



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/NOV25/3/10	
Date	27 août 2025	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds de 1992	92A30	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC85	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SA22	

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 l'évolution de la situation concernant ce sinistre.

Résumé : Le 2 novembre 2020, le navire-citerne de stockage d'hydrocarbures *MT Harcourt* (26 218 tjb, construit en 1997) a subi l'explosion d'une citerne de ballast dans l'État du Delta (Nigéria). Quelque 31 barils (environ 4,2 tonnes) de pétrole brut se seraient déversés.

L'opération de nettoyage a été organisée par le personnel du terminal en mobilisant ses propres barges et équipages, et a été menée à bien. Aucune trace de la cargaison d'hydrocarbures n'a été trouvée dans les échantillons d'eau prélevés par les experts du Club P&I.

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)^{<1>}, en vertu duquel le montant de limitation applicable au navire-citerne est porté, sur une base volontaire, à 20 millions de DTS. Le Fonds de 1992 n'a pas été appelé à verser des indemnités.

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). Aucune procédure n'a été engagée contre le Fonds de 1992. Le Club P&I du propriétaire a déposé un mémoire de défense et a obtenu le rejet de la demande. Les demandeurs ont déposé un appel. Le 9 mai 2024, la Cour d'appel a rejeté l'affaire et les demandeurs ne se sont pas pourvus devant la Cour suprême dans les délais impartis.

Faits nouveaux : Les demandeurs n'ont pas demandé de prorogation pour interjeter appel après l'expiration du délai impartit. Compte tenu du temps écoulé et du manque de fondement de la demande d'indemnisation, le Club P&I a clos son dossier. Le Fonds de 1992 considère également ce sinistre clos.

Mesures à prendre : Comité exécutif du Fonds de 1992

Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

^{<1>} Dorénavant, toute référence à « STOPIA 2006 » doit être lue comme signifiant « STOPIA 2006 (tel que modifié en 2017) ».

1 Résumé du sinistre

Navire	<i>MT Harcourt</i>
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 sinistrée	Les hydrocarbures auraient été endigués à l'intérieur du chenal latéral où le navire était amarré.
État du pavillon du navire	Îles Marshall
Jauge brute	26 218 tjb
Assureur P&I	West of England P&I Club
Limite fixée par la CLC	17,9 millions de DTS (25,2 millions USD) ^{<2>}
Applicabilité de STOPIA/TOPIA	STOPIA 2006, limite de 20 millions de DTS (28,2 millions USD)
Limite fixée par la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds	203 millions de DTS (286 millions USD)
Procédures judiciaires	Une procédure judiciaire a été engagée contre le propriétaire et le capitaine du navire. L'affaire a été rejetée par la Haute Cour fédérale et la cour d'appel, et aucun recours n'a été formé devant la Cour suprême. Aucune procédure n'a été signifiée au Fonds de 1992.

2 Informations générales

- 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 personnel du terminal a organisé les opérations d'intervention en mobilisant ses propres remorqueurs et son équipage, et les hydrocarbures ont été immédiatement endigués. Les inspecteurs du Club ont surveillé la mise en place des barrages flottants et se sont assurés que les opérations de nettoyage soient menées à bien.
- 2.3 Après le sinistre, le Club P&I a chargé des experts de prélever des échantillons des eaux du fleuve Bénin, autour du site du déversement et à proximité des communautés qui auraient été affectées par la pollution. Des échantillons d'hydrocarbures provenant des citernes à cargaison du navire ont également été prélevés à des fins d'analyse et de comparaison. Aucune trace de la cargaison d'hydrocarbures du *MT Harcourt* n'a été trouvée dans les échantillons d'eau.
- 2.4 Des éléments de preuve photographiques montraient que les communautés environnantes utilisaient les eaux du fleuve Bénin comme à leur habitude et qu'elles n'avaient pas été affectées par le sinistre, ni au moment où il s'est produit ni par la suite.

^{<2>}

Le taux de change utilisé dans le présent document au 2 novembre 2020, soit la date de survenue du sinistre, est de 1 DTS = 1,409720 USD.

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 (286 millions USD).
- 3.3 Le *MT Harcourt* disposant d'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 (25,2 millions USD). Le propriétaire du *MT Harcourt* est partie à STOPIA 2006 en vertu duquel la limite de responsabilité applicable au navire-citerne est portée, sur une base volontaire, à 20 millions de DTS.
- 3.4 Le Fonds de 1992 n'a pas été appelé à verser des indemnités.
- 3.5 Renseignements sur l'assurance

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

4 Demandes d'indemnisation

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

5 Procédures civiles

- 5.1 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 11,98 milliards NGN. Au 8 août 2025, aucune procédure judiciaire n'avait été notifiée au Fonds de 1992.
- 5.2 Le propriétaire et le capitaine du navire ont déposé un mémoire de défense et ont obtenu le rejet de la demande. Les demandeurs ont ensuite fait appel de la décision.
- 5.3 Le 9 mai 2024, la Cour d'appel a classé l'affaire. Les demandeurs avaient 90 jours pour se pourvoir devant la Cour suprême ; ce délai a expiré et le Club P&I n'a pas reçu de notification d'un nouvel appel. Les demandeurs disposent d'une période indéfinie pour demander une prorogation du délai de recours auprès de la Cour suprême.
- 5.4 Au 8 août 2025, les demandeurs n'avaient pas demandé une prorogation du délai de recours auprès de la Cour suprême. Compte tenu du temps écoulé et du caractère jugé infondé de la demande d'indemnisation, le Club P&I a clos son dossier.

6 Point de vue de l'Administrateur

- 6.1 L'Administrateur prend note du fait que le Club P&I a clos son dossier sur cette affaire.
- 6.2 L'Administrateur estime peu probable que le Fonds de 1992 soit impliqué dans cette affaire et considère ce sinistre clos.

7 Mesures à prendre

Comité exécutif du Fonds de 1992

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