. Le 23 septembre 2024, la Cour a fait droit à la demande du propriétaire du navire et de QBE tendant à limiter leur responsabilité. Le fonds de limitation a été constitué le 18 octobre 2024.

## 7 Actions récursoires

- 7.1 Le 17 octobre 2024, la Haute Cour de Singapour a fait droit à la demande du propriétaire et de l'assureur du *Vox Maxima* de limiter leur responsabilité en vertu de la Convention LLMC 76/96.
- 7.2 Le Fonds de 1992 et ses avocats tenteront de récupérer le montant des indemnités que le Fonds versera aux demandeurs auprès du propriétaire du *Vox Maxima*. Toutefois, il est attendu que les demandes subrogées dépassent la limite de responsabilité, ce qui signifie que, avec les demandes liées à la collision qui s'y ajoutent, le Fonds de 1992 ne sera pas en mesure de récupérer l'intégralité des indemnités qu'il aura versées auprès du propriétaire du *Vox Maxima*.
- 7.3 Le Fonds de 1992 a déposé une demande au tribunal afin que le délai pour présenter sa requête soit postérieur au délai de prescription pour ce sinistre, en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

## 8 Point de vue de l'Administrateur

- 8.1 Selon les estimations de l'impact du sinistre, les demandes d'indemnisation pour les dommages par pollution ne dépasseront pas la limite prévue par la Convention de 1992 portant création du Fonds.

- 8.2 L'Administrateur remercie le Gouvernement de Singapour pour son intervention efficace face au sinistre et remercie également l'Autorité maritime et portuaire pour avoir organisé une réunion dans ses locaux avec le Fonds de 1992 afin de discuter du sinistre.
- 8.3 L'Administrateur tient à remercier QBE pour sa coopération constante dans le traitement de ce dossier.

**9 Mesures à prendre**

Comité exécutif du Fonds de 1992

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

---