



40 ANS

D'INDEMNISATION AUX
VICTIMES DE DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION PAR LES
HYDROCARBURES

F

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/OCT18/3/13	
Date	22 octobre 2018	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds de 1992	92A23	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC71	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SA15	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE – FONDS DE 1992

SINISTRE SURVENU AU CANADA

Note du Secrétariat

Objet du document:	Rendre compte d'un sinistre donnant lieu à une pollution par les hydrocarbures et dont le Fonds de 1992 peut avoir à connaître.
Résumé:	<p>En octobre 2018 l'Administrateur a reçu signification d'une procédure concernant un sinistre survenu deux ans plus tôt, en 2016. 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 sur le récif Edge près de l'île Athlone, à l'entrée du passage Seaforth, à environ 10 milles marins à l'ouest de Bella Bella, en Colombie britannique (Canada). La coque du remorqueur a fini par se briser et environ 110 000 litres de gazole ont été déversés dans l'environnement. Le remorqueur a ensuite coulé et s'est séparé du chaland.</p> <p>Une communauté des Premières nations composée de cinq tribus a intenté une action en justice contre le propriétaire, les exploitants, le capitaine et un officier du RCA <i>Nathan E. Stewart/DBL 55</i>. Les demandeurs incluent également des tiers, notamment la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires au Canada, le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire.</p>
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	Remorqueur-chaland articulé (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 touchée	Entrée du passage Seaforth, Colombie britannique (Canada)
État du pavillon du navire	États-Unis
Jauge brute	Pour l'unité RCA, moins de 5 000 unités de tonnage (remorqueur, 320 tjb)
Assureur P&I	Standard Club
Procédures judiciaires	Le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire ont été désignés en tant qu'"autres parties ou personnes" dans les procédures judiciaires.

2 Historique

- 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 environ 10 milles marins à l'ouest de Bella Bella, en Colombie britannique (Canada). La coque du remorqueur a fini par se briser et environ 110 000 litres de gazole ainsi que de l'huile de graissage, de l'huile hydraulique, de l'huile pour engrenages et des lubrifiants usagés ont été déversés dans l'environnement. Le remorqueur a ensuite coulé et s'est séparé du chaland.
- 2.2 Le RCA revenait d'Alaska où il avait livré du kérosène et de l'essence et il se rendait au Port de Vancouver. Après sa livraison en Alaska, le chaland-citerne *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 navires étaient ainsi connectés, ils constituaient un remorqueur-chaland articulé (RCA). Il semblerait que le *Nathan E. Stewart* transitait habituellement entre des installations pétrolières 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 en Alaska.
- 2.4 Le RCA était assuré par le Standard Club.

3 Opérations d'intervention

- 3.1 L'équipage a tenté d'entourer le RCA avec un barrage de rétention des hydrocarbures, mais cela a échoué car la mer et le temps étaient mauvais.
- 3.2 Les hydrocarbures de soute du remorqueur ont été transférés dans l'une des citernes du chaland. Quelque 30 000 litres de carburant diesel ont été transférés par l'équipage du *Nathan E. Stewart* au *DBL 55* avant que ne coule le remorqueur. Environ 119 000 litres de gazole et d'huile de graissage ont été récupérés du remorqueur au cours des opérations d'intervention d'urgence.
- 3.3 En novembre 2016, le *Nathan E. Stewart* a été soulevé par une équipe de sauvetage, placé sur une barge à pont et remorqué vers un autre lieu.

4 Applicabilité des Conventions

- 4.1 Le Canada est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992), à la Convention de 1992 portant création du Fonds et au Protocole portant création du Fonds complémentaire.
- 4.2 L'application des Conventions n'est toutefois pas claire en l'espèce. Premièrement, il n'est pas possible de déterminer clairement si le RCA *Nathan E. Stewart/DBL 55* relève de la définition de 'navire' au sens du paragraphe 1 de l'article premier de la CLC de 1992.
- 4.3 Deuxièmement, au moment du sinistre, le chaland était vide et ne transportait par conséquent 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 kérosène, un produit non persistant.

- 4.4 Si le RCA a transporté des hydrocarbures non-persistants lors de précédents voyages, il semblerait que la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds ne soient pas applicables. En pareil cas, étant donné que les hydrocarbures déversés étaient des hydrocarbures de soute, c'est la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention sur les hydrocarbures de soute) qui pourrait s'appliquer à la place.

5 Enquête sur la cause du sinistre

L'enquête sur la cause du sinistre montre que ce dernier a été dû à une erreur humaine provoquée par la fatigue. Il semble que le RCA ait manqué un changement de cap et se soit échoué.

6 Procédure civile

- 6.1 Une communauté des Premières nations composée de cinq tribus a engagé une procédure judiciaire contre le propriétaire, les exploitants, le capitaine et un officier du RCA *Nathan E. Stewart/DBL 55*. Les demandeurs incluent également comme tiers la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires au Canada, le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire.
- 6.2 Les demandeurs font valoir qu'ils ont un titre aborigène et des droits souverains sur la zone touchée. Ils déclarent également que la zone touchée par le déversement est un site traditionnel de récolte de ressources alimentaires telles que des palourdes et des ormeaux. Les demandeurs allèguent que le déversement a eu des conséquences immédiates et à long terme ou des risques de conséquences sur les populations de ressources marines, avec une perte de possibilités de récolte. La demande inclut des pertes liées à l'interférence passée et future dans l'usage et la jouissance de la zone par les demandeurs. Elle porte aussi sur des dépenses en relation avec les opérations d'intervention, y compris l'évaluation de l'impact du sinistre. Les demandeurs exigent également que le propriétaire du navire prenne les mesures nécessaires pour évaluer les effets à long terme du déversement.
- 6.3 Les demandeurs plaident pour l'application de la Convention sur les hydrocarbures de soute ou à défaut de la CLC de 1992, et dans ce dernier cas, exigent que le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire paient pour 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 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 pour aucune restriction de leur droit à une indemnisation complète.

7 Point de vue de l'Administrateur

- 7.1 L'application des Conventions n'est pas claire en l'espèce, principalement à deux titres: premièrement, il n'a pas été possible de déterminer clairement 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 elle avait transporté des hydrocarbures persistants en vrac en tant que cargaison. Sa dernière cargaison connue était du kérosène, un produit non persistant.
- 7.2 Même s'il était avéré que ce cas relève de la CLC de 1992 et de la Convention portant création du Fonds, rien n'indique que les dommages dépasseraient la limite de responsabilité du propriétaire du navire telle que prévue par la CLC de 1992.

7.3 L'Administrateur suivra cette affaire et rendra compte de tout fait nouveau au Comité exécutif lors d'une future session.

8 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.
