F

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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/NOV21/**3**/**13**	
Date	15 septembre 2021	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds de 1992	92A26	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC77	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SA18	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE — FONDS DE 1992

MT HARCOURT

Note du Secrétariat

Objet du document : Informer le Comité exécutif du Fonds de 1992 de ce nouveau sinistre.

Résumé : Le navire-citerne de stockage d'hydrocarbures *MT Harcourt* (26 218 tjb, construit en 1997), qui était amarré le long du terminal Elcrest dans le champ pétrolifère de Gbetiokun, dans l'État du Delta (Nigéria), a subi l'explosion d'une citerne de ballast le 2 novembre 2020.

Quelque 31 barils (environ 4,2 tonnes) de pétrole brut se seraient déversés. Il n'y a pas eu de victimes.

Des barrages flottants ont été disposés autour du navire et en travers de l'entrée du chenal latéral dans lequel le *MT Harcourt* était amarré. La cargaison de la citerne voisine a été transvasée dans d'autres citernes pour éviter toute fuite dans la citerne de ballast qui s'ouvrait alors sur le fleuve.

Les inspecteurs du Club P&I ont été mobilisés et sont restés à bord pendant toute la durée des opérations de transbordement de la cargaison dans d'autres navires. L'opération de nettoyage a été organisée par le personnel du terminal, qui a utilisé ses propres barges et équipages. Les inspecteurs du Club P&I ont surveillé la mise en place des barrages flottants et se sont assurés de la réussite totale des opérations de nettoyage.

Le propriétaire du *MT Harcourt* 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), en vertu duquel le montant de limitation applicable au navire-citerne est porté, sur une base volontaire, à 20 millions de DTS. Il est peu probable que le montant de l'indemnisation à verser au titre de ce sinistre dépasse la limite de 20 millions de DTS fixée par STOPIA 2006 (tel que modifié en 2017) ou que le Fonds de 1992 soit appelé à verser des indemnités.

Faits nouveaux : *Procédures judiciaires*

Un représentant de 12 communautés riveraines présumées avoir été touchées par le déversement a déposé une demande d'indemnisation à l'encontre du propriétaire et du capitaine du navire, devant la Haute Cour fédérale de Warri (Nigéria). Le Club P&I du propriétaire du navire a déposé un mémoire de défense. Aucune procédure n'a été engagée contre le Fonds de 1992.

	Le Club P&I a chargé des experts de prélever des échantillons d'eau dans les zones prétendument touchées afin de les comparer avec la cargaison d'hydrocarbures du navire. Aucune trace de la cargaison d'hydrocarbures n'a été trouvée dans les échantillons d'eau.
Mesures à prendre :	Comité exécutif du Fonds de 1992 Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

1 Résumé du sinistre

Navire	*MT Harcourt*
Date du sinistre	2 novembre 2020
Lieu du sinistre	Fleuve Bénin, État du Delta (Nigéria)
Cause du sinistre	Explosion causée par une fuite d'hydrocarbures dans une citerne de ballast
Quantité d'hydrocarbures déversée	Inconnue mais estimée à quelque 31 barils (4.2 tonnes)
Zone touchée	Les hydrocarbures auraient été endigués à l'intérieur du chenal latéral où le navire était amarré.
État du pavillon du navire	Îles Marshall
Tonnage brut	26 218 tjb
Assureur P&I	West of England P&I Club
Limite fixée par la CLC	17,9 millions de DTS (USD 25,50 millions)[1]
Applicabilité de STOPIA/TOPIA	STOPIA 2006 (tel que modifié en 2017), limite de 20 millions de DTS (USD 28,49 millions)
Limite fixée par la CLC et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (USD 289,17 millions)
Procédures judiciaires	Des procédures judiciaires ont été engagées à l'encontre du propriétaire et du capitaine du navire. Aucune procédure n'a été signifiée au Fonds de 1992. Une procédure judiciaire a été engagée à l'encontre du propriétaire et du capitaine du navire. Le Club P&I du propriétaire du navire a déposé un mémoire de défense. Aucune procédure n'a été signifiée au le Fonds de 1992.

2 Rappel des faits

2.1 Le 2 novembre 2020, une explosion s'est produite dans une citerne de ballast du navire-citerne de stockage d'hydrocarbures *MT Harcourt* qui était amarré au terminal Elcrest dans le champ pétrolifère de Gbetiokun, près de Koko, dans l'État du Delta (Nigéria).

2.2 Le navire chargeait du pétrole brut dans deux citernes à cargaison et venait de commencer à décharger l'eau libre des citernes de décantation bâbord et tribord en direction de la côte à 9 h 00. À 9 h 15, une forte explosion s'est produite et il a été constaté que de la fumée s'échappait des trous d'homme des citernes de ballast à eau bâbord et tribord.

[1] Sur la base du taux de change en vigueur le 30 juin 2021, soit 1 DTS = USD 1, 4245.

2.3 Les opérations de chargement et d'évacuation des résidus de décantation (slops) ont été immédiatement arrêtées, et tous les membres de l'équipage ont été rassemblés et comptés. Il n'y avait aucun blessé ou victimes.

2.4 Des lances d'incendie à mousse et à eau ont été dirigées sur les trous d'homme afin de refroidir le cloisonnement du pont principal au-dessus de la citerne de ballast. Aucune trace d'incendie n'a été remarquée.

2.5 Lors d'une inspection plus poussée, il a été constaté que le bordé de muraille du côté bâbord de la citerne de ballast à eau centrale N° 16 était entièrement déchiré et que la tôle du pont présentait un flambage vers le haut. Le bordé de muraille de tribord et la tôle du pont principal avaient subi un flambage, et le bordé de muraille de tribord de la citerne de ballast à eau centrale présentait également une petite brèche, à environ deux mètres au-dessus de la ligne d'eau.

2.6 À 10 h 30, une fuite d'hydrocarbures par-dessus bord a été remarquée à partir de la brèche du bordé de muraille de bâbord. Un transfert interne de la cargaison a immédiatement été entrepris et le déversement dans le fleuve s'est arrêté. Environ 31 barils (environ 4,2 tonnes) de cargaison sont passés de la citerne à cargaison dans la citerne de ballast à eau, dont une petite quantité s'est déversée par-dessus bord. Le personnel du terminal a immédiatement endigué ces hydrocarbures en posant des barrages flottants autour du navire et en travers de l'entrée du petit chenal où le navire était amarré, à la suite de quoi les eaux polluées ont été nettoyées.

2.7 Les inspecteurs du Club P&I ont été mobilisés et sont restés à bord pendant toute la durée des opérations de transbordement de la cargaison dans d'autres navires. Ils ont été assistés, depuis Londres, par un cabinet d'architectes navals qui a modélisé et surveillé la stabilité du navire pendant que le transbordement de la cargaison était effectué par étapes et en toute sécurité dans plusieurs barges et autres navires relevant de la même autorité. Le nettoyage lui-même a été organisé par le personnel du terminal qui a utilisé ses propres barges et équipages. Les inspecteurs du Club ont surveillé la mise en place des barrages flottants et se sont assurés de la réussite totale des opérations de nettoyage.

2.8 Le 26 février 2021, un demandeur représentant 12 communautés riveraines du fleuve Bénin, a assigné en justice le propriétaire et le capitaine du navire. La demande d'indemnisation s'élève à NGN 11,98 milliards (environ USD 29 millions). Le Club P&I n'a pas encore reçu directement de demande d'indemnisation. Aucune action en justice n'a été signifiée au Fonds de 1992.

2.9 Le Club P&I a informé le Fonds de 1992 du sinistre et a indiqué qu'à son avis, seuls des dommages d'ordre mineur avaient été causés, qu'il avait l'intention de s'opposer à la demande présentée et qu'il n'effectuerait pas de paiements intérimaires. En conséquence, le sinistre sera traité par le Club et il est peu probable que le Fonds de 1992 ait à intervenir davantage.

2.10 Après le sinistre, le Club P&I a chargé des experts de se rendre sur les lieux du déversement pour prélever des échantillons des eaux du fleuve Bénin à proximité des communautés qui auraient été touchées par la pollution. En outre, des échantillons d'hydrocarbures provenant des citernes à cargaison du navire ont été prélevés à des fins d'analyse et de comparaison.

2.11 Après le sinistre, le Club P&I a chargé des experts de se rendre sur les lieux du déversement pour prélever des échantillons des eaux du fleuve Bénin à proximité des communautés qui auraient été touchées par la pollution. En outre, des échantillons d'hydrocarbures provenant des citernes à cargaison du navire ont été prélevés à des fins d'analyse et de comparaison.

2.12 Aucune trace de la cargaison d'hydrocarbures du *MT Harcourt* n'a été trouvée dans les échantillons d'eau.

2.13 En outre, des éléments de preuve photographiques montraient que les communautés environnantes utilisaient les eaux du fleuve Bénin comme d'habitude et n'avaient pas été touchées par le sinistre, que ce soit au moment où il s'est produit ou par la suite.

3 Applicabilité des Conventions

3.1 Le Nigéria est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

3.2 Le montant total disponible pour indemnisation en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds est de 203 millions de DTS (USD 288,51 millions).

3.3 Le *MT Harcourt* ayant une jauge de 26 218 tjb, le montant de limitation applicable en vertu de la CLC de 1992 est de 17,9 millions de DTS (USD 25,50 millions). Le propriétaire du *MT Harcourt* 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), en vertu duquel la limite de responsabilité applicable au navire-citerne est portée, sur une base volontaire, à 20 millions de DTS. Il semble peu probable que le montant de l'indemnisation à verser au titre de ce sinistre dépasse la limite de 20 millions de DTS (USD 28,49 millions) fixée par STOPIA 2006 (tel que modifié en 2017). Par conséquent, il est peu probable que le Fonds de 1992 soit appelé à verser des indemnités.

Renseignements sur l'assurance

3.4 Le *MT Harcourt* était assuré par le West of England P&I Club, qui fait partie de l'International Group of P&I Associations (International Group).

4 Demandes d'indemnisation

Une demande d'indemnisation a été présentée au nom de 12 communautés riveraines au titre de dommages causés aux criques, mangroves, zones de reproduction des poissons, à l'eau potable et aux moyens de subsistance des pêcheurs de ces communautés. À ce jour, aucune preuve autre qu'une photo de quelques poissons morts n'a été fournie au Club.

5 Procédures civiles

5.1 Une demande d'indemnisation d'un montant de NGN 11,98 milliards (environ USD 29 millions) a été déposée à l'encontre du propriétaire et du capitaine du navire devant la Haute Cour fédérale du district de Warri (Nigéria).

5.2 Le Club P&I est d'avis que la demande d'indemnisation est infondée et opportuniste.

6 Point de vue de l'Administrateur

6.1 L'Administrateur a pris note de l'explosion et du petit déversement qui en a résulté au Nigéria ; il a également pris note du fait qu'il n'y a pas eu de victimes et que les dommages causés, qui étaient 'ordre mineur, ont été nettoyés.

6.2 Le propriétaire du *MT Harcourt* est partie à STOPIA 2006 (tel que modifié en 2017), en vertu duquel le montant de limitation applicable au navire-citerne est porté, sur une base volontaire, à 20 millions de DTS. Il est peu probable que le montant de l'indemnisation à verser au titre de ce sinistre dépasse la limite fixée par STOPIA 2006 (tel que modifié en 2017) et que le Fonds de 1992 soit appelé à verser des indemnités.

6.3 Le Club P&I a déposé un mémoire de défense contre la demande présentée à l'encontre du propriétaire et du capitaine du navire. Il semble peu probable que le Fonds de 1992 ait à intervenir dans cette affaire.

6.4 Le Secrétariat continuera de suivre cette affaire et fera part de l'évolution de la situation au Comité exécutif du Fonds de 1992 selon les besoins.

7 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.