



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/NOV24/3/10	
Date	2 septembre 2024	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds de 1992	92AES29	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC83	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SA21	

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 (EUR 19,66 millions)^{<1>}. 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)^{<2>}, en vertu duquel le montant de limitation applicable au navire-citerne est porté, sur une base volontaire, à 20 millions de DTS (EUR 24,57 millions).

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 DTS 15 991 676 (EUR 19,65 millions), par le biais d'une lettre d'engagement.

^{<1>} Les taux de change utilisés dans le présent document au 30 juin 2024 sont les suivants : 1 DTS = £ 1,03926 et £ 1 = EUR 1,228720, 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.

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

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.

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.

Faits nouveaux : En mai 2024, le tribunal de district de Rotterdam a fixé le montant du fonds de limitation, majoré des intérêts. Le Club P&I du propriétaire du navire a constitué le fonds de limitation, majoré des intérêts, d'un montant de 18,9 millions de DTS (EUR 23,03 millions^{<3>}, intérêts et frais compris) et versé la somme au tribunal.

Le 23 juin 2024 a marqué le sixième anniversaire du déversement et, en amont de cette date, le Fonds de 1992 a informé les demandeurs qui n'avaient pas encore engagé d'action contre le Fonds de l'approche de la date butoir et leur a recommandé d'engager une procédure judiciaire pour protéger leurs droits.

En août 2024, le délai prévu pour le dépôt de demandes d'indemnisation auprès de l'évaluateur du fonds de limitation a expiré. Au total, 44 demandes d'indemnisation ont été présentées, pour un montant total de EUR 30,8 millions, USD 1,92 million et NOK 152 070. Tous les demandeurs, sauf un, se sont réservés le droit de modifier leurs demandes d'indemnisation en y ajoutant des sommes supplémentaires ; par conséquent, au 2 septembre 2024, le montant total demandé est inconnu, mais les avocats du Fonds de 1992 ont été chargés de tenter de l'établir dès que possible.

Le Fonds de 1992 et le Club P&I ont donné instruction à des experts de commencer à évaluer les demandes d'indemnisation soumises. Une audience avait été fixée en septembre 2024 afin que l'évaluateur du fonds de limitation fasse le point sur l'avancée de ses évaluations. Étant donné que les demandes d'indemnisation n'ont été présentées qu'en août 2024, une demande de report de l'audience à janvier 2025 a été déposée afin de permettre une meilleure avancée d'ici là.

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)

^{<3>} Au taux de change de 1 DTS = EUR 1,218930, sur la base de la date d'établissement du fonds de limitation.

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 (EUR 19,65 millions)
Applicabilité de STOPIA/TOPIA	Oui – 20 millions de DTS (EUR 24,57 millions)
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. En mai 2024, le propriétaire du navire a constitué auprès du tribunal de district de Rotterdam le fonds de limitation, intérêts et frais compris, pour ce sinistre en vertu de la CLC de 1992. En août 2024, l'évaluateur du fonds de limitation a reçu des demandes d'indemnisation de la part de 44 demandeurs et a commencé à les évaluer.

2 Rappel des faits

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 en ligne sur le sinistre du Bow Jubail](#) sur le site Web des FIPOL.

3 Applicabilité des Conventions

- 3.4 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.
- 3.5 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.
- 3.6 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* est de DTS 15 991 676 (EUR 19,65 millions), mais le propriétaire du *Bow Jubail* étant partie à STOPIA 2006, il devrait effectuer, sur une base volontaire, un remboursement au Fonds de 1992 à hauteur de 20 millions de DTS (EUR 24,57 millions).

4 Procédure en limitation

4.4 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)

Les détails de la procédure de limitation engagée au départ 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](#).

4.5 Procédure en limitation prévue par la CLC de 1992

4.5.1 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.

4.5.2 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.

4.5.3 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.

4.5.4 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.

4.5.5 En mai 2024, le tribunal de district de Rotterdam a accepté la demande modifiée du propriétaire du navire en vue de relever le montant de limitation afin d'y inclure les intérêts, et la somme de EUR 23,03 millions (intérêts et frais compris) a été versée au tribunal.

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.

5.3 En août 2024, le délai prévu pour le dépôt de demandes d'indemnisation par les demandeurs auprès de l'évaluateur du fonds de limitation a expiré. Au total, 44 demandes d'indemnisation ont été présentées, pour les montants suivants : EUR 30,8 millions, USD 1,8 million et NOK 152 070. Tous les demandeurs, sauf un, se sont réservés le droit de modifier leurs demandes d'indemnisation en y ajoutant des sommes supplémentaires ; par conséquent, le montant total demandé reste pour le moment inconnu. Les avocats du Fonds de 1992 ont été chargés de tenter d'établir ce montant dès que possible.

- 5.4 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. Le montant réclamé au 2 septembre 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 (EUR 24,57 millions).
- 5.5 La majorité des demandes d'indemnisation présentées concerne des surestaries (retards) et des frais de rétention en raison de la fermeture temporaire de zones portuaires, qui a empêché des navires de charge d'entrer dans le port ou d'en sortir. D'autres exemples de dommages demandés comprennent les frais de nettoyage des navires, le manque à gagner et la perte de chiffre d'affaires subis par les demandeurs au titre de leurs activités de transport maritime en raison de la fermeture temporaire du port pollué.
- 5.6 Une audience avait été fixée en septembre 2024 afin que l'évaluateur du fonds de limitation fasse le point sur l'avancée de l'évaluation des demandes d'indemnisation, mais compte tenu du court délai entre la transmission des demandes et des pièces justificatives à l'évaluateur du fonds de limitation et la date d'audience proposée, une demande de report de l'audience à janvier 2025 a été déposée afin de permettre une meilleure avancée dans l'évaluation des demandes d'indemnisation. Au 2 septembre 2024, la décision relative au report de l'audience est toujours attendue.
- 5.7 Le Secrétariat du Fonds de 1992 a rencontré à plusieurs reprises le Club P&I ainsi que les avocats et les inspecteurs afin de discuter de l'avancée du dossier et des évaluations des demandes d'indemnisation soumises.

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, au 2 septembre 2024, aucun règlement des demandes d'indemnisation n'a été effectué, mais des experts sont en train d'évaluer les demandes soumises à l'évaluateur du fonds de limitation.
- 6.2 Le Fonds de 1992 a 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 se sont produits. Par conséquent, les FIPOL a informé les demandeurs qui se sont contentés de notifier leurs demandes au Fonds qu'ils devraient engager une action en justice avant le 23 juin 2024, afin de protéger leurs droits.
- 6.3 Au total, 44 demandes ont été soumises à l'évaluateur du fonds de limitation. Les avocats du Fonds de 1992 procèdent actuellement à des vérifications pour s'assurer que toutes les demandes d'indemnisation ont été déposées contre le Fonds de 1992 avant l'expiration du délai de forclusion correspondant et pour repérer d'éventuels écarts entre les demandes d'indemnisation déposées contre le Fonds de 1992 et celles déposées auprès de l'évaluateur du fonds de limitation.
- 6.4 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).

- 6.5 Au 2 septembre 2024, la situation concernant la demande de limitation de responsabilité du propriétaire du navire n'ayant été tranchée que récemment, l'accord n'a pas encore été signé. Les discussions sur la gestion du sinistre se poursuivent avec le Gard Club (Bermuda) Ltd.
- 6.6 L'Administrateur rendra compte des faits nouveaux 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.
