



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/APR19/3/8	
Date	22 février 2019	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds de 1992	92AES23	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC72	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SAES7	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE — FONDS DE 1992

BOW JUBAIL

Note du Secrétariat

Objet du document:	Rendre compte d'un sinistre de pollution par les hydrocarbures susceptible de mettre en cause le Fonds de 1992.
Résumé:	<p>Le 23 juin 2018, le pétrolier et chimiquier <i>Bow Jubail</i> (23 196 tjb) a heurté une jetée appartenant à la société LBC Tank Terminals à Rotterdam (Royaume des Pays-Bas). Par suite de cette collision, une fuite s'est produite dans la zone de la citerne à combustible de tribord, ce qui a entraîné un déversement de fuel-oil dans le port. La pollution qui s'en est suivie a souillé des navires à proximité, des quais et d'autres biens, ainsi que la faune et la flore.</p> <p>Au moment du sinistre, le <i>Bow Jubail</i> était lesté. Les hydrocarbures déversés étaient des hydrocarbures de soute.</p> <p>Le propriétaire du navire a sollicité du tribunal de district de Rotterdam l'autorisation de limiter sa responsabilité conformément à la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le Protocole de 1996 (LLMC 76/96) (14 312 384 DTS). Le propriétaire du navire a fait valoir que le sinistre était couvert par l'article 1.8 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).</p> <p>En novembre 2018, le tribunal de district de Rotterdam a jugé que le propriétaire du navire n'avait pas prouvé que le navire-citerne ne contenait pas de résidus d'hydrocarbures persistants au moment du sinistre et que le <i>Bow Jubail</i> était donc un navire au sens du paragraphe 1 de l'article premier de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992). Le propriétaire du navire a saisi la cour d'appel de La Haye.</p> <p>La charge de la preuve en l'espèce incombe au propriétaire du navire. Si celui-ci ne peut prouver que le <i>Bow Jubail</i> n'avait pas de résidus d'hydrocarbures en vrac à son bord, c'est la CLC de 1992 qui s'appliquera. Le critère pertinent sera celui appliqué par le droit local, en l'occurrence le droit néerlandais.</p>

Le navire est assuré auprès de Gard P&I (Bermuda) Ltd, qui est membre de l'International Group of P&I Associations. Le montant de limitation applicable au *Bow Jubail* si la CLC de 1992 devait s'appliquer serait de 15 991 676 DTS, mais le propriétaire du *Bow Jubail* 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) aux termes duquel il devrait rembourser au Fonds de 1992, sur une base volontaire, la différence entre le montant de limitation applicable au *Bow Jubail* en vertu de la CLC de 1992 et le montant des indemnités versées par le Fonds de 1992, à concurrence de 20 millions de DTS.

Jusqu'à présent, le propriétaire du navire a reçu quelque 150 demandes d'indemnisation. Celles-ci n'ont pas encore été quantifiées mais le montant total des dommages par pollution dépassera probablement la limite qui s'appliquerait au navire en vertu de la CLC de 1992, et dans ce cas, tant la Convention de 1992 portant création du Fonds que le Protocole portant création du Fonds complémentaire pourraient s'appliquer au sinistre.

En revanche, si le propriétaire du navire parvenait à prouver qu'il n'y avait pas de résidus de ce type à bord, le sinistre relèverait de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute et, par conséquent, le montant de limitation applicable serait celui prévu par la Convention LLMC de 1976, telle que modifiée par le Protocole de 1996 (LLMC 76/96).

Mesures à prendre:

Comité exécutif du Fonds de 1992

Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

1 Résumé du sinistre

Navire	<i>Bow Jubail</i>
Date du sinistre	23 juin 2018
Lieu du sinistre	Rotterdam (Pays-Bas)
Cause du sinistre	Collision
Quantité d'hydrocarbures déversée	Environ 217 tonnes de fuel-oil lourd
Zone touchée	Port de Rotterdam (Pays-Bas)
État du pavillon du navire	Norvège
Jauge brute	23 196 tjb
Assureur P&I	Gard P&I (Bermuda) Ltd
Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute	Si la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute devait s'appliquer, la limite serait de 14 millions de DTS
Limite fixée par la CLC	Elle serait d'environ 16 millions de DTS
Applicabilité de STOPIA/TOPIA	Si les Conventions de 1992 devaient s'appliquer, STOPIA 2006 (tel que modifié en 2017) s'appliquerait, avec une limite de 20 millions de DTS
Limite fixée par la CLC, la Convention de 1992 portant création du Fonds et le Protocole portant création du Fonds complémentaire	En cas d'application des Conventions, la limite serait de 750 millions de DTS

Procédures judiciaires	<p>Le tribunal de district de Rotterdam ayant jugé que le <i>Bow Jubail</i> pouvait être considéré comme un navire au sens de la CLC de 1992, le propriétaire du navire ne pouvait invoquer la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute pour limiter sa responsabilité.</p> <p>Le propriétaire du navire a interjeté appel en faisant valoir que la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute devrait s'appliquer en l'espèce puisque le <i>Bow Jubail</i> n'était pas un navire au sens de la CLC de 1992.</p>
------------------------	--

2 Rappel des faits

- 2.1 Le 23 juin 2018, le pétrolier et chimiquier *Bow Jubail* (23 196 tjb) a heurté une jetée appartenant à la société LBC Tank Terminals à Rotterdam (Royaume des Pays-Bas). Par suite de cette collision, une fuite s'est produite dans la zone de la citerne à combustible de tribord, ce qui a entraîné un déversement de fuel-oil dans le port. La pollution qui s'en est suivie a souillé des navires à proximité, des quais et d'autres biens, ainsi que la faune et la flore.
- 2.2 Au moment du sinistre, le *Bow Jubail* était lesté.
- 2.3 Le propriétaire du navire a reçu à ce jour quelque 150 demandes d'indemnisation. Bien que les demandes n'aient pas encore été quantifiées, certains éléments indiquent que le montant réclamé pourrait être supérieur à USD 50 millions.

3 Applicabilité des Conventions

- 3.1 Les Pays-Bas sont partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et à la Convention de 1992 portant création du Fonds ainsi qu'au Protocole portant création du Fonds complémentaire.
- 3.2 Le paragraphe 1 de l'article premier de la CLC de 1992 définit le terme 'navire' comme suit: 'tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport **à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac**'.
- 3.3 Au moment du sinistre, le *Bow Jubail* était lesté. Le pétrole déversé était du combustible de soute. La question est de savoir s'il y avait des résidus de cargaisons précédentes à bord. La charge de la preuve pour établir l'absence de résidus à bord incombe au propriétaire du navire. Le critère pertinent sera celui appliqué par le droit local, en l'occurrence le droit néerlandais.
- 3.4 Si le propriétaire du navire ne peut prouver que le *Bow Jubail* n'avait pas de résidus d'hydrocarbures en vrac à son bord, c'est la CLC de 1992 qui s'appliquera. En pareil cas, et vu que le montant total des dommages par pollution dépassera probablement la limite qui s'appliquerait au navire en vertu de cette convention, aussi bien la Convention de 1992 portant création du Fonds que le Protocole portant création du Fonds complémentaire pourraient être applicables à ce sinistre.
- 3.5 Le navire est assuré auprès de la Gard P&I (Bermuda) Ltd, qui est membre de l'International Group of P&I Associations. Le montant de limitation applicable au *Bow Jubail* si la CLC de 1992 devait s'appliquer serait de 15 991 676 DTS, mais le propriétaire du *Bow Jubail* étant 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), il devrait effectuer, sur une base volontaire, un remboursement au Fonds de 1992 à hauteur de 20 millions de DTS.

3.6 Toutefois, si le propriétaire du navire parvient à prouver qu'il n'y avait pas de résidus de ce type à bord, le sinistre relèvera 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 ce sera donc le montant de limitation prévu par la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le Protocole de 1996 (LLMC 76/96) qui sera applicable. La limite de responsabilité pour les demandes d'indemnisation pour dommages matériels applicables au *Bow Jubail* en vertu de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute serait de 14 312 384 DTS.

4 Procédure en limitation

4.1 Le propriétaire du navire a sollicité du tribunal de district de Rotterdam l'autorisation de limiter sa responsabilité conformément à la LLMC 76/96. Il a fait valoir que le sinistre était couvert par l'article 1.8 de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute. Il a donc demandé à pouvoir constituer un fonds de limitation pour les dommages matériels sous la forme d'une garantie émise par son assureur, Gard P&I (Bermuda) Ltd.

4.2 À la demande du tribunal, le propriétaire du navire a présenté un rapport technique qui concluait qu'il ne restait à bord du navire aucune cargaison d'hydrocarbures ni de résidus, persistants ou non, ni avant ni au moment du sinistre.

4.3 Une audience a eu lieu le 28 septembre 2018 à l'occasion de laquelle le propriétaire du navire a fait valoir que, même si l'on pouvait penser qu'au cours du voyage précédant le sinistre, de Houston à Rotterdam en passant par Anvers, le *Bow Jubail* transportait des 'hydrocarbures' au sens de la CLC de 1992, les citernes étaient exemptes de résidus d'hydrocarbures au moment du sinistre, et que la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute s'appliquait donc audit sinistre.

4.4 Le propriétaire du navire a également fait valoir que toutes les citernes dans lesquelles des hydrocarbures avaient été transportés avaient été soumises à un pré-lavage prévu par la Convention MARPOL (Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires) et à un 'lavage commercial' supplémentaire.

4.5 La plupart des demandeurs présents à l'audience ont fait valoir que les éléments qui avaient été présentés au tribunal ne prouvaient pas que le navire ne contenait pas de résidus de cargaison d'hydrocarbures et que, par conséquent, le sinistre et l'indemnisation ne devaient pas relever de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute mais de la CLC de 1992 et de la Convention de 1992 portant création du Fonds ainsi que du Protocole portant création du Fonds complémentaire.

4.6 Le propriétaire du navire a soutenu que c'était les faits de l'espèce qui devaient déterminer quelle convention et quelles limites devaient s'appliquer et non simplement le désir des demandeurs d'appliquer la convention la plus avantageuse pour eux.

4.7 Le tribunal a rendu sa décision en novembre 2018, estimant que le propriétaire du navire n'avait pas suffisamment prouvé que les citernes du *Bow Jubail* ne contenaient pas de résidus d'hydrocarbures persistants transportés en vrac au moment du sinistre, comme le prévoit le paragraphe 1 de l'article premier de la CLC de 1992. Le tribunal a refusé au propriétaire du navire la possibilité d'apporter d'autres éléments de preuve à l'appui de son point de vue selon lequel les citernes étaient exemptes de résidus de cargaison d'hydrocarbures. Le tribunal considérait que le *Bow Jubail* était un navire au sens de la CLC de 1992. Il a plus particulièrement estimé ce qui suit:

- Dans une procédure en limitation, le demandeur doit appuyer sans tarder sa demande sur des moyens clairs afin que les défendeurs, les parties intéressées et le tribunal puissent examiner l'affaire comme il convient et en s'y étant bien préparés et que le tribunal puisse ensuite rendre sa décision.

- Étant donné qu'un autre débat peut avoir lieu dans le cadre des procédures de validation des demandes d'indemnisation ou des procédures de recours, la procédure en limitation n'est pas la bonne étape pour apporter des preuves dans la première phase de la procédure.
- Il n'y a pas de délai pour déposer une demande de limitation de responsabilité. En tant que demandeur, le propriétaire du navire aurait pu prendre tout le temps nécessaire pour préparer et justifier sa demande. Même s'il n'avait réalisé qu'après le dépôt de sa demande que l'applicabilité de la CLC de 1992 ferait également l'objet d'une enquête, il aurait pu solliciter l'ajournement de l'audience ou il aurait pu retirer sa demande pour la soumettre à nouveau une fois celle-ci achevée. Or, il ne l'a pas fait.
- Pour les raisons précitées, le tribunal a décidé d'imputer au propriétaire du navire le caractère incomplet des documents et le manque de clarté concernant la présence de résidus au sens de la CLC de 1992 et a décidé de ne pas accorder audit propriétaire la possibilité de développer son point de vue.

Recours présenté par le propriétaire du navire

4.8 Le propriétaire du navire a saisi la cour d'appel de La Haye. Dans son recours, il a fait valoir ce qui suit:

- Toutes les cargaisons pouvant être qualifiées d'hydrocarbures au sens de la CLC de 1992 avaient été déchargées à Anvers et à Rotterdam. La question clé de l'appel est la réserve accompagnant la définition du terme 'navire' dans la CLC: Restait-il des résidus à la suite du transport d'hydrocarbures en vrac à bord au moment du sinistre? Le propriétaire du navire est d'avis que le navire n'a pas la qualité de 'navire' au sens de la CLC de 1992 puisqu'il n'y avait aucun résidu d'hydrocarbures persistants en vrac à bord.
- Un navire peut être un navire relevant de la CLC à une étape de sa vie et un navire ne relevant pas de la CLC à une autre étape. Le nettoyage du navire après le déchargement d'une cargaison d'hydrocarbures persistants en vrac jusqu'à ce qu'il soit 'exempt d'hydrocarbures' fait que le bâtiment n'a plus la qualité de navire au sens du paragraphe 1 de l'article premier de la CLC de 1992.
- Les citernes du navire ont été nettoyées afin d'être 'exemptes d'hydrocarbures' conformément aux règles de la Convention MARPOL et de ce fait, en vertu desdites règles, le navire ne transportait plus d'hydrocarbures ni de mélanges d'hydrocarbures à son bord. En outre, les citernes du navire avaient également été nettoyées au moyen d'un 'lavage commercial' afin de rendre le navire apte à transporter une nouvelle cargaison. Cela signifie que le navire n'était plus un navire au sens de la CLC de 1992 et que la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute s'appliquait donc. Le fait d'être 'exempt d'hydrocarbures' au sens de la Convention MARPOL, qui est consigné dans le registre des hydrocarbures, signifie que le navire était également exempt de résidus au sens du paragraphe 1 de l'article premier de la CLC de 1992.
- Un navire transportant réellement une cargaison autre qu'une cargaison d'hydrocarbures persistants n'a jamais été considéré comme un 'navire' au sens de la CLC de 1992, et par conséquent un déversement de combustible de soute provenant d'un tel navire n'a jamais encore été considéré comme relevant de cette convention. Seuls les déversements de combustible de soute provenant de navires-citernes lestés avant le nettoyage ont été considérés comme relevant potentiellement de la CLC de 1992.

4.9 L'arrêt de la cour d'appel devrait être rendu en 2019.

5 Point de vue de l'Administrateur

- 5.1 Ce cas est intéressant, car on peut se demander effectivement si c'est la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute ou la CLC de 1992 qui s'applique. Tout repose sur la question de savoir s'il existe des résidus de cargaisons précédentes d'hydrocarbures persistants à bord d'un navire lesté.
- 5.2 C'est au propriétaire du navire qu'il incombe de prouver qu'au moment du sinistre il n'y avait pas à bord du *Bow Jubail* de résidus d'hydrocarbures persistants provenant de cargaisons précédentes. D'après le jugement rendu par le tribunal de district de Rotterdam, il ne s'est pas acquitté de cette charge de la preuve.
- 5.3 Le propriétaire du navire a fait appel et une décision de la cour d'appel est attendue. Si un jugement définitif d'un tribunal compétent décidait que ce sont la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds qui s'appliquent, le Fonds de 1992 verserait les indemnités requises et serait remboursé par le propriétaire du navire conformément à la disposition pertinente de STOPIA. En revanche, si le propriétaire du navire obtenait gain de cause, c'est la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute qui s'appliquerait et le Fonds de 1992 ne serait pas impliqué dans cette affaire.
- 5.4 Si la CLC de 1992 s'applique, le montant de limitation ne sera versé qu'aux demandeurs sollicitant une indemnisation pour dommages dus à la pollution, alors que le montant de limitation prévu par la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute, qui serait fondé sur la LLMC 76/96, sera versé aux autres types de demandeurs et les demandes devront donc être traitées en concurrence.
- 5.5 Il est probable que les demandes d'indemnisation dépassent USD 50 millions et la décision de la cour pourrait donc avoir une incidence financière sur le Fonds.
- 5.6 L'Administrateur continuera de suivre cette affaire et rendra compte des faits nouveaux au Comité exécutif à une session ultérieure.

6 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.
