



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

<b>Point 3 de l'ordre du jour</b>	IOPC/APR24/3/3	
<b>Date</b>	25 mars 2024	
<b>Original</b>	Anglais	
<b>Assemblée du Fonds de 1992</b>	92AES28	
<b>Comité exécutif du Fonds de 1992</b>	92EC82	●
<b>Assemblée du Fonds complémentaire</b>	SAES12	

## 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 (Pays-Bas). Par suite de cette collision, une fuite de fuel-oil provenant de la citerne à combustible du navire s'est produite 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.

En mars 2023, la Cour suprême des Pays-Bas a confirmé les décisions du tribunal de district de Rotterdam et de la cour d'appel aux termes desquelles le *Bow Jubail* était un « navire » au sens de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992).

En conséquence, la CLC de 1992 s'applique à ce sinistre. Le montant de limitation applicable en vertu de la CLC de 1992 est de 16 millions de DTS (£ 15,2 millions)<sup><1></sup>.

Plusieurs demandeurs ont intenté des actions en justice devant le tribunal de district de Rotterdam contre le propriétaire du navire, son assureur (Gard P&I (Bermuda) Ltd) et d'autres parties. Le Fonds de 1992 a été notifié ou inclus en tant que défendeur dans certaines de ces actions.

En juin 2023, le Club P&I du propriétaire du navire a demandé au tribunal de district de Rotterdam de limiter sa responsabilité en vertu de la CLC de 1992 au montant de la limite prévue par cette convention, soit 15 991 676 DTS (£ 15,2 millions), par le biais d'une lettre d'engagement.

En octobre 2023, le tribunal a rejeté la demande du Club P&I du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité en vertu de la CLC de 1992, en indiquant que la demande devait inclure les intérêts courus.

<sup><1></sup> Les taux de change utilisés dans le présent document au 31 décembre 2023 sont les suivants : 1 DTS = £ 1,053810 et £1 = EUR 1,1540, sauf en ce qui concerne les paiements effectués par le Fonds de 1992 pour lesquels la conversion a été faite au taux en vigueur à la date du paiement.

**Faits nouveaux :** En décembre 2023, le propriétaire du navire a de nouveau demandé au tribunal de district de Rotterdam de limiter sa responsabilité en vertu de la CLC de 1992, à un montant comprenant les intérêts courus pendant la période comprise entre le jour suivant la date du sinistre et le jour suivant la date de constitution du fonds de limitation.

Le 23 juin 2024 marquera le troisième anniversaire du déversement. Les FIPOL informeront les demandeurs qui n'ont pas encore engagé d'action contre le Fonds de l'approche de la date butoir et leur recommanderont d'engager une procédure judiciaire pour protéger leurs droits.

**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
Limite fixée par la CLC de 1992	DTS 15 991 676 (£ 15,2 millions)
Applicabilité de STOPIA/TOPIA	Oui
Limite fixée par la CLC de 1992, la Convention de 1992 portant création du Fonds et le Protocole portant création du Fonds complémentaire	La limite prévue par les trois conventions serait de 750 millions de DTS.
Procédures judiciaires	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.  En décembre 2023, le propriétaire du navire a demandé au tribunal de district de Rotterdam de limiter sa responsabilité pour ce sinistre en vertu de la CLC de 1992.

## 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 (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. Les détails du sinistre peuvent être consultés dans le [rapport sur le sinistre du Bow Jubail](#) sur le site Web des FIPOL.

## 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 La CLC de 1992 s'appliquant à ce sinistre, la Convention de 1992 portant création du Fonds s'y applique également. Toutefois, il est peu probable que le Protocole portant création du Fonds complémentaire s'applique car il est douteux que les pertes dépassent la limite de responsabilité prévue par la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 3.3 Le navire est assuré auprès de la compagnie Gard P&I (Bermuda) Ltd, qui est membre de l'International Group of P&I Associations (International Group). Le montant de limitation applicable au *Bow Jubail* est de DTS 15 991 676 (£ 15,2 millions), 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)<sup><2></sup>, il devrait effectuer, sur une base volontaire, un remboursement au Fonds de 1992 à hauteur de 20 millions de DTS (£ 19 millions).

## 4 Procédure en limitation

- 4.1 Procédure en limitation prévue par 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)
- 4.1.1 À la suite du sinistre, 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 de 2001 sur les hydrocarbures de soute. Il a donc demandé à pouvoir constituer un fonds de limitation sous la forme d'une lettre d'engagement émise par son assureur, Gard P&I (Bermuda) Ltd.
- 4.1.2 En mars 2023, la Cour suprême a rendu son arrêt, confirmant les décisions antérieures du tribunal de district de Rotterdam et de la cour d'appel de La Haye aux termes desquelles la CLC de 1992 s'appliquera à cette affaire. Les détails de la procédure de limitation en vertu de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute figurent dans les documents [IOPC/MAY23/3/6](#) et [IOPC/MAY23/3/6/1](#).
- 4.2 Procédure en limitation prévue par la CLC de 1992
- 4.2.1 En juin 2023, le propriétaire du navire a demandé au tribunal de district de Rotterdam l'autorisation de limiter sa responsabilité conformément à la CLC de 1992, en demandant la création d'un fonds de limitation sous la forme d'une lettre d'engagement émise par l'assureur du propriétaire du navire, Gard P&I (Bermuda) Ltd au montant de la limite prévue par cette Convention.

---

<2> Dorénavant, toute référence à « STOPIA 2006 » doit être lue comme signifiant « STOPIA 2006 (tel que modifié en 2017) ».

- 4.2.2 La première audience du tribunal de district de Rotterdam s'est tenue en septembre 2023. Le Fonds de 1992 a assisté à l'audience avec ses avocats, car on s'attendait à ce que la responsabilité découlant de ce sinistre dépasse la limite fixée par la CLC de 1992.
- 4.2.3 En octobre 2023, le tribunal de district de Rotterdam a rejeté la demande, indiquant que la demande de limitation de la responsabilité en vertu de la CLC de 1992 devait inclure les intérêts courus pendant la période comprise entre la date du sinistre et la date de constitution du fonds de limitation. Il a ensuite informé le propriétaire du navire qu'il pouvait soit modifier sa demande en augmentant le montant de la limitation afin d'y inclure les intérêts, soit soumettre une autre demande incluant les intérêts.
- 4.2.4 En décembre 2023, le propriétaire du navire a présenté une nouvelle demande visant à limiter sa responsabilité en vertu de la CLC de 1992, à un montant incluant les intérêts courus pendant la période comprise entre le jour suivant le sinistre et le jour suivant la constitution du fonds.
- 4.2.5 Au 25 mars 2024, le tribunal n'avait pas encore décidé d'accepter ou non la demande du propriétaire du navire.

## **5 Procédures civiles**

- 5.1 Au total 29 actions en justice ont été engagées par 57 demandeurs devant le tribunal de district de Rotterdam contre le propriétaire du navire, son assureur et d'autres parties afin de protéger leur droit à être indemnisés au cas où la Cour suprême déciderait de considérer le *Bow Jubail* comme un « navire » au sens de la CLC de 1992. Le Fonds de 1992 a été informé de toutes les actions et a été inclus en tant que défendeur dans la plupart d'entre elles. Suite à la décision prise par la Cour suprême en mars 2023, ces demandes ont maintenant été déposées dans le cadre de la procédure de limitation.
- 5.2 Après un examen préliminaire des montants réclamés par les parties dont les demandes ne sont pas prescrites, l'estimation provisoire totale semble proche de EUR 60 millions (£ 52 millions), eu égard au fait que tous les demandeurs n'ont pas quantifié l'intégralité de leurs dommages et que certains ne les ont pas quantifiés du tout. Le montant réclamé au 25 mars 2024 est déjà bien supérieur à la limite fixée par la CLC de 1992, ainsi qu'à l'indemnité que le propriétaire du navire verserait au Fonds de 1992 en vertu de STOPIA 2006, qui est de 20 millions de DTS (£ 19 millions).

## **6 Point de vue de l'Administrateur**

- 6.1 Le sinistre du *Bow Jubail* s'est produit le 23 juin 2018. En raison des procédures judiciaires engagées en vertu de la Convention sur les hydrocarbures de soude de 2001 et de l'intervention tardive du Fonds de 1992 dans l'affaire, aucun règlement des demandes d'indemnisation n'a encore été effectué.
- 6.2 Le Fonds de 1992 avait été informé de la procédure de limitation engagée contre le propriétaire du navire dans les trois ans à compter de la date à laquelle les dommages s'étaient produits. Toutefois, conformément à l'article pertinent de la Convention de 1992 portant création du Fonds, la notification de la procédure de limitation au Fonds de 1992 ne constitue pas une action visant à obtenir une indemnisation du Fonds de 1992; les demandeurs doivent donc intenter une action en justice visant à obtenir une indemnisation du Fonds de 1992 dans un délai de six ans à compter de la date du sinistre afin de protéger leur droit à indemnisation, en obtenant un jugement exécutoire à l'encontre du Fonds de 1992. Par conséquent, les FIPOL informeront les demandeurs qui se sont contentés de notifier leurs demandes au Fonds qu'ils doivent engager une action en justice avant le 23 juin 2024, afin de protéger leurs droits.

- 6.3 À sa session de mai 2023, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a autorisé l'Administrateur à signer un accord sur les versements intérimaires avec le Gard Club (Bermuda) Ltd et à l'appliquer rétroactivement aux montants approuvés par le Fonds de 1992 et versés par le Club avant la signature de l'accord, de sorte que ces paiements soient considérés comme des versements intérimaires au titre des préjudices établis qui relèvent des dispositions dudit accord (voir le document [IOPC/MAY23/9/1](#), paragraphe 3.6.32).
- 6.4 La situation concernant la demande de limitation de responsabilité du propriétaire du navire n'ayant pas encore été tranchée, l'accord n'a pas encore été signé. Les discussions sur la gestion du sinistre se poursuivent avec le Gard Club (Bermuda) Ltd.
- 6.5 L'Administrateur rendra compte des résultats de ces discussions lors de la prochaine session du Comité exécutif du Fonds de 1992.

## **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.

---