



SINISTRES DONT LE FONDS DE 1971 A EU À CONNAÎTRE

SINGAPURA TIMUR

Note de l'Administrateur

Résumé:

À la suite d'un abordage avec un autre pétrolier, le *Rowan*, le *Singapura Timur*, qui transportait quelque 1 500 tonnes d'asphalte, a coulé dans le détroit de Malacca, au large des côtes malaisiennes, déversant une quantité indéterminée de combustible de soute et de sa cargaison d'asphalte. Le propriétaire du navire et le propriétaire de la cargaison ont pris en charge les opérations de nettoyage en mer. Des opérations sous-marines ont ensuite été effectuées pour enlever le reste du combustible de soute de l'épave. Une étude réalisée par des experts malaisiens a montré que la cargaison d'asphalte ne constitue pas une menace grave pour les ressources marines et côtières. Le Département de l'Environnement de la Malaisie a décidé de ne pas donner suite à la question de l'enlèvement de la cargaison d'asphalte restant dans l'épave. Toutes les demandes d'indemnisation formées au titre de ce sinistre ont été réglées. La responsabilité du Fonds de 1971 pour cet événement est couverte par une assurance sous réserve d'une franchise de £221 283.

Le Fonds de 1971 a engagé une action en justice contre le propriétaire du *Rowan* pour éviter que le droit d'obtenir le remboursement des sommes versées à titre d'indemnisation et des coûts relatifs à ce sinistre ne soit frappé de prescription. En juillet 2004, un règlement à l'amiable a été conclu entre le Fonds de 1971 et les intérêts du *Rowan*, débouchant sur un recouvrement de US\$340 000. Puisqu'il appartient au Fonds de payer en tout état de cause la franchise, la somme recouvrée a été versée à l'assureur.

Mesures à prendre: Prendre note des informations.

1 Le sinistre

- 1.1 Le 28 mai 2001, alors qu'il transportait 1 550 tonnes d'asphalte, le chimiquier panaméen *Singapura Timur* (1 369 tjb) a abordé le navire citerne *Rowan* (24 731 tjb) voyageant à l'état léger et immatriculé aux Bahamas, non loin de l'île d'Undan dans le détroit de Malacca (Malaisie). L'abordage a provoqué plusieurs fractures dans le bordé de fond d'une des soutes à combustible du *Singapura Timur*. On pense que les cloisons avant et arrière de la soute ont été endommagées, entraînant une pénétration de la cargaison dans la soute et l'envahissement de la chambre des machines. Le jour même, le navire a coulé par environ 47 mètres de fond.

- 1.2 Une société d'assistance engagée par l'assureur du *Singapura Timur*, la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (Japan P&I Club), a soudé toutes les fractures et obturé les dégagements des réservoirs de mazout pour empêcher toute autre fuite d'hydrocarbure.
- 1.3 Pour les opérations de nettoyage, se reporter au document 71FUND/A/ES.8/9.
- 1.4 Puisque l'asphalte est un hydrocarbure persistant, le *Singapura Timur* transportait de fait des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et le navire relève donc de la définition de 'navire' énoncée à l'article I.1 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

2 Enlèvement du reste du combustible de soute de l'épave et étude visant à déterminer le risque que la cargaison d'asphalte constitue pour l'environnement

- 2.1 L'épave du *Singapura Timur* repose par 47 mètres de fond au milieu du couloir de navigation nord du dispositif de séparation du trafic du détroit de Malacca, à quelque 8 milles marins de la côte la plus proche et à proximité de ressources côtières sensibles, notamment des massifs coralliens, des mangroves et des exploitations maricoles. Compte tenu du caractère temporaire des mesures prises pour éviter que le combustible ne s'échappe du navire, le Département malaisien de l'environnement (DOE) a conclu que les autres soutes constituaient une menace pour ces ressources. Le DOE a donc décidé d'engager une entreprise pour enlever au plus tôt le reste du combustible de soute. Le Fonds de 1971 a souscrit à cette décision du DOE et l'expert du Fonds qui se trouve à Singapour a fourni des conseils techniques aux autorités pendant la préparation de l'opération d'enlèvement du combustible.
- 2.2 Le DOE a décidé d'engager une étude pour vérifier si la cargaison d'asphalte restant à bord de l'épave constituait une menace pour l'environnement et, dans l'affirmative, si cette cargaison devait être enlevée. Cette étude exigeant une inspection détaillée de l'épave par des plongeurs et le prélèvement d'échantillons d'eau et de sédiments à proximité de l'épave, le DOE a accepté, comme proposé par le Fonds de 1971, de combiner, afin de réduire les frais, les travaux sur le terrain liés à l'étude avec l'opération d'enlèvement du combustible de soute.
- 2.3 Les opérations liées à l'enlèvement du combustible de soute, à l'inspection de l'état de l'épave et à la collecte d'échantillons d'eau, de sédiments et d'asphalte ont été effectuées entre le 20 octobre et le 8 novembre 2002. Environ 5 tonnes de fuel-oil lourd ont été pompées dans les citernes à combustible N° 1 à bâbord et à tribord ainsi qu'une quantité d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures dans la salle des machines. Des dispersants chimiques ont été déversés dans ces locaux à la fin de l'opération de pompage. Le DOE a délivré un certificat de fin de travaux confirmant que, dans toute la mesure du possible, l'épave avait été débarrassée de tous les combustibles restants.
- 2.4 Sur la base des conclusions de l'étude, le Fonds de 1971 et le Département de l'environnement ont conclu que l'asphalte ne constituait pas une menace pour les ressources marines et côtières. Pour ces raisons, le Fonds a estimé que la cargaison d'asphalte restant dans l'épave ne constituait pas un risque pour l'environnement.
- 2.5 En juillet 2004, le DOE a informé l'Administrateur qu'il avait décidé de ne pas enlever la cargaison d'asphalte restant dans l'épave.

3 Demandes d'indemnisation

- 3.1 Le Japan P&I Club a réglé les demandes d'indemnisation pour un montant total de US\$150 000 (£94 000) au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde.
- 3.2 Le Fonds de 1971 et le Japan P&I Club sont convenus que le montant de limitation applicable au navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile était de 82 327 DTS, ce qui, au taux de change entre le DTS et le dollar des États Unis à la date de l'événement (28 mai 2001), représentait US\$103 378 (£65 000). Sur la base de cette somme, le Fonds a versé au Japan P&I Club un montant total de US\$47 000, ce qui correspond à ce que le Club a versé à titre d'indemnisation au-delà du montant de limitation du propriétaire. Le Fonds a également payé une

prise en charge financière de US\$25 000 au Japan P&I Club conformément à l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

- 3.3 La principale entreprise engagée pour les opérations d'enlèvement du combustible de soute, d'inspection de l'état de l'épave et de prélèvement d'échantillons d'eau, de sédiments et d'asphalte pour l'évaluation des risques pour l'environnement, a présenté une demande d'indemnisation pour un montant de US\$1 130 000 au titre des coûts de cette phase de l'opération et pour le coût des analyses des échantillons d'eau, de sédiments et d'asphalte. Cette demande d'indemnisation a été réglée à hauteur de US\$781 000.
- 3.4 La demande d'indemnisation au titre du coût du rapport sur le risque causé à l'environnement par la cargaison d'asphalte a été réglée pour US\$2 500.
- 3.5 Il n'y a plus de demande d'indemnisation née de ce sinistre.

4 Police d'assurance du Fonds de 1971

- 4.1 La responsabilité du Fonds de 1971 pour les événements survenus entre le 25 octobre 2000 et le 24 mai 2002, date à laquelle la Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur, est couverte par une assurance. La police d'assurance couvre les responsabilités du Fonds de 1971 à hauteur de 60 millions de DTS (£51 millions) par événement, montant qui est diminué de la somme effectivement versée par le propriétaire ou son assureur aux termes de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile ainsi que tous les honoraires et frais, y compris les frais liés au recouvrement, sous réserve d'une franchise de 250 000 DTS par événement. Aux termes de cette police, l'assureur verse au nom de l'assuré (le Fonds de 1971) toutes les indemnités dont le Fonds estime qu'elles sont exigibles pour les sinistres couverts par l'assurance. La police d'assurance stipule également que le Fonds peut verser les petites indemnités et se faire rembourser une fois que la somme globale de ces indemnités dépasse £100 000. La police prévoit également que l'assureur renonce à ses droits de subrogation sauf si le Fonds décide d'intenter une action en recouvrement.
- 4.2 Le Conseil d'administration a décidé à sa session d'octobre 2002 que la date pertinente pour la conversion de ce montant en livres sterling devrait être la date de l'événement (28 mai 2001) (document 71FUND/AC.9/20, paragraphe 15.14.4), ce qui porte la franchise à £221 283.
- 4.3 Le montant total versé par le Fonds à titre d'indemnisation et de prise en charge financière est de US\$846 500 (£538 600). Le Fonds a également engagé des dépenses pour un montant total de £147 775. Le montant total des versements relatifs à ce sinistre y compris au titre des dépenses a dépassé d'environ £465 000 sa franchise de £221 283. L'assureur a remboursé au Fonds cet excédent.
- 4.4 Le Fonds devra couvrir des frais de procédures supplémentaires qui seront remboursés par l'assureur.

5 Action récursoire

- 5.1 Les actions entreprises par le Fonds de 1971 ou son assureur contre les intérêts du *Rowan* afin de recouvrer les montants versés à titre d'indemnisation seraient régies, en ce qui concerne le droit de limitation, par les conventions traitant de cette question en général, à savoir la Convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires ou la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. La limite applicable dans l'affaire du *Rowan* en vertu de la Convention de 1976 était évaluée à £3,7 millions tandis que la limite applicable en vertu de la Convention de 1957 était estimée à £768 000. Le critère permettant de déchoir le propriétaire du navire de son droit de limitation est beaucoup plus strict dans la Convention de 1976 qu'il ne l'est dans la Convention de 1957.
- 5.2 Le total des coûts engagés par les intérêts du *Singapura Timur* (Japan P&I Club et l'assureur sur corps) sont de l'ordre de US\$4,8 millions (£3 millions), ce qui est inférieur au montant de

limitation applicable au *Rowan* en vertu de la Convention de 1976. En novembre 2003, le Japan P&I Club a informé l'Administrateur que les intérêts du *Singapura Timur* étaient parvenus à un règlement à l'amiable avec les intérêts de *Rowan*. Le Fonds n'a pas été informé du montant du règlement.

- 5.3 Aucun fait parmi les renseignements dont on dispose sur la cause du sinistre, à savoir l'abordage, ne permettrait de priver le propriétaire du *Rowan* de son droit de limitation, que ce soit au titre de la Convention de 1957 ou au titre de la Convention de 1976.
- 5.4 Les éléments de preuve donnent à penser que le propriétaire du *Rowan* résidait en Belgique à la date de l'événement. La Malaisie est partie à la Convention de 1957, tandis que le Japon et la Belgique sont parties à la Convention de 1976. Pour éviter qu'une demande en recouvrement à l'encontre des intérêts du *Rowan* ne soit frappée de prescription, le Fonds de 1971 a engagé une action en justice contre le propriétaire en Malaisie et en Belgique. Comme mentionné ci-dessus, tous les coûts engagés pour des actions récursoires doivent être financés par l'assureur du Fonds conformément à la police d'assurance. Si une action récursoire avait été intentée, cette action aurait été engagée au nom du Fonds de 1971 pour la franchise uniquement et au nom de l'assureur pour ce qui est de l'excédent, soit la plus grosse partie.
- 5.5 Afin d'éviter une longue action en justice, et en l'absence de perspectives réalistes de porter atteinte au droit de limitation du propriétaire du *Rowan* et dans le souci de progresser dans la voie de la liquidation du Fonds de 1971, le Fonds en coopération avec son assureur a tenu des discussions avec les intérêts du *Rowan* afin de régler la question du remboursement à l'amiable, et en juillet 2004 un règlement à l'amiable a été conclu. Conformément à l'accord de règlement, les intérêts du *Rowan* ont versé US\$340 000 (£185 000) en règlement de la demande en recouvrement. Conformément à la police d'assurance, l'assureur a acquis, par subrogation, les droits contre les intérêts du *Rowan*. L'assureur avait donc droit à toutes sommes recouvrées jusqu'au remboursement intégral de tous les montants versés par lui (£465 000), et le Fonds de 1971 n'aurait droit qu'au recouvrement de l'éventuel excédent. Comme il n'y a pas eu d'excédent, le montant recouvré a été remis à l'assureur.
- 5.6 Par suite du règlement à l'amiable, toutes les actions en justice entamées par le Fonds de 1971 à l'encontre des intérêts du *Rowan* en Malaisie et en Belgique ont pris fin en août 2004.

6 Mesures que le Conseil d'administration est invité à prendre

Le Conseil d'administration est invité à prendre note des renseignements contenus dans le présent document.
