



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/APR24/3/5	
Date	3 avril 2024	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds de 1992	92AES28	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC82	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SAES12	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE – FONDS DE 1992

PRINCESS EMPRESS

Note du Secrétariat

Objet du document :	Informier le Comité exécutif du Fonds de 1992 des faits les plus récents concernant ce sinistre.
Résumé :	<p>Le 28 février 2023, le <i>Princess Empress</i> (508 tjb), battant pavillon philippin, a coulé dans une mer agitée au large de Naujan, dans le Mindoro oriental (Philippines), alors qu'il transportait une cargaison de 800 000 litres de fuel-oil. Il s'en est suivi un déversement d'hydrocarbures qui a été détecté autour de l'endroit où se trouvait le navire et s'est étendu à d'autres zones, causant des dommages de pollution.</p> <p>Le navire est assuré auprès de la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' P&I Club), qui fait partie de l'International Group of P&I Associations (International Group). Le montant de limitation applicable au <i>Princess Empress</i> en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) est de 4,51 millions de DTS, mais le propriétaire du <i>Princess Empress</i> 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) (tel que modifié en 2017)^{<1>}. En vertu de l'accord STOPIA 2006, le Fonds de 1992 a le droit juridiquement exécutoire de se voir rembourser par le propriétaire du navire de la différence entre le montant de limitation applicable au navire-citerne en vertu de la CLC de 1992 et le montant total des demandes d'indemnisation recevables jusqu'à concurrence de 20 millions de DTS.</p> <p>Le Fonds de 1992 et le Shipowners' P&I Club ont ouvert un bureau central de soumission des demandes d'indemnisation à Calapan, dans le Mindoro oriental, et ont mis en place un certain nombre de centres de collecte temporaires dans différentes régions, dont certaines ne sont pas facilement accessibles.</p> <p>Les demandes d'indemnisation issues de ce sinistre ont dépassé la limite de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la CLC de 1992. Le Fonds de 1992 a commencé à verser des indemnités lorsque la limite fixée par cette convention a été atteinte, et l'assureur du propriétaire du navire a remboursé au Fonds de 1992 les montants versés à titre d'indemnisation, jusqu'à concurrence de la limite fixée par l'accord STOPIA 2006, soit 20 millions de DTS. Cependant, la limite de l'accord STOPIA 2006 a également été atteinte.</p>

<1>

Dorénavant, toute référence à « STOPIA 2006 » doit être lue comme signifiant « STOPIA 2006 (tel que modifié en 2017) ».

Faits nouveaux :	Au 3 avril 2024, le bureau central de soumission des demandes d'indemnisation avait enregistré un total de 38 675 demandes d'indemnisation, provenant principalement du secteur de la pêche. Alors que l'évaluation des préjudices subis dans le secteur de la pêche est en cours de finalisation, des versements provisoires basés sur une évaluation préliminaire ont été effectués à 8 825 pêcheurs pour un total de PHP 117,7 millions (voir la section 8 pour plus de détails concernant la situation des différentes catégories de demandes d'indemnisation).
Documents pertinents :	Le rapport en ligne sur le sinistre du Princess Empress peut être consulté dans la section « Sinistres » du site Web des FIPOL.
Mesures à prendre :	<u>Comité exécutif du Fonds de 1992</u> Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

1 Résumé du sinistre

Navire	<i>Princess Empress</i>
Date du sinistre	28 février 2023
Lieu du sinistre	Mindoro oriental (Philippines)
Cause du sinistre	Panne de moteur
Quantité d'hydrocarbures déversée	Inconnue
Zone touchée	Mindoro oriental, Visayas occidentales
État du pavillon du navire	Philippines
Jauge brute	508 tjb
Assureur P&I	Shipowners' P&I Club
Limite fixée par la CLC	4,51 millions de DTS, soit PHP 334,6 millions ^{<2>} (£ 5 millions) ^{<3>}
Applicabilité de STOPIA/TOPIA	STOPIA 2006 s'applique à hauteur de 20 millions de DTS, soit PHP 1 483,9 millions (£ 21 millions)
Limite fixée par la CLC et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS, soit PHP 15 062,1 millions (£ 213 millions)

2 Sinistre

Le 28 février 2023, le *Princess Empress* (508 tjb), battant pavillon philippin, qui se rendait de Limay, Bataan, à Iloilo a coulé dans une mer agitée au large de Naujan, dans le Mindoro oriental (Philippines), alors qu'il transportait une cargaison de 800 000 litres de fuel-oil. Il s'en est suivi un déversement d'hydrocarbures qui a été détecté autour de l'endroit où se trouvait le navire et s'est étendu à d'autres zones, causant des dommages de pollution.

3 Impact du déversement

- 3.1 Les côtes du Mindoro oriental ont été touchées à des degrés divers par la pollution provoquée par le sinistre du *Princess Empress*. Les hydrocarbures ont également atteint l'archipel de Caluya, situé au sud de l'île de Mindoro, touchant les îles de Semirara et Liwagao.
- 3.2 Une grande partie de la population de la zone touchée dépend d'activités liées à la pêche artisanale, y compris la pêche de subsistance.
- 3.3 Plusieurs des zones touchées par la pollution abritent des entreprises tributaires du tourisme.

^{<2>} Sur la base du taux de change applicable lorsque le Comité exécutif du Fonds de 1992 a autorisé le paiement, le 25 mai 2023, soit 1 DTS = PHP 74,197700.

^{<3>} Le taux de change utilisé dans le présent document (en vigueur au 31 décembre 2023) est de £ 1 = PHP 70,5918.

3.4 Certaines mangroves ont été touchées par la pollution, en particulier sur l'île de Semirara.

4 Opérations d'intervention

4.1 Les garde-côtes philippins ont assuré la coordination avec le Ministère de l'environnement et des ressources naturelles, les unités gouvernementales locales et les entreprises engagées par le propriétaire du navire pour lutter contre le déversement.

4.2 Pour les opérations de nettoyage à terre, il a été fait appel à des travailleurs de la zone touchée dans le cadre d'un programme « argent contre travail ».

4.3 Les opérations de nettoyage et d'intervention ont été officiellement terminées. Des informations détaillées sur l'impact du sinistre et les opérations de nettoyage sont disponibles sur le site Web dédié suivant (en anglais uniquement), mis en place par l'assureur du navire, la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' P&I Club) : www.princessempressinformationcentre.com.

4.4 Des interdictions de pêche et de baignade ont été imposées dans les zones touchées par la pollution. Toutes ces interdictions ont depuis lors été levées.

4.5 Le propriétaire du navire a engagé une entreprise de sauvetage pour enlever les hydrocarbures de l'épave. Les opérations se sont terminées en juin 2023. Environ 88 000 litres de mélange d'hydrocarbures et d'eau mazoutée ont été récupérés de l'épave.

5 Réunions avec le Shipowners' P&I Club

5.1 Le Shipowners' P&I Club et le Secrétariat des FIPOL ont tenu régulièrement des réunions virtuelles pour discuter du traitement des demandes d'indemnisation et d'autres questions relatives au sinistre.

5.2 En outre, plusieurs réunions en personne ont eu lieu dans les bureaux du Shipowners' P&I Club à Singapour.

6 Visites du Secrétariat des FIPOL aux Philippines

6.1 L'Administrateur, l'Administratrice adjointe/Cheffe du Service des demandes d'indemnisation et un chargé des demandes d'indemnisation se sont rendus aux Philippines en 2023. Ils ont rencontré le personnel du bureau de soumission des demandes d'indemnisation et ont visité une partie de la zone touchée et des centres de collecte des demandes d'indemnisation dans le Mindoro oriental. Des réunions ont également eu lieu avec les garde-côtes philippins et les autorités locales.

6.2 La dernière visite aux Philippines de l'Administratrice adjointe/Cheffe du Service des demandes d'indemnisation et d'un chargé des demandes d'indemnisation a eu lieu en novembre 2023, à l'occasion d'un atelier sur les demandes d'indemnisation, organisé par les garde-côtes philippins, l'ITOPF et les FIPOL à Manille, afin de sensibiliser les organismes gouvernementaux philippins participant aux opérations de lutte contre le déversement aux critères de recevabilité des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992 et de faciliter la présentation des demandes d'indemnisation.

7 Enquêtes sur les causes du sinistre

Selon les informations préliminaires reçues, le *Princess Empress* a été rénové en 2022. Il existe des rapports sur au moins cinq enquêtes distinctes menées par les garde-côtes philippins, l'autorité maritime philippine, le Ministère de l'environnement et des ressources naturelles, le Ministère de la justice, par l'intermédiaire du Bureau national d'enquête, et la Chambre des représentants. Le principal objectif de ces enquêtes semble avoir été de déterminer la cause et l'étendue du déversement et d'attribuer les responsabilités, y compris les responsabilités pénales potentielles, pour le sinistre.

8 Demandes d'indemnisation

8.1 Bureau de soumission des demandes d'indemnisation

8.1.1 Le Fonds de 1992 et le Shipowners' P&I Club ont ouvert un bureau de soumission des demandes d'indemnisation pour faciliter la présentation des demandes résultant du sinistre. Ce premier bureau central a été ouvert le 31 mars 2023 à Calapan, dans le Mindoro oriental.

8.1.2 Compte tenu des caractéristiques et de l'étendue de la zone touchée, il a été jugé nécessaire, pour permettre aux demandeurs de présenter leurs demandes, d'ouvrir des bureaux temporaires de soumission des demandes (centres de collecte) dans différentes zones, dont certaines ne sont pas facilement accessibles.

8.1.3 Le processus de soumission des demandes implique que le personnel du bureau de soumission des demandes d'indemnisation se rende dans les différentes zones touchées pour mener un bref entretien particulier avec les demandeurs, principalement des pêcheurs, afin de les aider à soumettre leur demande. L'opération principale de soumission des demandes d'indemnisation pour les demandeurs particuliers est terminée, mais le bureau de soumission des demandes d'indemnisation de Calapan reste ouvert pour permettre aux demandeurs de soumettre leurs demandes.

8.1.4 Des efforts ont été déployés pour indemniser les demandeurs du secteur de la pêche. Comme pour la collecte des demandes, un processus est en place afin de contacter les demandeurs légitimes dans le but de les indemniser.

8.2 Situation concernant les demandes d'indemnisation

8.2.1 Au 3 avril 2024, le bureau de soumission des demandes avait enregistré un total de 38 675 demandes, provenant principalement du secteur de la pêche.

8.2.2 Le tableau ci-dessous présente une ventilation des demandes d'indemnisation reçues au 3 avril 2024, par catégorie et par devise :

Catégorie des demandes	Demandes d'indemnisation (PHP)		Demandes d'indemnisation (USD)		Demandes d'indemnisation (EUR)		Demandes d'indemnisation (£)	
	Nombre	Montant (PHP)	Nombre	Montant (USD)	Nombre	Montant (EUR)	Nombre	Montant (£)
Opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde	6	15 678 827	37	26 494 071	9	2 710 587	1	64 510
Pêche	36 062	1 367 062 700						
Dommages aux biens	3	308 900						
Tourisme	2 557	90 662 265						
Total	38 628	1 473 712 692 (£ 21 millions)	37	26 494 071	9	2 710 587	1	64 510

Le tableau ci-dessous présente la répartition des versements effectués au 3 avril 2024, par catégorie et par devise :

Catégorie des demandes	Versé (PHP)		Versé (USD)		Versé (EUR)		Versé (£)	
	Nombre	Montant (PHP)	Nombre	Montant (USD)	Nombre	Montant (EUR)	Nombre	Montant (£)
Opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde	1	526 462	37	26 095 397	9	2 710 587	1	64 510
Pêche	8 825	116 969 529						
Dommages aux biens	0	0						
Tourisme	3	171 820						
Total	8 829	117 667 811	37	26 095 397	9	2 710 587	1	64 510

8.3 Opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde

8.3.1 Le Fonds de 1992 a examiné les demandes d'indemnisation présentées par le propriétaire du navire au titre des frais encourus par les diverses entreprises engagées pour mener à bien les opérations d'intervention en mer et à terre, y compris l'inspection de l'épave et l'opération d'enlèvement des hydrocarbures restants dans l'épave.

8.3.2 À la suite de l'évaluation des demandes, le montant total payé, y compris les montants payés par l'assureur du propriétaire du navire, s'élève à PHP 117,7 millions, USD 26 millions, EUR 2,7 millions et £ 64 510.

8.3.3 Le coût des opérations d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, d'un montant total de USD 11,7 millions, est inclus dans le versement au titre des opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde. La demande d'indemnisation correspondante a été évaluée et réglée pour le montant réclamé.

8.4 Pêche

8.4.1 Le bureau de soumission des demandes d'indemnisation a enregistré à ce jour 36 062 demandes dans le secteur de la pêche, le montant total des demandes s'élevant à PHP 1 367 millions (£ 19 millions). La plupart de ces demandes n'étaient accompagnées que de peu de documents justificatifs.

8.4.2 Afin d'évaluer les demandes d'indemnisation, le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont engagé, par l'intermédiaire de leurs experts internationaux, une équipe d'experts de la pêche universitaires locaux pour réaliser une étude de l'impact du déversement sur le secteur de la pêche dans les zones touchées.

8.4.3 L'étude et l'évaluation postérieure sont en cours de finalisation mais une évaluation préliminaire a été réalisée afin de pouvoir effectuer des versements provisoires aux demandeurs du secteur de la pêche. Sur la base de l'évaluation préliminaire, un total de PHP 117 millions a été versé à 8 825 pêcheurs.

8.4.4 Outre le volume élevé de demandes dans le secteur de la pêche, le processus a été compliqué par le fait que la plupart des demandeurs de ce secteur n'ont pas de compte bancaire. Cette situation a contraint le Secrétariat à trouver d'autres moyens de paiement, en faisant finalement appel à une société de transfert de fonds de renommée internationale, afin de permettre aux demandeurs de recevoir les indemnités qui leur sont dues.

8.4.5 Une fois que l'étude et l'évaluation postérieure auront été finalisées, il sera possible de déterminer l'ensemble des préjudices subis dans le secteur de la pêche et de poursuivre le processus de paiement dans ce secteur.

8.5 Tourisme

Le bureau de soumission des demandes d'indemnisation a reçu à ce jour 2 557 demandes d'indemnisation provenant du secteur du tourisme pour un montant total de PHP 90,7 millions (£ 1,3 million). La plupart de ces demandes sont dépourvues des pièces justificatives minimales permettant de les évaluer et il a fallu que l'expert engagé par le Fonds de 1992 et le Shipowners' P&I Club se rende à plusieurs reprises dans la zone sinistrée afin de trouver des moyens d'évaluer les demandes. Jusqu'à présent, trois demandes ont été payées pour un montant total de PHP 171 820 et neuf demandes ont été rejetées parce que les demandeurs n'ont pas prouvé qu'ils avaient subi des préjudices dus à la pollution ou parce que le lien de causalité n'était pas suffisamment étroit.

9 Point de vue de l'Administrateur

9.1 L'Administrateur est reconnaissant de l'aide apportée par le Gouvernement philippin, et en particulier par les garde-côtes philippins, lors des visites des membres du Secrétariat des FIPOLE aux Philippines. L'Administrateur remercie également les autorités locales des zones touchées pour leur aide, notamment en ce qui concerne l'ouverture de bureaux locaux temporaires de présentation des demandes et la facilitation du processus de paiement dans le secteur de la pêche.

9.2 L'Administrateur est également reconnaissant de l'excellente coopération entretenue avec le Shipowners' P&I Club et de l'approche proactive que celui-ci a adopté pour ce sinistre. Ce sinistre montre à quel point le régime international peut bien fonctionner lorsqu'une bonne coopération s'établit entre l'assureur du propriétaire du navire et les FIPOLE. Cela facilite le recrutement conjoint des bons experts, l'évaluation des demandes d'indemnisation et la procédure générale d'indemnisation.

10 Mesures à prendre

Comité exécutif du Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 est invité à prendre note des renseignements fournis dans le présent document.
