



FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE 1971
POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES

CONSEIL D'ADMINISTRATION
12ème session
Point 15 de l'ordre du jour

71FUND/AC.12/13/9
30 octobre 2003
Original: ANGLAIS

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 malaises, déversant une quantité indéterminée de combustible de soute et également de 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. Toutes les demandes d'indemnisation présentées ont été réglées. Le Fonds de 1971 va engager une action en justice contre le propriétaire du navire abordeur pour éviter que le droit d'obtenir le remboursement des sommes versées à titre d'indemnisation ne soit frappé de prescription.

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 *Singapura Timur* (1 369 tjb) immatriculé au Panama, a abordé le navire citerne *Rowan* (24 731 tjb) voyageant à l'état lège et immatriculé aux Bahamas, non loin de l'île d'Undan dans le détroit de Malacca (Malaisie).
- 1.2 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.

1.3 Une société d'assistance engagée par l'assureur de *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.

1.4 Pour les opérations de nettoyage, se reporter au document 71FUND/A/ES.8/9.

2 Enlèvement du reste du combustible de soute de l'épave et étude visant à déterminer le risque que la cargaison d'asphalte fait courir à 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. L'Administrateur a souscrit à cette décision du DOE et l'expert du Fonds de 1971 qui se trouve à Singapour a fourni des conseils techniques aux autorités pendant la préparation et l'opération d'enlèvement du combustible.

2.2 Le DOE a également informé le Fonds de 1971 de son intention de procéder à une étude pour déterminer si la cargaison d'asphalte restant à bord de l'épave constitue une menace pour l'environnement et, dans l'affirmative, si cette cargaison devait être enlevée. Le Fonds de 1971 est intervenu dès le début dans le choix des experts qui procéderont à l'étude et dans la définition de leur mandat.

2.3 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.

2.4 En septembre 2002, les entreprises engagées par le DOE ont soumis des devis techniques financiers détaillés en vue de l'opération d'enlèvement du combustible et de l'étude de risque pour l'environnement. L'Administrateur a informé le DOE que le Fonds de 1971 est d'accord en principe avec ces propositions mais se réserve le droit d'étudier sur le fond les rapports sur l'opération d'enlèvement et l'étude de risque pour l'environnement et de procéder à sa propre évaluation pour savoir si les deux éléments du projet ont été menés à terme de manière satisfaisante. L'Administrateur a également informé le DOE que les demandes d'indemnisation correspondant aux frais d'enlèvement des hydrocarbures et de l'étude de risque pour l'environnement seront évaluées par le Fonds comme à l'ordinaire d'après ses propres critères.

2.5 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.

2.6 Les experts ont présenté en août 2003 un rapport sur le risque que la cargaison d'asphalte posait pour l'environnement. Le DOE a fait savoir au Fonds qu'il n'acceptait pas le rapport en l'absence des renseignements que lui-même et le Département malaisien des affaires maritimes avaient spécifiquement demandés pour pouvoir juger du risque que la cargaison constituait pour l'environnement. Le Fonds a informé le DOE que, bien que déçu par la qualité du rapport publié par les experts, il partageait leur conclusion, à savoir que la cargaison d'asphalte restant à bord de l'épave du *Singapura Timur* ne constituait pas un risque important pour les ressources marines et côtières.

- 2.7 Afin de préciser la position du Fonds de 1971 en ce qui concerne le risque pour l'environnement constitué par la cargaison d'asphalte, le Fonds a tenu une réunion en Malaisie avec des représentants du DOE, du Département de la marine, du Département des pêches et de l'industrie pétrolière. À cette réunion, le Fonds a fait savoir que sur la base d'une inspection sous-marine, il avait conclu que l'épave resterait probablement intacte pendant plus de 100 ans, période pendant laquelle pas d'autre asphalte ne serait exposé à la mer. Le Fonds a indiqué qu'à plus long terme, l'épave se désintégrerait sans doute lentement sous l'effet de la corrosion, libérant peu à peu la cargaison d'asphalte sur le fond marin. À partir de l'analyse de l'asphalte, des sédiments et de l'eau de mer à proximité de l'épave, le Fonds a estimé que la cargaison d'asphalte ne s'écoulerait pas ou ne remonterait pas à la surface, qu'elle était pratiquement inerte, et n'avait pas tendance à dégager des composants dans la mer ou dans l'atmosphère par lixiviation. Le Fonds a 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 à bord de l'épave ne posait pas un risque pour l'environnement.
- 2.8 Le DOE a réservé sa position au sujet du risque pour l'environnement posé par la cargaison d'asphalte. En particulier, le DOE s'est inquiété de la possibilité que des dommages catastrophiques à la coque de l'épave n'entraînent le dégagement d'asphalte en fragments, qui pourraient s'échouer le long des côtes malaisiennes sous forme de boulettes de goudron. Le Fonds de 1971 a informé le DOE qu'à son avis, il était très improbable que la coque subisse de tels dommages catastrophiques et que, si cela se produisait, cela ne modifierait pas les propriétés physiques de l'asphalte et ne produirait pas des boulettes de goudron pouvant s'échouer sur la côte malaisienne.
- 2.9 Le DOE a informé le Fonds qu'il se propose d'examiner la question de manière plus approfondie pendant les réunions entre les divers services gouvernementaux avant de décider ce qu'il convient de faire, le cas échéant, de la cargaison.

3 Demandes d'indemnisation

- 3.1 Le Japan P&I Club a réglé les demandes d'indemnisation pour un total de US\$150 000 (£94 000) au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde.
- 3.2 À la demande du Japan P&I Club, compte tenu du faible montant de limitation applicable au *Singapura Timur*, le Conseil d'administration a décidé à sa session de mai 2002 de suspendre l'obligation pour le propriétaire de constituer un fonds de limitation ainsi qu'il est prévu à l'article V.3 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile (document 71FUND/AC.7/A/ES.9/14, paragraphe 8.6.8).
- 3.3 Le Fonds de 1971 et le Japan P&I Club sont convenus que le montant de limitation applicable aux navires 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 EU 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 (£30 000), ce qui correspond à ce que le Club a versé à titre d'indemnisation en plus du montant de limitation du propriétaire.
- 3.4 Le Fonds a également payé une prise en charge financière de US\$25 000 (£16 000) au Japan P&I Club conformément à l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.
- 3.5 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 (£711 000) 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 (£491 000).
- 3.6 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, soit US\$2 500 (£1 600).

4 Remboursement par la 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 des honoraires d'experts juridiques et autres, sous réserve d'une franchise de 250 000 DTS par événement.
- 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 correspond à une franchise de £221 283.
- 4.3 Étant donné que les paiements effectués par le Fonds de 1971 à titre d'indemnisation et de dépenses ont dépassé le montant de la franchise, le Fonds recevra prochainement de son assureur le remboursement de l'excédent.

5 Action récursoire

- 5.1 Les actions entreprises par le Fonds de 1971 contre les intérêts du *Rowan* 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 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 action contre les intérêts du *Rowan* ne soit frappée de prescription, l'Administrateur a décidé d'engager une action en justice contre le propriétaire en Malaisie et en Belgique.
- 5.3 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.
- 5.4 En décembre 2001, les intérêts du *Singapura Timur* (P&I et l'assureur sur corps) ont engagé au Japon une procédure contre les intérêts du *Rowan* afin de récupérer les dépenses qu'ils avaient engagées et les coûts qu'ils engageraient ainsi que les dépenses que le Fonds pourrait engager à la suite de cet événement. Le Fonds n'a pas participé à cette procédure et l'Administrateur a informé le Japan P&I Club que le Fonds de 1971 réservait sa position en ce qui concerne une action récursoire, l'étendue de la responsabilité du Fonds n'ayant pas été établie à l'époque.
- 5.5 Le Japan P&I Club et l'assureur sur corps du *Singapura Timur* avaient sollicité l'accord du Fonds de 1971 concernant leur action récursoire contre les intérêts du *Rowan* au Japon ou dans tout autre État partie à la Convention de 1976. L'Administrateur a jugé intéressante la proposition, car elle permettrait au Fonds de 1971 de recouvrer ne fut-ce qu'une partie des sommes qu'il avait versées à titre d'indemnités, sans avoir à subir de gros frais de justice. De l'avis de l'Administrateur, une condition de l'accord conclu avec le Club à cet égard devrait viser à ce que tout montant versé du fait d'un jugement ou d'un accord de règlement soit placé sur un compte de garantie bloqué jusqu'à ce que la responsabilité du Japan P&I Club, celle des assureurs sur corps et celle du Fonds de 1971 aient été établies, après quoi les sommes se trouvant sur le compte de garantie bloqué seraient réparties au prorata. Le Japan P&I Club a informé l'Administrateur que l'assureur sur corps du *Singapura Timur* avait demandé que l'examen des termes de cet accord soit différé tout

en comprenant l'objet et la nécessité d'un tel accord. Le Club a également informé l'Administrateur que l'assureur sur corps souhaitait finaliser l'accord de règlement avec les intérêts du *Rowan* avant de conclure cet accord. Le Fonds n'a pas accepté cette condition posée par l'assureur sur corps.

5.6 Les intérêts du *Rowan* ont engagé une action réelle en Malaisie contre le *Singapura Timur* et son propriétaire et une action contre le propriétaire à titre personnel et au titre de la limitation de la responsabilité. Le Japan P&I Club a contesté l'action réelle au motif que celle-ci ne pouvait être introduite que contre un navire et non pas contre une épave. Le Club a également contesté l'action contre le propriétaire à titre personnel et au titre de la limitation de la responsabilité au motif que les tribunaux malaisiens n'étaient pas compétents en l'espèce.

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

Le Conseil d'administration est invité à:

- a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document;
 - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il considérera appropriées au sujet de ce sinistre.
-