



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

CONSEIL D'ADMINISTRATION
9ème session
Point 15 de l'ordre du jour

71FUND/AC.9/13/13
25 septembre 2002
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1971 A EU À CONNAÎTRE

SINGAPURA TIMUR

Note de l'Administrateur

Résumé:

Le *Singapura Timur*, qui transportait quelque 1 500 tonnes d'asphalte, a coulé après un abordage dans le Détroit de Malacca, au large des côtes malaisiennes, déversant une quantité inconnue 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. Aucun hydrocarbure n'aurait atteint le littoral. On ne peut encore évaluer le montant total des demandes d'indemnisation. Une entreprise a été engagée par les autorités malaisiennes pour enlever le reste de combustible de la soute et pour procéder à une étude d'évaluation du risque que la cargaison du bitume restant à bord fait courir à l'environnement. Des discussions sont en cours entre l'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1971 sur l'éventualité d'une action récursoire dans le cadre du présent sinistre.

Mesures à prendre:

Prendre note des informations figurant dans le présent document.

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 léger 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'invasion 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 Limitation de la responsabilité

- 2.1 Le montant de limitation applicable au *Singapura Timur* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile a été estimé par le Japan P & I Club à 95 760 DTS (£82 000).
- 2.2 À sa 7ème session tenue en avril/mai 2002, le Conseil d'administration a décidé que compte tenu du montant relativement faible de limitation applicable au *Singapura Timur*, le Fonds de 1971 devrait, comme le demandait le Japan P & I Club, lever à l'obligation prévue par l'article V.3 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile afin de créer un fonds de limitation (document 71FUND/AC.7/A/ES.9/14, paragraphes 8.6.5 à 8.6.8).

3 Demandes d'indemnisation

- 3.1 Le Japan P & I Club a réglé les demandes d'indemnisation pour un total de US\$104 000 (£67 000) au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Une autre demande, d'un montant de US\$154 000 (£100 000) formée par une coopérative pétrolière ayant participé au nettoyage a fait l'objet d'un accord de principe pour un montant de US\$53 000 (£35 000).
- 3.2 Une fois que la demande de la coopérative pétrolière aura été approuvée et payée, le total des paiements effectués par le Japan P&I Club devrait dépasser le montant de limitation applicable au *Singapura Timur* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et le Fonds de 1971 sera donc tenu de régler toute autre demande d'indemnisation. Le Fonds de 1971 sera également tenu d'assurer la prise en charge financière du propriétaire du navire conformément à l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.
- 3.3 Les obligations du Fonds de 1971 découlant du sinistre ainsi que ses dépens et autres frais d'experts, sont couverts par l'assurance contractée en octobre 2000, déduction faite d'une franchise de 250 000 DTS.
- 3.4 Pour ce qui est de la conversion de la franchise de 250 000 DTS, l'Administrateur propose d'utiliser la même méthode que celle suivie par le Conseil d'administration pour la conversion de la même franchise dans le cas du sinistre du *Zeinab*, à savoir que la date de la conversion doit être la date du sinistre en question (document 71FUND/AC.8/6, paragraphe 3.5.5) c'est-à-dire, dans le cas du *Singapura Timur*, le 28 mai 2001.
- 3.5 Le taux de change entre le DTS et la livre sterling le 25 mai 2001 (les 26, 27 et 28 mai étaient des jours fériés pour les banques) était de 1 DTS = £0,88513. Si le Conseil d'administration approuve la proposition de l'Administrateur, la franchise imposée par la police d'assurance serait de £221 283.

4 Enlèvement du reste du combustible de soute de l'épave et étude visant à déterminer le risque que la cargaison de bitume fait courir à l'environnement.

- 4.1 L'épave du *Singapura Timur* repose par 37 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.

- 4.2 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 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 de l'opération d'enlèvement du combustible.
- 4.3 Le DOE a également informé le Fonds de 1971 de son intention de procéder à une étude pour déterminer si la cargaison de bitume 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.
- 4.4 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.
- 4.5 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.
- 4.6 L'enlèvement du combustible de soute et l'évaluation du risque pour l'environnement devraient commencer en octobre 2002 et les entreprises engagées devraient faire connaître leur rapport sur l'étude de risque d'ici la fin de l'année.

5 Action récursoire

- 5.1 La question se pose de savoir si le Fonds de 1971 devrait entamer une action en recours contre le propriétaire du *Rowan* pour recouvrer les sommes versées par le Fonds de 1971 ou par son assureur au titre de la police d'assurance.
- 5.2 Les actions entreprises 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 navire ou la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créance maritime. La Malaisie est partie à la Convention de 1957 tandis que le Japon est partie à celle de 1976. Le montant de limitation prévu par cette dernière est bien plus élevé que celui prévu par la Convention de 1957. 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 était beaucoup plus strict dans la Convention de 1976 qu'il ne l'était dans la Convention de 1957.
- 5.3 En décembre 2001, les intérêts du *Singapura Timur* (P & I et l'assureur sur corps) ont entamé des poursuites au Japon contre les intérêts du *Rowan* afin de recouvrer les frais encourus et ceux qu'ils encouraient ainsi que les frais que le Fonds pourrait encourir par suite de ce sinistre.
- 5.4 L'Administrateur a informé le Japon P & I Club que le Fonds de 1971 a réservé sa position en ce qui concernait l'action en recours dans la mesure où l'étendue de la responsabilité du Fonds n'avait pas été établie.

- 5.5 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.
- 5.6 Le total des pertes subies par les intérêts du *Singapura Timur* (Le Japan P & I Club et l'assureur sur corps) sont de l'ordre de US\$4,8 millions (£3,4 millions) ce qui est inférieur au montant de limitation applicable au *Rowan* en vertu de la Convention de 1976.
- 5.7 Le Japan P & I Club et l'assureur sur corps du *Singapura Timur* ont sollicité l'accord du Fonds de 1971 concernant leur action contre les intérêts du *Rowan* au Japon ou dans tout autre État partie à la Convention de 1976.
- 5.8 L'Administrateur a jugé intéressante la proposition émanant du Japan P & I Club visant à engager une action récursoire contre les intérêts du *Rowan*, 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 la responsabilité du Japan P & I Club, celle des assureurs sur corps et celle du Fonds de 1971 aient été établies et qu'après établissement des responsabilités de toutes les parties les sommes se trouvant sur le comptes des garanties bloqués soient réparties au prorata.
- 5.9 A sa 7ème session, tenue en avril/mai 2002, le Conseil d'administration a pris note de la proposition du Japan P & I Club. En réponse à une demande d'information sur le bien-fondé des poursuites engagées contre les intérêts du *Rowan* en vertu de la Convention de 1976 au Japon, l'Administrateur a indiqué qu'à ce qu'il comprenait, puisque le Japon était partie à cette Convention, les parties concernées avaient pris ces mesures pour se prévaloir des limites plus élevées prévues par cette convention.
- 5.10 Le Conseil d'administration a fait sienne la position de l'Administrateur sur la procédure à l'encontre du *Rowan* et l'a chargé de poursuivre le dialogue avec les intérêts du *Singapura Timur*.
- 5.11 Le Japan P & I Club a récemment informé l'Administrateur que les assureurs sur corps du *Singapura Timur* n'étaient pas disposés à conclure un tel accord. L'Administrateur poursuivra les entretiens avec le Club au sujet de l'action en recours afin de parvenir à une solution mutuellement acceptable.

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.
-