



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/NOV25/3/7
Date	18 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

NATHAN E. STEWART

Note du Secrétariat

Objet du document :	Informer le Comité exécutif du Fonds de 1992 des faits les plus récents concernant ce sinistre.
Résumé :	<p>Le 13 octobre 2016, le remorqueur-chaland articulé (RCA) composé du remorqueur <i>Nathan E. Stewart</i> et du chaland-citerne <i>DBL 55</i> s'est échoué près de Bella Bella, en Colombie-Britannique (Canada). Le remorqueur a ensuite coulé, ce qui a conduit au déversement de plus de 107 000 litres de diesel de soute et 2 240 litres de lubrifiants.</p> <p>Une communauté des Premières nations a intenté une action en justice devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique contre les propriétaires, les exploitants, les membres d'équipage et plusieurs autres tierces parties, dont notamment la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) au Canada, le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire. En juillet 2019, la Cour fédérale du Canada a suspendu cette action en justice et a ordonné la constitution d'un fonds de limitation en vertu de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute) et de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le Protocole de 1996 (Convention LLMC 76/96), fondé sur le tonnage combiné des deux bâtiments. À l'époque, la Cour n'avait trouvé aucun fondement justifiant la constitution d'un fonds de limitation tel que prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992).</p>
Faits nouveaux :	Une médiation réunissant les deux parties, à savoir, le demandeur d'une part et les propriétaires des navires d'autre part, a eu lieu les 27 et 28 février 2025. Il est attendu que la médiation se poursuive. La suspension de la procédure est maintenue jusqu'au 26 septembre 2025.
Mesures à prendre :	<p><u>Comité exécutif du Fonds de 1992</u></p> <p>Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.</p>

1 Résumé du sinistre

Navire	RCA composé du remorqueur <i>Nathan E. Stewart</i> et du chaland-citerne <i>DBL 55</i>
Date du sinistre	13 octobre 2016
Cause du sinistre	Erreur humaine (probablement due à la fatigue)
Quantité d'hydrocarbures déversée	110 000 litres de gazole
Zone sinistrée	Entrée du passage Seaforth, Colombie-Britannique (Canada)
État du pavillon du navire	États-Unis d'Amérique
Jauge brute	Pour l'unité RCA, moins de 5 000 unités de tonnage (remorqueur, 320 tjb)
Assureur P&I	Starr Indemnity & Liability Company
Limitation de la responsabilité (Convention LLMC 76/96)	5 568 000 CAD
Procédures judiciaires	<p>Le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire ont été désignés en tant qu'« autres parties ou personnes » dans une procédure judiciaire engagée par une communauté des Premières nations contre les propriétaires des bâtiments devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique.</p> <p>Les propriétaires ont engagé une procédure en limitation devant la Cour fédérale du Canada. Celle-ci a émis des directives pour l'établissement d'un fonds de limitation et le dépôt de demandes d'indemnisation, en application de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute et de la Convention LLMC 76/96.</p> <p>La procédure engagée devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique a été suspendue.</p>

2 Informations générales

- 2.1 En octobre 2018, l'Administrateur a été informé d'un sinistre survenu en 2016. Le 13 octobre 2016, le remorqueur-chaland articulé (RCA) composé du remorqueur *Nathan E. Stewart* et du chaland-citerne *DBL 55* s'est échoué sur le récif Edge près de l'île Athlone, à l'entrée du passage Seaforth, à quelque 10 milles marins à l'ouest de Bella Bella, en Colombie-Britannique (Canada). La coque du remorqueur a fini par se briser et 107 552 litres de diesel de soute ainsi que 2 240 litres de lubrifiants ont été déversés dans l'environnement. Le remorqueur a ensuite coulé et s'est séparé du chaland.
- 2.2 Le RCA revenait d'Alaska (États-Unis d'Amérique) où il avait livré du kérosène et de l'essence et il se rendait au Port de Vancouver. Après la livraison effectuée en Alaska, le chaland *DBL 55*, lors du voyage de retour, était à vide. Lors de son précédent voyage, le *DBL 55* était chargé de kérosène et d'essence.
- 2.3 Lorsque le *Nathan E. Stewart* était en mode poussée, la proue du remorqueur était fixée dans l'encoche en V de la poupe du chaland à l'aide de vérins de couplage pneumatiques. Lorsque les deux bâtiments étaient ainsi connectés, ils constituaient un RCA. Il semblerait que le *Nathan E. Stewart* transitait habituellement entre des installations pétrolières situées dans l'État de Washington (États-Unis d'Amérique) et Vancouver, en Colombie-Britannique (Canada), avec le *DBL 55* ou l'un des autres chalands-citernes de la compagnie, avec un chargement de produits pétroliers raffinés à livrer dans différents ports d'Alaska.

- 2.4 Les faits à l'origine de ce sinistre sont exposés plus en détail dans le [rapport en ligne sur le sinistre du Nathan E. Stewart](#).

3 Applicabilité des Conventions

- 3.1 Le Canada est partie à la CLC de 1992, à la Convention de 1992 portant création du Fonds et au Protocole portant création du Fonds complémentaire.
- 3.2 L'applicabilité des Conventions n'est toutefois pas claire en l'espèce. Premièrement, la question se pose de savoir si le RCA *Nathan E. Stewart/DBL 55* relève de la définition du terme « navire » au sens du paragraphe 1 de l'article premier de la CLC de 1992.
- 3.3 Deuxièmement, au moment du sinistre, le chaland était vide et ne transportait donc pas d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. De plus, il n'a pas été établi si lors de l'un quelconque de ses précédents voyages, il avait transporté des hydrocarbures persistants en vrac en tant que cargaison. Sa dernière cargaison connue était du kérósène et de l'essence, qui sont des produits non persistants.
- 3.4 Si le RCA a transporté des hydrocarbures non persistants lors de précédents voyages, il semblerait que la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds ne soient pas applicables. En pareil cas, étant donné que les hydrocarbures déversés étaient des hydrocarbures de soute, c'est en fait la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute qui devrait s'appliquer.

4 Procédures civiles

- 4.1 En octobre 2018, une communauté des Premières nations composée de cinq tribus a engagé une procédure judiciaire contre les propriétaires, les exploitants, le capitaine et un officier du RCA *Nathan E. Stewart/DBL 55* devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique. Les demandeurs incluaient également comme tiers la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) au Canada, le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire.
- 4.2 Les demandeurs font valoir qu'ils détiennent un titre aborigène et des droits souverains sur la zone affectée par le déversement. Ils déclarent également que la zone sinistrée est un site traditionnel de récolte de ressources alimentaires telles que des palourdes et des ormeaux. Ils soutiennent que le déversement a eu des effets immédiats et à long terme ou risque d'avoir des effets sur les populations de ressources marines, avec la perte de possibilités de récolte. La demande porte sur des pertes liées à la gêne passée et future de l'usage et de la jouissance de la zone par les demandeurs. Elle porte aussi sur des dépenses dues aux opérations d'intervention, notamment à l'évaluation de l'impact du sinistre. Les demandeurs demandent également aux propriétaires des bâtiments de prendre les mesures nécessaires pour évaluer les effets à long terme du déversement.
- 4.3 Les demandeurs plaignent pour l'application de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute, ou à défaut, de la CLC de 1992 et dans ce dernier cas, demandent à ce que le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire indemnissent tout préjudice dépassant la limite fixée par la CLC de 1992. Ils contestent en outre la validité et l'application de la limitation de responsabilité ou de toute autre restriction en ce qui concerne le type de dommages pour lesquels ils pourraient prétendre à des indemnités au titre des Conventions, les considérant comme illégales et comme une atteinte à leurs droits aborigènes puisqu'ils n'ont pas été consultés et n'ont donné leur accord à aucune restriction de leur droit à une indemnisation complète.
- 4.4 Les propriétaires des bâtiments ont déposé une requête pour que la procédure engagée devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique soit suspendue. Ils ont contesté la compétence de cette Cour et soutenu que la Cour fédérale du Canada constituait une instance plus appropriée pour statuer sur ces demandes (voir la section 5).

- 4.5 Les demandeurs ont déposé une requête demandant à la Cour suprême de la Colombie-Britannique de confirmer sa compétence pour statuer sur les demandes présentées contre les propriétaires des bâtiments, malgré l'action en limitation introduite devant la Cour fédérale. Toutefois, depuis lors ils ont ajourné la présentation de cette requête.
- 4.6 Suite à une ordonnance de la Cour fédérale du Canada rendue en juillet 2019, la procédure engagée devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique a été suspendue en attendant la décision finale sur l'action en limitation intentée par les propriétaires des bâtiments devant la Cour fédérale du Canada (voir la section 5).

5 Procédures en limitation

5.1 En mai 2019, les propriétaires des bâtiments ont engagé une procédure devant la Cour fédérale du Canada pour constituer un fonds de limitation et suspendre la procédure devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique.

5.2 En mai 2019 également, la communauté des Premières nations a déposé une requête contestant la compétence de la Cour fédérale à l'égard de la procédure en limitation.

5.3 Arguments des propriétaires des bâtiments

5.3.1 Le propriétaire du chaland *DBL 55* est un affilié du propriétaire du remorqueur *Nathan E. Stewart*. Les propriétaires de ces bâtiments soutiennent que, malgré l'utilisation du système d'accouplement, le remorqueur et le chaland sont demeurés deux bâtiments distincts.

5.3.2 À l'appui de leur demande de constitution d'un fonds de limitation, les propriétaires des bâtiments ont déposé un affidavit d'un de leurs employés déclarant que le remorqueur naviguait entre des installations pétrolières de l'État de Washington (États-Unis d'Amérique) et le Port de Vancouver, en Colombie-Britannique (Canada), le chaland (ou un autre chaland-citerne) étant chargé de produits pétroliers raffinés, et que le chaland n'avait à aucun moment transporté aucune sorte d'hydrocarbures persistants en tant que cargaison.

5.3.3 Les propriétaires ont également fait valoir que la CLC de 1992 ne s'appliquait pas en l'espèce, car ni le remorqueur ni le chaland ne répondaient à la définition du terme « navire » donnée dans cette Convention. En particulier, ces propriétaires font valoir que :

- le chaland n'est pas un « navire » parce qu'à aucun moment il n'avait transporté aucune sorte d'hydrocarbures persistants en tant que cargaison ; et
- le remorqueur et le chaland doivent être considérés comme deux bâtiments distincts lorsqu'on aborde la question de la limitation de responsabilité. Le remorqueur n'est pas un « navire » parce qu'il n'était pas apte à transporter des hydrocarbures en tant que cargaison. Le carburant diesel et les lubrifiants qui se sont échappés lors du sinistre étaient des hydrocarbures de soute utilisés uniquement pour le fonctionnement ou la propulsion du remorqueur.

5.4 Arguments de la communauté des Premières nations

5.4.1 La communauté des Premières nations a fait valoir qu'au moment de l'échouement, le remorqueur et le chaland étaient manœuvrés, naviguaient et étaient éclairés comme un seul navire [étant rigidement raccordés entre eux par un « JAK » (système de couplage RCA)] de sorte que, pour établir le critère de limitation de responsabilité, il fallait considérer que l'ensemble remorqueur-chaland articulé (« RCA ») constituait une sorte d'« unité composite » (au sens du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer et du Règlement canadien sur les abordages correspondant) laquelle était en fait et en droit un « seul navire ».

5.4.2 Les demandeurs de la communauté des Premières nations soutiennent également que, dans la mesure où la propriété commune du remorqueur et du chaland est pertinente pour déterminer si la limitation de la responsabilité doit se fonder sur le tonnage total des deux bâtiments, le remorqueur et le chaland étaient tous deux en propriété commune au sens de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute et de la Convention LLMC 76/96 puisque :

- a) les propriétaires inscrits faisaient partie du même groupe de sociétés ayant des activités interdépendantes contribuant à une entreprise commune ou ayant une gestion, un contrôle et une direction communs ; ou
- b) les propriétaires inscrits étaient assujettis à un degré suffisant de contrôle commun du groupe pour justifier la levée du voile social ; ou
- c) le remorqueur et le chaland avaient le même affréteur, gestionnaire ou exploitant, chacun d'eux étant défini comme « propriétaire de navire » dans lesdites Conventions.

5.4.3 Les demandeurs ont contesté l'affirmation des propriétaires des bâtiments selon laquelle le remorqueur était un bâtiment distinct du chaland, mais ils ont fait valoir que, si les propriétaires avaient gain de cause sur ce point, ce serait une autre raison pour laquelle on ne pourrait pas appliquer la CLC de 1992, puisque les hydrocarbures détenus en tant que cargaison dans le chaland ne seraient pas une cargaison du remorqueur et que le remorqueur ne pourrait donc pas être considéré comme transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, conformément à la définition du terme « navire » donnée dans la CLC de 1992.

5.5 Arrêt rendu par la Cour fédérale du Canada en juillet 2019

5.5.1 En juillet 2019, la Cour fédérale du Canada a rendu une décision accueillant la requête des propriétaires des bâtiments et interdisant à tout demandeur d'engager ou de poursuivre devant tout tribunal autre que la Cour fédérale une procédure contre lesdits propriétaires jusqu'à ce que la procédure en limitation ait abouti. La communauté des Premières nations ne pouvait donc pas poursuivre son action contre les propriétaires devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique. La Cour fédérale a également décidé qu'un fonds de limitation devrait être constitué conformément à la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute et à la Convention LLMC 76/96, compte tenu du tonnage combiné du remorqueur et du chaland. La Cour a conclu qu'il n'y avait aucun fondement factuel justifiant de constituer à ce stade un fonds de limitation tel que prévu par la CLC de 1992.

5.5.2 Comme la Cour en a décidé, les demandes seront traitées devant cette dernière dans le cadre de la procédure en limitation.

5.5.3 Suite à la décision de la Cour fédérale, les propriétaires des bâtiments ont depuis lors déposé auprès de la Cour une garantie bancaire d'un montant de 5 568 000 CAD, plus les intérêts.

5.5.4 Ultérieurement, la Cour devra également déterminer si, aux fins de la limitation de la responsabilité, le chaland et le remorqueur constituaient ou non une seule unité.

5.5.5 Finalement, les propriétaires seront soumis à l'obligation de communication préalable et devront fournir tous les renseignements et documents pertinents, y compris des informations détaillées sur la nature des substances transportées à bord du remorqueur et du chaland. La Cour devrait pouvoir ainsi décider si le sinistre relève ou non du champ d'application de la CLC de 1992.

5.6 Médiation

- 5.6.1 Les propriétaires des navires et le demandeur ont accepté, sur une base volontaire, de prendre part à une médiation.
- 5.6.2 Les parties impliquées ont demandé à la Cour que la procédure soit suspendue auprès de la Cour fédérale jusqu'au 31 mars 2025 afin de permettre la tenue de discussions en vue d'un possible accord dans le cadre de la médiation privée.
- 5.6.3 Une médiation réunissant les deux parties, à savoir, le demandeur d'une part et les propriétaires des navires d'autre part, a eu lieu les 27 et 28 février 2025. Le capitaine du *Nathan E. Stewart*, qui était également personnellement poursuivi, y a également pris part. Il est attendu que la médiation se poursuive. La suspension de la procédure est maintenue jusqu'au 26 septembre 2025.

6 Demandes d'indemnisation

- 6.1 Les FIPOL n'ont reçu aucune demande d'indemnisation au titre de ce sinistre, mais d'après les écritures soumises à la Cour, on comprend que les propriétaires des bâtiments ont versé quelque 3,5 millions CAD à la communauté des Premières nations pour les services rendus pendant les opérations d'intervention et les demandes ultérieures nées du sinistre.
- 6.2 Cette communauté n'a pas encore quantifié ses demandes d'indemnisation, mais, selon elle, elle aurait encouru :
- i) des dépenses opérationnelles lors des opérations d'intervention et des évaluations subséquentes de l'impact sur l'environnement, dépenses qui n'auraient pas été entièrement indemnisées par les propriétaires ; et
 - ii) un préjudice découlant de la perte de ressources marines à évaluer en vertu :
 - a) des droits aborigènes qui seront établis lors de la procédure civile ;
 - b) des droits découlant de licences commerciales ; et
 - c) des droits publics de pêche.
- 6.3 De plus, les propriétaires des bâtiments ont pris à leur charge tous les coûts des opérations d'intervention menées à la suite du sinistre, y compris ceux encourus par les autorités canadiennes.

7 Point de vue de l'Administrateur

- 7.1 L'applicabilité des Conventions de 1992 n'est pas claire en l'espèce, à deux titres essentiellement : premièrement, il n'a pas été établi si le RCA *Nathan E. Stewart/DBL 55* pouvait être considéré comme un « navire » au sens du paragraphe 1 de l'article premier de la CLC de 1992 et deuxièmement, même si tel était le cas, l'unité ne transportait pas, en réalité, d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison au moment du sinistre et il n'a pas été établi clairement si lors de l'un quelconque de ses précédents voyages, il lui était arrivé de transporter des hydrocarbures persistants. Sa dernière cargaison connue était du kérosène et de l'essence, qui sont des produits non persistants.
- 7.2 En juillet 2019, la Cour fédérale du Canada a conclu que, d'après les faits connus à cette date, il n'y avait aucun fondement factuel justifiant l'application de la CLC de 1992. D'autre part, les demandeurs n'invoquent pas cette Convention mais bien la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute et c'est à titre de précaution et comme solution alternative qu'ils avaient plaidé l'application de la CLC de 1992. Il est donc peu probable que les FIPOL restent impliqués dans cette affaire.

- 7.3 Les FIPOL suivront l'évolution de la médiation par l'intermédiaire de leur avocat au Canada, dans l'intention d'obtenir la confirmation qu'aucune demande d'indemnisation ne sera jamais présentée contre les Fonds.

8 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.
