



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/OCT19/3/9	
Date	6 septembre 2019	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds de 1992	92A24	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC73	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SA16	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE — FONDS DE 1992

TRIDENT STAR

Note du Secrétariat

Objet du document:	Informers le Comité exécutif du Fonds de 1992 des faits les plus récents concernant ce sinistre.
Résumé:	<p>Le 24 août 2016, le navire-citerne <i>Trident Star</i> (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.</p> <p>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 près de 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.</p> <p>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.</p> <p>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 Convention de 1992 sur la responsabilité civile (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.</p> <p>Neuf actions en justice ont été introduites dans le cadre de la procédure en limitation concernant le <i>Trident Star</i> (section 5 relative à la procédure en limitation). Étant donné que le Fonds de 1992 devra verser des indemnités, il intervient dans la procédure en limitation afin de protéger ses droits.</p>

Faits récents:	<p>Une demande d'indemnisation, reçue d'une entreprise de nettoyage au titre des frais engagés dans le cadre des opérations de nettoyage du terminal à conteneurs, a fait l'objet d'un règlement pour USD 1,7 million, montant qui a été versé par le Shipowners' Club.</p> <p>La demande d'indemnisation présentée par l'opérateur du terminal à conteneurs du PTP au titre des pertes subies en raison de la fermeture temporaire du terminal a fait l'objet d'un règlement pour RM 18,3 millions (USD 4,4 millions) ^{<1>}.</p>
Documents pertinents:	Le rapport en ligne sur le sinistre du <i>Trident Star</i> figure sous la section 'Sinistres' du site Web des FIPOL.
Mesures à prendre:	<p><u>Comité exécutif du Fonds de 1992</u></p> <p>Décider s'il y a lieu d'autoriser l'Administrateur à procéder, au nom du Fonds de 1992, au règlement définitif des demandes d'indemnisation nées du sinistre du <i>Trident Star</i>.</p>

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' Club
Limite fixée par la CLC	4,51 millions de DTS ou RM 27,1 millions (USD 6,1 millions)
Applicabilité de STOPIA	Applicable – Limite de 20 millions de DTS en vertu de STOPIA 2006 (USD 27,1 millions)
Limite fixée par la CLC et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (USD 283,9 millions)
Bilan des demandes d'indemnisation	Trois demandes d'indemnisation ont fait l'objet d'un règlement pour USD 7,1 millions. Dix-huit demandes d'indemnisation restent en souffrance pour un total de USD 8,2 millions.
Procédures judiciaires	Neuf actions en justice ont été introduites par 19 demandeurs dans le cadre de la procédure en limitation. L'un des demandeurs devrait se retirer de cette procédure par suite d'un règlement à l'amiable. Le Fonds de 1992 intervient dans la procédure en limitation afin de protéger ses droits.

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 port de Tanjung Pelepas 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.

^{<1>} Les taux de change au 30 juin 2019 étaient les suivants: USD 1 = 0,7151 DTS / RM 4,1325.

- 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 CLC de 1992) et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

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. 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 Les demandes d'indemnisation présentées au titre des dommages dus à la pollution dépassent la limite de la CLC de 1992 applicable au *Trident Star*. En conséquence, le Fonds de 1992 sera tenu de verser des indemnités au titre de ce sinistre.
- 4.2 Le Comité exécutif souhaitera éventuellement autoriser l'Administrateur à régler les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre dans la mesure où elles ne soulèvent pas de questions de principe qui n'auraient pas été tranchées auparavant par les organes directeurs des FIPOL.
- 4.3 L'accord sur les versements intérimaires entre le Shipowners' Club et le Fonds de 1992, applicable au sinistre du *Trident Star*, a été signé fin septembre 2017.

4.4 Entreprise de nettoyage

- 4.4.1 Une première demande d'indemnisation pour un montant de quelque USD 2 582 103, 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, a fait l'objet d'un règlement pour USD 1 746 131, montant qui a été versé, avec l'accord du Fonds de 1992, par le Shipowners' Club.
- 4.4.2 Une deuxième demande d'indemnisation, pour un montant de quelque 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.

4.5 Opérateur du terminal à conteneurs du PTP

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). Cette demande d'indemnisation a fait l'objet d'un règlement pour RM 18 300 000 (USD 4,4 millions).

4.6 Demandes d'indemnisation de compagnies maritimes

4.6.1 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 8 216 674. Ces demandeurs se sont joints à la procédure en limitation (voir la section 5).

4.6.2 Les experts engagés par le Club et le Fonds examinent actuellement les documents présentés à l'appui de ces demandes d'indemnisation.

4.7 Bilan des demandes d'indemnisation

Le tableau ci-dessous résume les demandes d'indemnisation reçues à ce jour:

Demandeur	Montant demandé en souffrance (USD)	Montant réglé (RM)	Montant réglé et payé par le Club (USD)
Entreprise de nettoyage (deux demandes au titre des première et deuxième phases de nettoyage)			2 699 171
Opérateur du terminal à conteneurs		18 300 000	
Compagnies maritimes (18)	8 216 674		
TOTAL	8 216 674	18 300 000 (USD 4,4 millions)	2 699 171

5 Procédure en limitation

5.1 Le propriétaire du navire a déposé devant la Haute Cour de Malaya à Kuala Lumpur (Malaisie) une requête en procédure en limitation. L'ordonnance de limitation a été accordée en février 2017 et le fonds de limitation a été constitué en mars 2017.

5.2 Neuf actions en justice ont été introduites dans le cadre de la procédure en limitation. Par suite du règlement à l'amiable accepté par l'un des demandeurs, le demandeur concerné devrait se retirer de la procédure en limitation.

5.3 Le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 examinent actuellement les documents présentés par les autres demandeurs pour déterminer le montant recevable de leurs demandes.

5.4 Étant donné que le Fonds de 1992 sera tenu de verser des indemnités dans le cadre de cette affaire, 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 nées de ce sinistre dépassent 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 Les experts engagés par le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 examinent actuellement les documents présentés par les demandeurs à l'appui de leurs demandes d'indemnisation en souffrance. 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 responsabilité du Fonds de 1992.
- 6.3 Puisqu'il ne fait aucun doute que le Fonds de 1992 devra verser des indemnités dans le cadre de cette affaire, l'Administrateur recommande qu'il soit autorisé à procéder au règlement définitif de toutes les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre dans la mesure où elles ne soulèvent pas de questions de principe qui n'auraient pas été tranchées auparavant par les organes directeurs des FIPOL.
- 6.4 L'Administrateur rendra compte de tout fait nouveau à la prochaine session du Comité exécutif du Fonds de 1992.

7 Mesures à prendre

Comité exécutif du Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 est invité à décider s'il convient d'autoriser l'Administrateur à procéder, au nom du Fonds de 1992, au règlement des demandes d'indemnisation nées du sinistre du *Trident Star*.
