



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/MAY23/3/6	
Date	6 avril 2023	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds de 1992	92AES27	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC80	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SAES11	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE — FONDS DE 1992

BOW JUBAIL

Note du Secrétariat

Objet du document : Informer le Comité exécutif du Fonds de 1992 des faits les plus récents concernant ce sinistre.

Résumé : 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.

Au moment du sinistre, le *Bow Jubail* était lesté. Les hydrocarbures déversés étaient des hydrocarbures de soute. 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 (Convention LLMC 76/96). Il 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 sur les hydrocarbures de soute de 2001).

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. Le tribunal a considéré que le *Bow Jubail* avait la qualité de navire au sens de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et a décidé de ne pas autoriser le propriétaire du navire à limiter sa responsabilité en vertu de la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001. Le propriétaire du navire a saisi la cour d'appel de La Haye.

Cette dernière a rendu son arrêt le 27 octobre 2020, confirmant la décision du tribunal de district de Rotterdam selon laquelle la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001 ne s'appliquait pas au sinistre du *Bow Jubail*, étant donné que le propriétaire du navire n'avait pas prouvé que le *Bow Jubail* ne contenait pas de résidus d'hydrocarbures persistants au moment du sinistre et que, de fait, il avait la qualité de navire au sens de la CLC de 1992. Le propriétaire du navire a fait appel de cet arrêt devant la Cour suprême des Pays-Bas. Le Fonds de 1992 a demandé à se joindre à la procédure d'appel engagée devant la Cour suprême et en décembre 2021, la Cour suprême a fait droit à la demande subsidiaire du Fonds de 1992 d'être admis en tant que partie intéressée dans la procédure.

Si le propriétaire du navire réussissait à prouver qu'il n'y avait pas de résidus de ce type à bord, le sinistre relèverait de la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001 et, par conséquent, c'est le montant de limitation prévu par la Convention LLMC 76/96 qui s'appliquerait. La charge de la preuve incombe en l'espèce au propriétaire du navire. Si celui-ci 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. Le critère pertinent sera celui appliqué par le droit local, en l'occurrence le droit néerlandais.

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, la Convention de 1992 portant création du Fonds pourrait s'appliquer au sinistre. En revanche, si ce scénario prévaut, il est peu probable que le Protocole portant création du Fonds complémentaire s'applique car les pertes ne dépasseraient sans doute pas la limite de responsabilité prévue par la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Des actions en justice ont été engagées par plusieurs demandeurs devant le tribunal de district de Rotterdam contre le propriétaire du navire, son assureur et d'autres parties. Le Fonds de 1992 a été notifié ou inclus en tant que défendeur dans certaines de ces actions, au cas où la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliqueraient à ce sinistre.

Faits nouveaux : L'avocat général a rendu ses conclusions en décembre 2022. Dans ses conclusions, il conseille de rejeter le pourvoi incident en cassation formé par le Fonds de 1992 et le pourvoi principal formé par le propriétaire du navire et le Fonds de 1992 (paragraphe 4.9.10 et 4.9.11).

Le Fonds de 1992 a répondu aux conclusions de l'avocat général sur le pourvoi incident en cassation formé par le Fonds (paragraphe 4.9.12).

Le propriétaire du navire a répondu aux conclusions de l'avocat général sur le pourvoi principal en cassation quant à la question de savoir si la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001 ou la CLC de 1992 s'appliquaient au sinistre du *Bow Jubail* (paragraphe 4.9.13).

La Cour suprême a rendu son arrêt le 31 mars 2023, confirmant les décisions précédentes du tribunal de district de Rotterdam et de la cour d'appel de La Haye.

Documents pertinents : Le rapport en ligne sur le sinistre du *Bow Jubail* figure sous la section « Sinistres » du site Web des FIPOL.

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 avec une jetée
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 sur les hydrocarbures de soute de 2001	Si la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001 devait s'appliquer, la limite serait de quelque 14 millions de DTS.
Limite fixée par la CLC de 1992	Si la CLC de 1992 devait s'appliquer, la limite serait d'environ 16 millions de DTS.
Applicabilité de STOPIA/TOPIA	Si la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds devaient s'appliquer, STOPIA 2006 (tel que modifié en 2017) s'appliquerait également, avec une limite de 20 millions de DTS.
Limite fixée par la CLC de 1992, la Convention de 1992 portant création du Fonds et le Protocole portant création du Fonds complémentaire	En vertu des trois conventions, la limite serait de 750 millions de DTS.
Procédures judiciaires	<p>La cour d'appel de La Haye a confirmé la décision du tribunal de district de Rotterdam selon laquelle le <i>Bow Jubail</i> pouvait être considéré comme un navire au sens de la CLC de 1992 de sorte que le propriétaire du navire ne pouvait pas invoquer la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001 pour limiter sa responsabilité.</p> <p>Le propriétaire du navire a fait appel devant la Cour suprême en faisant valoir que la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001 devrait s'appliquer à cette affaire puisque le <i>Bow Jubail</i> n'était pas un navire au sens de la CLC de 1992. La Cour suprême a décidé d'admettre le Fonds de 1992 en tant que partie intéressée dans la procédure.</p> <p>Des actions en justice ont été engagées par plusieurs demandeurs devant le tribunal de district de Rotterdam contre le propriétaire du navire, son assureur et d'autres parties. Le Fonds de 1992 a été notifié ou inclus en tant que défendeur dans certaines de ces actions, au cas où la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliqueraient à ce sinistre.</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. Cependant, 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.
- 2.3 Le propriétaire du navire soutient que les citernes étaient exemptes de résidus de cargaison d'hydrocarbures au moment du sinistre.
- 2.4 Il semblerait que le montant des demandes d'indemnisation puisse dépasser EUR 80 millions.

3 Applicabilité des Conventions

- 3.1 Les Pays-Bas sont partie à la 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. Les hydrocarbures déversés étaient des hydrocarbures 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, vu que le montant total des dommages par pollution dépassera probablement la limite qui s'appliquerait au navire en vertu de cette convention, la Convention de 1992 portant création du Fonds pourrait être applicable à ce sinistre. En revanche, si ce scénario prévaut, il est peu probable que le Protocole portant création du Fonds complémentaire s'applique car les pertes ne dépasseraient sans doute pas la limite de responsabilité prévue par la Convention de 1992 de portant création du Fonds.
- 3.5 Le navire est assuré auprès de la compagnie 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 En revanche, 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 sur les hydrocarbures de soute de 2001 et, par conséquent, c'est le montant de limitation prévu par la Convention LLMC 76/96 qui sera retenu. La limite de responsabilité applicable au *Bow Jubail* en vertu de la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001 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 Convention LLMC 76/96. Il a fait valoir que le sinistre était couvert par l'article 1.8 de la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001. Il a donc demandé à pouvoir constituer un fonds de limitation sous la forme d'une garantie émise par son assureur, Gard P&I (Bermuda) Ltd.
- 4.2 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 présumer 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, au moment du sinistre, les citernes étaient exemptes de résidus de cargaison d'hydrocarbures et que la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001 s'appliquait donc audit sinistre.

- 4.3 Le propriétaire du navire a également fait valoir que toutes les citernes dans lesquelles des hydrocarbures avaient été transportés avaient été soumises à un prélavage prévu par la Convention MARPOL (Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires) et à un « lavage commercial » supplémentaire.
- 4.4 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 devaient relever de la CLC de 1992, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Protocole portant création du Fonds complémentaire, et non de la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001.
- 4.5 Le propriétaire du navire a soutenu que c'étaient 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.
- 4.6 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 décidé de laisser en l'état la question du caractère incomplet des documents et du manque de clarté concernant la présence de résidus au sens de la CLC de 1992 et de ne pas accorder au propriétaire du navire la possibilité de développer son point de vue selon lequel les citernes étaient exemptes de résidus d'hydrocarbures. Le tribunal a considéré que le *Bow Jubail* avait la qualité de navire au sens de la CLC de 1992 et a décidé de ne pas autoriser le propriétaire du navire à limiter sa responsabilité en vertu de la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001.
- 4.7 Le propriétaire du navire a saisi la cour d'appel de La Haye.
- 4.8 Arrêt de la cour d'appel de La Haye
- 4.8.1 La cour d'appel de La Haye a rendu son arrêt le 27 octobre 2020^{<1>}, confirmant la décision du tribunal de district de Rotterdam qui avait jugé que le propriétaire du navire n'avait pas présenté d'éléments suffisants pour prouver 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. En conséquence, la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001 ne s'appliquait pas, et la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire était régie par la CLC de 1992, et non par la Convention LLMC 76/96.
- 4.8.2 Dans son arrêt, la cour d'appel a estimé qu'il n'existait pas de procédure type généralement acceptée permettant de déterminer quand un navire, qui peut servir à la fois de pétrolier au sens de la CLC de 1992 et de chimiquier au sens de la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001, cesse d'être un navire en vertu de la CLC de 1992. De l'avis de la cour, les parties à la Convention de 1992 portant création du Fonds devraient envisager d'élaborer une telle procédure type qui pourrait alors être suivie en vue d'invoquer la réserve émise au paragraphe 1 de l'article premier de la CLC de 1992. La cour a en outre considéré qu'il était dans l'intérêt des propriétaires de navires, de leurs Clubs P&I, des FIPOL et de ceux qui y contribuent de prévoir une telle procédure.
- 4.8.3 Le propriétaire du navire a fait appel (recours en cassation) de l'arrêt devant la Cour suprême des Pays-Bas.

<1> Une traduction de l'arrêt a été publiée dans le rapport en ligne sur le sinistre du *Bow Jubail*, qui figure sous la section « Sinistres » du site Web des FIPOL. Un rapport détaillé sur l'arrêt figure dans le document IOPC/NOV20/3/12/1.

4.9 Procédures devant la Cour suprême

Demande du Fonds de 1992 de se joindre à la procédure

- 4.9.1 Le Fonds de 1992 a demandé à la Cour suprême de statuer, premièrement, qu'il peut intervenir en tant que partie, ou bien, qu'il peut être admis en tant que partie intéressée dans la procédure et, ou bien encore, qu'il peut intervenir en tant que partie au nom du propriétaire du navire (jonction) dans le pourvoi en cassation.
- 4.9.2 Dans sa demande, le Fonds de 1992 a fait valoir les arguments suivants :
- a) La cour d'appel n'a pas tenu compte du fait qu'il existe une norme généralement acceptée de procédure de nettoyage prévue dans la Convention MARPOL. Dans le cas où un chimiquier tel que le *Bow Jubail* i) a été nettoyé conformément aux règles de la Convention MARPOL et en application de celle-ci et ii) a déchargé ou évacué des eaux de lavage et (donc) ne transporte pas d'hydrocarbures (mélanges) à bord au sens de la Convention MARPOL, il a été prouvé en principe (sous réserve de la preuve du contraire) que le navire-citerne en question ne transportait pas à bord de résidus d'hydrocarbures persistants tels que visés dans la CLC de 1992 et il ne peut donc pas être considéré comme un « navire » au sens de cette convention.
 - b) En ce qui concerne le sens de l'expression « résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac » au sens du paragraphe 1 de l'article premier de la CLC de 1992, il convient de noter que le *Bow Jubail* est un type de navire relativement moderne qui diffère sensiblement des navires-citernes mixtes (minéraliers-vraquiers-pétroliers) visés dans la définition du terme « navire » lorsque celle-ci a été adoptée à la Conférence de l'OMI en 1984 et qui diffère également sensiblement des navires-citernes spécialisés du type visé au paragraphe 4.1 du document 92FUND/WGR.2/7 sur lequel le tribunal a fondé sa décision.
 - c) L'article 7.4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds dispose que le Fonds peut « se porter partie intervenante dans toute procédure judiciaire ». Le fait que la procédure de limitation n'a pas été engagée en vertu de la CLC de 1992 n'y change rien, car la notion de « procédure judiciaire » – telle qu'elle est énoncée – doit être interprétée au sens large.
 - d) La décision de la Cour suprême quant à la question de savoir si le *Bow Jubail* peut ou non être considéré comme un navire au sens de la CLC de 1992 ne sera pas susceptible d'appel et aura donc des conséquences non seulement pour l'interprétation de cette convention mais aussi pour le Fonds de 1992, ses États Membres et ses contribuables.
 - e) La cour d'appel a estimé qu'il était important que les FIPOL envisagent de concevoir une procédure type pour déterminer si un navire peut être considéré comme un navire au sens de la CLC de 1992. De l'avis du Fonds de 1992, son intérêt à être admis en tant que partie intéressée à la présente procédure a déjà été reconnu par cette considération juridique (*obiter dictum*).
 - f) Le Fonds de 1992 peut être tenu de verser une indemnisation s'il est décidé de ne pas accorder la limitation demandée parce que, dans ce cas, la CLC de 1992 s'applique. Il est alors probable que le Fonds de 1992 aura un intérêt financier plus important dans cette procédure que toute autre partie. En outre, il incombe au Fonds de 1992 de surveiller et de promouvoir l'interprétation uniforme de la CLC de 1992 et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

4.9.3 L'importance de l'affaire, les conséquences possibles pour la pratique maritime en général et l'interprétation de la CLC de 1992 et les conséquences pour le Fonds de 1992, ses États Membres et les contribuables en particulier appellent une explication plus poussée de la position du Fonds. L'avocat général a rendu un avis en juillet 2021. Dans cet avis, il estimait que, sur la base de la législation nationale des Pays-Bas mettant en œuvre la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds, le Fonds de 1992 n'a pas besoin d'avoir un intérêt pour être autorisé à se joindre à la procédure devant la Cour suprême. En outre, le Fonds de 1992 peut être considéré comme une partie intéressée parce que, sans qu'il y ait faute de sa part, il n'a pas été cité à comparaître dans la procédure en tant que défendeur. Par conséquent, en cassation, le Fonds de 1992 doit être autorisé à présenter une défense indépendante avec des motifs de cassation.

Décision de la Cour suprême sur la demande du Fonds de 1992

4.9.4 Dans un arrêt rendu le 24 décembre 2021, la Cour suprême a décidé que le Fonds de 1992 ne pouvait pas intervenir dans la procédure en limitation sur la base de l'article 7.4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, étant donné que, de l'avis de la Cour, la procédure en limitation n'était pas une procédure judiciaire engagée conformément à l'article IX de la CLC de 1992 contre le propriétaire d'un navire ou son garant. Toutefois, la Cour a estimé que le Fonds de 1992 était une partie intéressée dans la procédure qui n'avait pas comparu dans les instances précédentes sans qu'il y ait eu faute de sa part. La Cour a donc décidé de faire droit à la demande subsidiaire du Fonds de 1992 tendant à être admis en tant que partie intéressée dans la procédure, sur la base du droit procédural civil des Pays-Bas. La Cour suprême a également accepté la demande du Fonds de 1992 de donner aux parties la possibilité de présenter leurs points de vue par écrit dans le cadre de la procédure.

4.9.5 Le Fonds de 1992 a soumis à la Cour suprême la réponse suivante :

- a) Le Fonds de 1992 demande à la Cour suprême d'annuler la décision selon laquelle le droit du Fonds de 1992 d'intervenir en tant que partie à toute procédure engagée contre le propriétaire d'un navire, comme le prévoit l'article 7.4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, ne constitue pas une base pour la décision d'admettre le Fonds de 1992 en tant que partie intéressée à la procédure en limitation. Ce point est important car il s'agirait d'un précédent international si la Cour suprême décidait que la Convention de 1992 portant création du Fonds ne constitue pas une base permettant l'intervention dans la procédure en limitation et qu'elle décidait de se fonder plutôt sur le droit national. En effet, les procédures judiciaires relatives aux demandes d'indemnisation contre le propriétaire d'un navire ou son garant sont souvent précédées d'une procédure en limitation. Ces procédures en limitation détermineront dans une large mesure si un sinistre entre dans le champ d'application de la Convention sur les hydrocarbures de soude de 2001 ou de la CLC de 1992, car ces conventions prévoient des limites de responsabilité différentes pour le propriétaire d'un navire. Plus important encore, l'applicabilité de la CLC de 1992 à un sinistre détermine également l'implication du Fonds de 1992. Par conséquent, le Fonds de 1992 a intérêt à intervenir dans les procédures en limitation et ne devrait pas dépendre du droit national pour pouvoir le faire.
- b) Le Fonds de 1992 fait valoir que bien que la cour d'appel l'ait bel et bien reconnu comme partie intéressée, elle ne l'a pas appelé à participer à la procédure. En conséquence, le Fonds de 1992, bien que gardien ultime de la Convention de 1992 portant création du Fonds et bien que débiteur potentiellement le plus important, n'a pas eu la possibilité d'être entendu au cours de l'audience proprement dite de l'affaire. Le Fonds de 1992 est d'avis que la cour d'appel était tenue de le convoquer en tant que partie intéressée à la procédure.

4.9.6 Si la Cour suprême accepte la deuxième plainte du Fonds de 1992, la décision de la cour d'appel sera annulée et l'affaire devra être rejugée par cette cour d'appel, procédure à laquelle le Fonds de 1992 sera alors partie.

Recours principal en cassation

- 4.9.7 Dans le recours principal en cassation, le Fonds de 1992 se joint aux plaintes du propriétaire du navire concernant la décision de la cour d'appel selon laquelle ce n'est pas la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001 mais la CLC de 1992 qui s'applique au sinistre du *Bow Jubail*.
- 4.9.8 Dans ses mémoires en cassation, le propriétaire du navire a fait valoir (entre autres griefs fondés sur le droit national) ce qui suit :
- a) La question pertinente en cassation est de savoir à quel moment il est prouvé qu'un chimiquier tel que le *Bow Jubail* est si propre qu'on peut dire qu'il existe une quantité négligeable de résidus d'hydrocarbures. Le propriétaire du navire soutient que c'est le cas s'il a été démontré que le navire-citerne i) a été nettoyé et ii) a livré/déchargé les eaux de lavage conformément à la Convention MARPOL, et qu'il n'y a donc pas à bord d'hydrocarbures (mélanges) tels que visés dans cette convention.
 - b) La cour d'appel n'a pas reconnu que les règles fondées sur la Convention MARPOL peuvent s'appliquer en tant que procédure standard internationale généralement acceptée. On peut évidemment supposer que si les règles de la Convention MARPOL ont été suivies, il n'y aura pas (au-delà d'une quantité négligeable) de résidus d'hydrocarbures tels que mentionnés dans la CLC de 1992. En effet, la Convention MARPOL vise explicitement à prévenir les dommages causés par la pollution de l'environnement en fixant des règles universelles. La petite quantité d'eau de lavage qui reste dans la citerne lavée après la livraison aux installations de réception n'est ni un hydrocarbure, ni un mélange d'hydrocarbures ni un résidu au sens de la Convention MARPOL ou de la CLC de 1992.
 - c) Si le second a vérifié et documenté le lavage des citernes à cargaison et le déversement de l'eau de lavage dans le journal des hydrocarbures, et s'il a constaté et annoté que les citernes à cargaison sont « exemptes d'hydrocarbures » (c'est-à-dire exemptes d'hydrocarbures ou de résidus de cargaison), on peut alors supposer que le navire-citerne est « propre » et que tout au plus une quantité négligeable d'hydrocarbures est restée à l'intérieur. Il n'y a alors aucune raison d'appliquer une convention (la CLC de 1992) dont le principe de base est l'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures causée par des navires transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, puisque le risque que cette pollution par les hydrocarbures se produise n'existe plus. En outre, dans les cas où les dommages sont dus à une pollution par les hydrocarbures résultant d'un déversement d'hydrocarbures de soute provenant d'un navire-citerne qui a déchargé sa cargaison, est vide et a ensuite été lavé, c'est la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001 qui s'applique. Par conséquent, une fois les citernes à cargaison lavées pour obtenir l'état « exempt d'hydrocarbures » et une fois vérifié et inscrit dans le journal des hydrocarbures que les citernes à cargaison sont exemptes d'hydrocarbures et une fois l'eau de lavage déchargée conformément à la Convention MARPOL, un navire-citerne ne peut plus être un « navire » au sens de la CLC de 1992.
 - d) Si, en plus de la présomption d'applicabilité de la CLC de 1992, des exigences trop élevées étaient imposées pour établir la preuve de l'absence de résidus, il en résulterait dans la pratique que la CLC de 1992 s'appliquerait à tout navire ayant transporté des hydrocarbures en vrac, alors que les garanties données en vertu de cette convention ne sont pas destinées aux navires qui sont entre-temps devenus propres au point qu'aucun dommage ne peut être causé par la fuite des hydrocarbures transportés en vrac dans une cargaison précédente et qui ont été déchargés depuis.
- 4.9.9 Plusieurs demandeurs ont soumis une réponse en opposition à l'appel introduit par le propriétaire du navire et à celui introduit par le Fonds de 1992.

Conclusions de l'avocat général

- 4.9.10 L'avocat général a rendu ses conclusions en décembre 2022. Dans ses conclusions, il conseille de rejeter le pourvoi incident en cassation formé par le Fonds de 1992 et le pourvoi principal formé par le propriétaire du navire et le Fonds de 1992.
- 4.9.11 En ce qui concerne le pourvoi incident formé par le Fonds de 1992, l'avocat général conclut que la procédure de limitation devant le tribunal de district de Rotterdam et la cour d'appel a été conduite sur la base de la Convention LLMC 76/96 et de la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001 mais que le droit d'intervention du Fonds de 1992 s'appuie sur la CLC de 1992 et que, par conséquent, la cour d'appel n'a pas à revenir sur sa décision aux termes de laquelle la demande incidente d'intervention devrait être évaluée en vertu du droit commun de procédure civile. L'avocat général a également conclu que les intérêts du Fonds de 1992 n'avaient pas été directement lésés et que son droit à un accès effectif à la justice n'avait pas été violé.
- 4.9.12 Le Fonds de 1992 a répondu comme suit aux conclusions de l'avocat général :
- a) Le tribunal de district et la cour d'appel ont décidé que le *Bow Jubail* était un navire au sens de la CLC de 1992 et cette décision s'applique à toutes les parties, y compris le Fonds de 1992. Ce dernier estime donc que si les conclusions de l'avocat général devaient être suivies, il se verrait refuser l'accès effectif aux tribunaux des Pays-Bas.
 - b) Le Fonds de 1992 devrait pouvoir intervenir en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds et, en tant que débiteur potentiellement le plus important dans cette affaire et garant de cette convention, le Fonds de 1992 devrait avoir la possibilité de débattre du champ d'application de la CLC de 1992 dans des cas concrets. Toutefois, le Fonds de 1992 n'a pas été en mesure de s'exprimer et, par conséquent, son droit à un accès effectif à la justice a été violé.
- 4.9.13 Le propriétaire du navire a répondu comme suit aux conclusions de l'avocat général :
- a) Dans son interprétation de la clause restrictive, le tribunal néerlandais devrait tenir compte du contexte et de l'objet de la CLC de 1992. Lorsque la clause restrictive a été adoptée à la Conférence de l'OMI en 1984, les parties ont considéré, compte tenu des navires employés à l'époque et de la manière dont ces navires étaient lavés, que des quantités importantes de résidus resteraient à bord après un voyage. Le terme « résidus » a donc été considéré comme incluant une quantité significative de résidus. De telles pratiques diffèrent de celles couramment appliquées sur les pétroliers et les chimiquiers modernes, qui peuvent transporter divers types de produits liquides en vrac et où l'on peut procéder à des lavages répétés pour éviter une contamination de la cargaison.
 - b) Si les espaces réservés à la cargaison, les canalisations et les collecteurs ont été lavés selon les normes requises pour assurer un ballast propre et qu'il ne reste à bord aucun résidu de la cargaison précédente d'hydrocarbures persistants à éliminer conformément à la Convention MARPOL, on ne voit pas très bien quelle autre norme identifiable pourrait s'appliquer.
 - c) Contrairement à ce qui se passait dans les années 1980, les chimiquiers modernes, tels que le *Bow Jubail*, suivent la procédure MARPOL standard, à savoir un « lavage MARPOL » et la livraison des « slops ». En règle générale à l'issue de cette procédure standard, il ne reste à bord, tout au plus, qu'une quantité négligeable ou non significative de résidus après chaque voyage.
 - d) Il est logique de supposer que si les règles de la Convention MARPOL sont respectées, la question de la pollution de l'environnement par les résidus de cargaison ne se posera pas et, en principe, la question des dommages par pollution dus aux résidus de cargaison ne peut pas non plus se poser ; par conséquent, il n'existe aucune raison pour qu'un navire soit encore couvert par la CLC de 1992.

- e) Conformément à l'intention de la CLC de 1992, si la quantité de résidus restant à bord du navire lors du sinistre est négligeable dans la perspective de la prévention des dommages par pollution, la quantité de résidus sera négligeable, dans le respect de la clause restrictive. Par conséquent, la manière la plus évidente pour le propriétaire du navire de prouver cela est de démontrer que les règles de la Convention MARPOL ont été respectées.

4.9.14 La Cour suprême a rendu son arrêt le 31 mars 2023, confirmant les décisions antérieures du tribunal de district de Rotterdam et de la cour d'appel de La Haye.

5 Procédures civiles

5.1 Des actions en justice ont été engagées par 25 demandeurs devant le tribunal de district de Rotterdam contre le propriétaire du navire, son assureur et d'autres parties. Le Fonds de 1992 a été notifié ou inclus en tant que défendeur dans certaines de ces procédures, au cas où la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent à ce sinistre.

5.2 Le Fonds de 1992 intervient dans ces procédures et, par l'intermédiaire de ses avocats néerlandais, a obtenu une suspension de celles-ci jusqu'à ce que la Cour suprême rende sa décision sur la question de savoir si le *Bow Jubail* peut ou non être considéré comme un navire au sens de la CLC de 1992.

6 Point de vue de l'Administrateur

6.1 Cette affaire a d'importantes répercussions sur le régime international d'indemnisation car elle met en jeu un chimiquier capable de transporter à la fois des hydrocarbures persistants et d'autres substances chimiques en tant que cargaison, de sorte qu'à différents moments, il peut être considéré comme un navire au sens de la CLC de 1992 ou comme un navire au sens de la Convention sur les hydrocarbures de soude de 2001. La question en jeu dans cette affaire est de savoir si le *Bow Jubail*, qui était lesté au moment du sinistre, avait dans ses citernes des résidus de cargaisons d'hydrocarbures persistants provenant de voyages précédents.

6.2 Le Fonds de 1992 a un intérêt financier dans cette affaire. Si la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent, le Fonds de 1992 versera les indemnités requises. Bien que STOPIA 2006 (tel que modifié en 2017) s'applique à cette affaire et que, par conséquent, le Fonds de 1992 sera indemnisé par le propriétaire du navire à hauteur d'une limite de 20 millions de DTS, on s'attend à ce que les demandes d'indemnisation découlant de ce sinistre dépassent la limite prévue par cet accord.

6.3 La Cour suprême a rendu son arrêt le 31 mars 2023, confirmant les décisions antérieures du tribunal de district de Rotterdam et de la cour d'appel de La Haye.

6.4 L'Administrateur fournira de plus amples informations au Comité exécutif dans un document connexe au présent document.

7 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.
