FONDS INTERNATIONAUX D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/OCT13/**3/16**	
Original: ANGLAIS	15 septembre 2013	
Assemblée du Fonds de 1992	**92A18**	
Comité exécutif du Fonds de 1992	**92EC59**	●
Assemblée du Fonds complémentaire	**SA9**	
Conseil d'administration du Fonds de 1971	**71AC31**	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE – FONDS DE 1992

NESA R3

Note du Secrétariat

Objet du document:	Informer le Comité exécutif du Fonds de 1992 de ce nouveau sinistre qui a eu lieu dans le Sultanat d'Oman.
Résumé du sinistre à ce jour:	Le 19 juin 2013, le navire-citerne *Nesa R3* (856 tjb), qui transportait 840 tonnes de bitume en provenance du port de Bandar Abbas en République islamique d'Iran, a coulé au large du port de Mina Sultan Qabous, à Mascate (Oman). Ce drame a coûté la vie au capitaine. Les hydrocarbures ont souillé environ 40 kilomètres de côtes omanaises, entraînant une pollution plus ou moins importante. Au 15 septembre 2013, on ne connaissait pas la quantité d'hydrocarbures restée à bord de l'épave après le naufrage. Cependant, au 1er juillet 2013, les opérations de nettoyage entreprises en mer et sur le rivage avaient permis de récupérer plus de 250 tonnes d'hydrocarbures. Deux demandes d'indemnisation pour les opérations de nettoyage, s'élevant à un montant total de OMR 307 254 (£525 000)[<1>], ont été reçues. D'autres demandes d'indemnisation concernant les opérations de nettoyage en mer et sur le rivage et l'inspection de l'épave sont attendues. Les entreprises du secteur de la pêche et du tourisme pourraient également déposer des demandes d'indemnisation. Le *Nesa R3* transportait une cargaison inférieure à 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants et, à ce titre, n'était pas dans l'obligation de souscrire une assurance. Les propriétaires du *Nesa R3* avaient cependant contracté une assurance auprès de l'Indian Ocean Ship Owners Mutual P&I Club, à Sri Lanka. Au 15 septembre 2013, le propriétaire du navire n'avait pas encore répondu aux demandes du Gouvernement omanais concernant ses intentions, ni confirmé s'il serait en mesure de s'acquitter de ses obligations au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile de payer des indemnités aux personnes ayant subi des dommages dus à la pollution causée par le sinistre. En outre, on ignorait toujours si la police d'assurance du navire couvrait ce sinistre. Par conséquent, bien qu'il soit possible que le montant total des demandes d'indemnisation recevables soit inférieur au montant de la limitation applicable au *Nesa R3*, le Fonds de 1992 sera tenu, selon l'Administrateur, conformément à l'article 4.1 b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, de payer des indemnités pour ce sinistre.

[<1>] Les taux de change utilisés dans le présent document (en vigueur au 1er août 2013) sont les suivants: £1 = 1,0040 DTS et £1 = OMR 0,5837.

Mesures à prendre:	Comité exécutif du Fonds de 1992 Décider s'il convient d'autoriser l'Administrateur à verser des indemnités au titre des demandes d'indemnisation résultant de ce sinistre.

1 Résumé du sinistre

Navire	*Nesa R3*
Date du sinistre	19 juin 2013
Lieu du sinistre	À environ 1,4 mille marin au large du port de Mina Sultan Qabous, à Mascate (Sultanat d'Oman)
Cause du sinistre	Naufrage
Quantité d'hydrocarbures déversée	Plus de 250 tonnes
Zone touchée	Quelque 40 kilomètres de côtes
État du pavillon du navire	Saint-Kitts-et-Nevis
Jauge brute	856 tjb
Assureur P&I	Indian Ocean Ship Owners Mutual P&I Club, Sri Lanka
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	4,51 millions de DTS
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS
Demandes d'indemnisation	Deux demandes d'indemnisation, dont le montant total s'élève à OMR 307 254 (£525 000). D'autres demandes sont attendues.
Poursuites judiciaires	Aucune poursuite judiciaire engagée à ce jour

2 Le sinistre

2.1 Le navire-citerne *Nesa R3* (856 tjb, construit en 1981), a coulé à environ 1,4 mille marin au large du port de Mina Sultan Qabous, à Mascate (Oman), le 19 juin 2013. Ce navire sous pavillon de Saint-Kitts-et-Nevis était arrivé dans le port de Mina Sultan Qabous le 19 juin 2013 afin d'effectuer une livraison de routine de bitume en provenance de Bandar Abbas (République islamique d'Iran).

2.2 Alors qu'il attendait l'arrivée d'un pilote, le capitaine a signalé que le navire était en détresse et a demandé l'assistance du port de toute urgence. Des membres de l'équipage ont déclaré avoir entendu une forte détonation, suivie d'une vibration qui s'est propagée à travers le navire. Immédiatement après, le navire a commencé à prendre de la gîte sur tribord. Des mesures ont été prises pour tenter de rétablir l'équilibre, sans succès, et l'ordre a été donné d'abandonner le navire. La nature exacte des problèmes rencontrés et le déroulement des événements ne sont pas connus; ils font l'objet d'une enquête des autorités omanaises, des propriétaires et de l'État du pavillon.

2.3 Le port a immédiatement mobilisé tous les moyens à sa disposition et a bénéficié en outre de l'aide d'une embarcation de pêche locale qui se trouvait à proximité et qui s'était aperçue que le navire était en détresse. La situation s'est rapidement dégradée et, malgré les moyens supplémentaires déployés sur place, il a été impossible d'empêcher le navire de sombrer. Moins de vingt minutes se sont écoulées entre la demande d'assistance et le naufrage du navire. Les opérations de sauvetage ont permis de secourir neuf des dix membres de l'équipage du navire, avant que ce dernier ne coule à environ 1,4 mille marin au large du port.

2.4 Après s'être assuré que son équipage avait été évacué en toute sécurité, le capitaine du navire est retourné dans sa cabine afin de récupérer les documents de bord. Le navire a alors sombré, ce qui a malheureusement coûté la vie du capitaine.

3 Enquête sur les causes du sinistre

Les autorités omanaises compétentes, les propriétaires et l'administration de l'état du pavillon du navire ont ouvert une enquête à Saint-Kitts-et-Nevis afin de déterminer les causes du sinistre. Cette enquête est toujours en cours.

4 Impact du déversement

4.1 Au moment du sinistre, le navire transportait une cargaison de 840 tonnes de bitume et cinq tonnes de combustible diesel de soute. Au cours du sinistre et du naufrage qui a suivi, une partie de la cargaison et du combustible diesel de soute s'est déversée et s'est répandue sous l'effet du vent et des courants sur quelque 40 kilomètres de côtes omanaises. La quantité exacte de la cargaison et des hydrocarbures de soute qui se sont dispersés n'a pas encore été déterminée.

4.2 Le *Nesa R3* transportait une cargaison de bitume 60/70, qui avait été chargée à une température de 122ºC afin de faciliter la manutention et le pompage. La densité relative de ce type de bitume est de l'ordre de 1,01 à 1,06. Elle est donc supérieure à celle de l'eau douce et peut être supérieure à celle de l'eau de mer (1,025), ce qui signifie que le produit peut être englouti ou immergé.

4.3 Le bitume s'est répandu immédiatement après le déversement. Cependant, il a rapidement refroidi au contact de l'eau de mer, devenant alors très visqueux et formant des nappes épaisses, qui se sont dispersées le long de la côte, sous l'effet du vent et des courants. En raison de la densité relative plus élevée du bitume, certaines nappes étaient partiellement immergées, ce qui a compliqué la détection.

4.4 Des observations effectuées sur place au cours des opérations de nettoyage ont également révélé que dans les zones d'eau peu profonde, les hydrocarbures engloutis et immergés s'étaient remobilisés en raison des températures diurnes élevées, contaminant de nouveau certaines zones précédemment débarrassées des hydrocarbures échoués sur le rivage.

4.5 Le *Nesa R3* a sombré à une profondeur d'environ 65 mètres. Il est donc très probable que le bitume qui se trouve encore à bord du navire ou qui a été déversé à proximité se soit solidifié et soit donc immobile. Les autorités omanaises ont demandé une inspection de l'épave afin de déterminer, entre autres, la quantité et l'état du bitume resté à bord.

5 Opérations de nettoyage

5.1 Immédiatement après le déversement, le Gouvernement omanais a formé un Comité technique national chargé d'identifier et de déployer les moyens nécessaires pour inspecter le navire et de déterminer son état, la cause du sinistre et le statut et l'état de la cargaison. Le Gouvernement omanais a également demandé au Centre d'assistance mutuelle en cas d'urgence dans le milieu marin de fournir des conseils techniques et un soutien au Comité technique national, qui devrait poursuivre son action jusqu'à l'enlèvement des hydrocarbures.

5.2 Le port de Mina Sultan Qabous et le gouvernement central ont déployé des moyens afin de récupérer les hydrocarbures en mer. Lorsqu'il a été clair qu'une partie des hydrocarbures allait tout de même atteindre le littoral, le Gouvernement a engagé deux spécialistes du nettoyage en cas de déversement d'hydrocarbures établis en Oman afin qu'ils entreprennent de nettoyer le littoral sous la direction du Comité technique national. Les opérations de nettoyage ont eu lieu non seulement depuis le rivage, lorsque celui-ci était accessible, mais aussi en mer, à l'aide de navires spécialisés et de bateaux de pêche locaux, qui ont permis de transporter le personnel et l'équipement.

5.3 Au 1er juillet 2013, quelque 250 tonnes de bitume avaient été récupérées et des opérations étaient en cours afin de s'occuper des autres concentrations d'hydrocarbures identifiées. Le bitume récupéré

représentait la plus grosse partie des hydrocarbures flottants et échoués sur le rivage. Les opérations de nettoyage qui ont suivi étaient axées sur la récupération des hydrocarbures immergés dans les zones proches du rivage et sur la surveillance des plages en raison du risque de contamination secondaire. Une étude était également en cours concernant les possibles retombées du déversement des hydrocarbures sur les activités liées à la pêche et au tourisme, ainsi que sur la reproduction des tortues.

5.4 En août 2013, le Comité technique national a lancé un appel d'offres en vue d'une inspection de l'épave visant à identifier la quantité d'hydrocarbures et de combustibles de soute restés à bord et à déterminer si d'autres opérations d'enlèvement étaient nécessaires. Cette inspection devrait avoir lieu au cours de l'automne.

5.5 Les autorités omanaises ont demandé très tôt l'aide du Fonds de 1992 afin de faire face au sinistre. Le Fonds de 1992 a fourni une expertise technique et un soutien afin d'évaluer la pertinence des opérations mises en œuvre jusqu'à ce jour. Le Chef du Service des demandes d'indemnisation/Conseiller technique du Fonds de 1992 ainsi qu'un spécialiste externe de la pêche se sont rendus en Oman en juillet 2013. Le Secrétariat du Fonds de 1992 continue à fournir son soutien et à suivre l'évolution de la situation.

6 Applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds

6.1 Le Sultanat d'Oman est Partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

6.2 La jauge du *Nesa R3* était de 856 tjb. Le montant de limitation applicable au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est donc de 4,51 millions de DTS (£4,5 millions).

6.3 Le propriétaire du *Nesa R3* est la Welance Marine Inc., établie à Charlestown (Saint-Kitts-et-Nevis). Le navire était affrété coque nue à Cyrus Transportation, dont le siège se trouve aux Émirats arabes unis, qui gérait l'exploitation technique et commerciale et la dotation en personnel du navire afin de transporter et de livrer du bitume au dépôt du groupe Cyrus à Mascate.

6.4 Le *Nesa R3* transportait une cargaison inférieure à 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants et, à ce titre, n'était pas dans l'obligation de souscrire une assurance en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Les propriétaires du *Nesa R3* avaient cependant contracté une assurance auprès de l'Indian Ocean Ship Owners Mutual P&I Club, dont le siège se trouve à Sri Lanka. Cependant, il n'a pas encore été possible de déterminer si l'assureur du propriétaire du navire avait émis des certificats ('cartes bleues') pour le navire ou si le navire-citerne avait un certificat concernant la responsabilité au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. L'assureur avait également indiqué que dans tous les cas, la police d'assurance du *Nesa R3* ne serait pas applicable car les hydrocarbures provenaient d'Iran.

6.5 Le Gouvernement omanais a indiqué au Fonds de 1992 qu'il avait contacté les propriétaires et les affréteurs par le biais de leurs représentants légaux en Oman et qu'il leur avait demandé de constituer un fonds de limitation ou d'accorder d'autres types de garanties financières afin de s'acquitter de leurs obligations en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et en vue de l'inspection et de l'éventuel enlèvement de l'épave et de sa cargaison. Au 15 septembre 2013, les propriétaires du navire n'avaient pas constitué un tel fonds, ni accordé d'autres garanties financières. Les autorités omanaises prennent actuellement des mesures visant à inciter le propriétaire du navire à constituer un fonds de limitation ou à déposer une garantie convenable, à un niveau adéquat.

7 Bilan des demandes d'indemnisation

7.1 Le Ministère omanais de l'environnement a transmis au Fonds de 1992 deux demandes d'indemnisation au titre des dépenses encourues par les deux sociétés impliquées dans les opérations

de nettoyage, qui s'élèvent respectivement à OMR 205 315 (£350 000) et OMR 101 939 (£175 000). Le Fonds de 1992 examine actuellement ces demandes.

7.2 D'autres demandes d'indemnisation concernant les opérations de nettoyage ainsi que les répercussions économiques sur l'industrie de la pêche et du tourisme sont attendues. On attend également une demande d'indemnisation au titre des dépenses encourues pour l'inspection de l'épave.

8 Observations de l'Administrateur

8.1 L'Administrateur note avec un profond regret que le capitaine du *Nesa R3* a malheureusement perdu la vie alors qu'il tentait de sauver son navire.

8.2 Il relève que les deux demandes d'indemnisation déposées par les sociétés chargées d'effectuer les opérations de nettoyage ont déjà été transmises par les autorités omanaises au Fonds de 1992 et qu'il est entendu que d'autres demandes d'indemnisation seront transmises au Fonds de 1992 dans un avenir proche.

8.3 Il fait également observer que le *Nesa R3* transportait une cargaison inférieure à 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants et qu'à ce titre, il n'était pas dans l'obligation de souscrire une assurance en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Bien que le navire soit assuré auprès de l'Indian Ocean Ship Owners Mutual P&I Club, l'assureur avait indiqué que la police d'assurance du *Nesa R3* ne s'appliquerait pas au cas présent.

8.4 Il note, en outre, que toutes les tentatives des autorités omanaises visant à obtenir un engagement financier du propriétaire du navire sont restées vaines à ce jour. Il y a donc de fortes raisons de penser que le propriétaire du navire ne s'acquittera pas de ses obligations au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile de payer la totalité des indemnités aux personnes ayant subi des dommages dus à la pollution causée par le sinistre.

8.5 Par conséquent, bien que l'on ignore encore si le montant total des demandes d'indemnisation recevables sera inférieur au montant de limitation applicable au *Nesa R3*, l'Administrateur estime que le Fonds de 1992 sera dans tous les cas tenu de payer des indemnités pour ce sinistre, conformément à l'article 4.1 b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

8.6 L'Administrateur propose donc que le Comité exécutif du Fonds de 1992 l'autorise à verser des indemnités au titre des pertes consécutives au sinistre du *Nesa R3* et à demander au propriétaire du navire de le rembourser.

9 Mesures à prendre

Comité exécutif du Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 est invité à:

a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document;

b) décider s'il convient d'autoriser l'Administrateur à verser des indemnités au titre des demandes d'indemnisation résultant du sinistre; et

c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées en ce qui concerne le traitement de ce sinistre.