



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

ASSEMBLÉE
9ème session extraordinaire
Point 8 de l'ordre du jour

71FUND/A/ES.9/13
8 avril 2002
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1971 A EU À CONNAITRE

SINGAPURA TIMUR

Note de l'Administrateur

Résumé:

Le *Singapura Timur*, transportant 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 sa cargaison d'asphalte, ainsi que du mazout. Le propriétaire du navire et celui de la cargaison ont organisé les opérations de nettoyage en mer. Les hydrocarbures n'auraient pas atteint le littoral. On ignore encore le montant total des demandes d'indemnisation. L'assureur du propriétaire du navire a demandé au Fonds de 1971 de déroger à l'obligation pour le propriétaire du navire de constituer un fonds de limitation. Il est posé la question de savoir si le propriétaire du *Singapura Timur*, son assureur P & I et le Fonds de 1971 devraient ou non introduire une action en recours contre le propriétaire du navire abordeur.

Mesures à prendre:

Se prononcer sur l'opportunité de déroger à l'obligation pour le propriétaire du navire de constituer un fonds de limitation, et donner à l'Administrateur des instructions relatives à une éventuelle action en recours.

1 Le sinistre

- 1.1 Le 28 mai 2001, alors qu'il transportait 1550 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*. L'on pense que les cloisons avant et arrière de la soute ont été endommagées, entraînant une arrivée de la cargaison et l'invasion de la chambre des machines. Le jour même, le navire a coulé par environ 47 mètres de fond.
- 1.3 Il convient de rappeler qu'en octobre 2000, le Fonds de 1971 a contracté une assurance en vue de couvrir sa responsabilité pour indemnisation et prise en charge financière à hauteur de 60 millions de DTS (£52 millions) par sinistre, moins le montant effectivement versé par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile (ainsi que les frais juridiques et honoraires d'experts) pour tous les sinistres survenus durant la période allant jusqu'au 31 décembre 2001. Le Fonds de 1971 lui-même doit couvrir une franchise d'un montant de 250 000 DTS (£220 000) pour chaque sinistre. Le Fonds de 1971 a exercé son option de proroger la police d'assurance jusqu'à la date à laquelle la Convention de 1971 portant création du Fonds cessera d'être en vigueur. Le contrat d'assurance s'applique donc au sinistre du *Singapura Timur*, et les risques encourus par le Fonds de 1971 sont limités £220 000 pour ce sinistre.
- 1.4 Pour empêcher toute nouvelle fuite d'hydrocarbures, une entreprise d'assistance maritime engagée par le Japan P & I Club a soudé toutes les fractures et obturé les dégagements des réservoirs de mazout.
- 1.5 En ce qui concerne les opérations de nettoyage, il convient de se reporter au document 71FUND/A/ES.8/9.
- 1.6 Le *Singapura Timur* était inscrit auprès de la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (Japan P & I Club).

2 Demandes d'indemnisation

- 2.1 Le Japan P & I Club a honoré des demandes d'un montant total de US\$100 994 (£70 800) au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Le Japan P & I Club et le Fonds de 1971 procèdent actuellement à l'évaluation d'une nouvelle demande, d'un montant de RM 607 830 (£159 951), formée par une coopérative pétrolière ayant participé au nettoyage. Une fois cette demande d'indemnisation réglée, 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. Toutefois, il n'est pas encore possible d'évaluer le montant total des demandes établies.
- 2.2 Le Fonds de 1971 devra payer la prise en charge du propriétaire du navire en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

3 Risques que la cargaison et les hydrocarbures restant à bord du navire posent pour l'environnement

- 3.1 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 huit milles marins de la côte la plus proche et à proximité de ressources côtières sensibles, notamment des récifs coralliens, des mangroves et des exploitations maricoles.
- 3.2 Le Ministère malaisien de l'environnement a informé le Fonds de 1971 qu'il avait l'intention de faire une étude pour vérifier si la cargaison d'asphalte restant à bord du *Singapura Timur* constituait un risque pour l'environnement et, si tel était le cas, déterminer s'il faudrait enlever la cargaison. Des réunions ont été organisées en Malaisie entre le Ministère de l'environnement et le Fonds de 1971. Celui-ci et son expert ont aidé le Ministère à rédiger le mandat pour cette étude.
- 3.3 Le Ministère de l'environnement a conclu qu'étant donné le caractère provisoire des mesures prises pour empêcher les dégagements de combustible de soute du navire, les hydrocarbures

restant à bord représentaient un risque important pour les ressources mentionnées au paragraphe 3.1 ci-dessus. Il a donc décidé d'engager un sauveteur qui serait chargé de l'enlèvement du combustible de soute dans les meilleurs délais. L'Administrateur souscrit à la décision du Ministère sur ce point.

- 3.4 Comme l'étude visée au paragraphe 3.2 nécessitera une inspection détaillée de l'épave par des plongeurs, le Fonds de 1971 a proposé au Ministère de l'environnement d'envisager de combiner cette enquête avec l'opération d'enlèvement du combustible de soute, ce qui permettrait à la fois d'éviter que les efforts ne fassent double emploi et de réduire les coûts.

4 Limitation de la responsabilité en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile

- 4.1 La Malaisie est partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds.
- 4.2 Le montant de limitation applicable au *Singapura Timur* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile serait, d'après le Japan P & I Club, de 95 760 DTS (£77 050).
- 4.3 Selon les renseignements disponibles à ce jour, rien n'indique que le sinistre est dû à une négligence ou une faute personnelle du propriétaire du *Singapura Timur*. Par conséquent, il n'y a aucune raison de considérer que le propriétaire du navire n'aurait pas le droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.
- 4.4 En vertu de l'article V.3 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le propriétaire doit constituer un fonds de limitation du montant de limitation applicable au navire afin d'être en mesure de limiter sa responsabilité. Le Japan P & I Club a demandé que le Fonds de 1971 déroge à l'obligation de constituer un fonds de limitation.
- 4.5 Selon une décision antérieure du Comité exécutif du Fonds de 1971, le Fonds de 1971 exige habituellement la création d'un fonds de limitation avant de pouvoir verser des indemnités. Il n'est dérogé à cette obligation que dans des cas exceptionnels. Toutefois, dans plusieurs affaires au Japon, le Comité a effectivement consenti à une dérogation, vu que les frais encourus pour la création du fonds de limitation étaient beaucoup trop élevés par rapport aux faibles montants de limitation en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Lorsqu'il avait pris cette décision, le Comité avait tenu compte du fait qu'en vertu de l'accord signé le 25 novembre 1985 par le Japan P & I Club et le Fonds de 1971, le Club s'engageait à rembourser intégralement tout montant versé par le Fonds de 1971 à titre d'indemnisation si le tribunal compétent soutenait que le propriétaire du navire n'était pas en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le Comité avait décidé que, dans ces cas, le Fonds de 1971 pourrait, à titre exceptionnel, verser des indemnités sans qu'un fonds de limitation n'ait été créé (voir documents FUND/EXC.49/10 et FUND/EXC.49/12, paragraphe 3.9.2).
- 4.6 Bien que l'accord susmentionné ne l'établisse pas expressément, l'engagement du Japan P & I Club devrait, de l'avis de l'Administrateur, être considéré comme étant limité aux sinistres survenus au Japon étant donné que ledit engagement se réfère à la loi japonaise sur l'indemnisation pour les dommages dus aux hydrocarbures. L'Administrateur estime que le Fonds de 1971 devrait cependant faire droit à la demande du Japan P & I Club car le montant de limitation applicable au *Singapura Timur* est relativement peu élevé. En tout état de cause, le Fonds de 1971 ne devrait pas verser d'indemnité avant que le propriétaire du navire/Club ne se soit acquitté du montant de limitation.

5 Action en recours

- 5.1 Pour tout ce qui a trait au droit de limitation, toute action contre les intérêts du *Rowan* serait régie 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 Malaisie est partie à la Convention de 1957 et le Japon à celle de 1976. Le montant de limitation applicable en vertu de la Convention de 1976 est beaucoup 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 est évaluée à £3,7 millions, tandis que la limite applicable en vertu de la Convention de 1957 est 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 En décembre 2001, les intérêts du *Singapura Timur* (assureur P & I et assureur sur corps) ont introduit une action au Japon contre les intérêts du *Rowan* dans le but de recouvrer les dépenses encourues et celles qu'ils devraient encourir ainsi que les coûts susceptibles d'incomber au Fonds de 1971 du fait du sinistre.
- 5.3 L'Administrateur a informé le Japan P & I Club que le Fonds de 1971 réservait sa position quant à l'action en recours, l'étendue de la responsabilité du Fonds n'ayant pas encore été établie.
- 5.4 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. Il 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.
- 5.5 Le total des pertes subies par les intérêts du *Singapura Timur* (le Japan P & I Club et l'assureur sur corps) est 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.
- 5.6 Le Japan P & I Club et les assureurs 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.
- 5.7 L'Administrateur estime que la proposition du Japan P & I Club visant à introduire une action en justice contre les intérêts du *Rowan* au Japon se justifie car elle garantirait que le Fonds de 1971 recouvrerait au moins une partie de tous paiements versés à titre d'indemnités sans devoir encourir de frais de justice importants. Une condition de l'accord conclu avec le Club à cet égard devrait, de l'avis de l'Administrateur, 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 établissement des responsabilités de toutes les parties, les sommes se trouvant sur le compte de garantie bloqué seraient réparties au prorata. Une autre condition de cet accord serait que le Fonds de 1971 renonce à son droit de faire valoir toute nouvelle demande contre le propriétaire du *Rowan* pour recouvrer les montants que le Fonds a versés à titre d'indemnisation.
- 5.8 Sous réserve d'instructions que l'Assemblée pourrait souhaiter lui donner, l'Administrateur a l'intention de poursuivre le dialogue avec les intérêts de *Singapura Timur*.

6 Mesures que l'Assemblée est invitée à prendre

L'Assemblée est invitée à:

- a) prendre note des renseignements fournis dans le présent document;

- b) déterminer s'il y a lieu de déroger à l'obligation visant à ce que le Japan P & I Club constitue un fonds de limitation en vertu de l'article V.3 de la Convention sur la responsabilité civile;
 - c) donner à l'Administrateur des instructions relatives à une action en recours éventuelle contre les intérêts du *Rowan*; et
 - d) donner à l'Administrateur les instructions qu'elle jugera appropriées concernant tout autre aspect de ce sinistre.
-