



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

<b>Point 3 de l'ordre du jour</b>	IOPC/OCT19/3/10	
<b>Date</b>	11 octobre 2019	
<b>Original</b>	Anglais	
<b>Assemblée du Fonds de 1992</b>	92A24	
<b>Comité exécutif du Fonds de 1992</b>	92EC73	●
<b>Assemblée du Fonds complémentaire</b>	SA16	

## SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE — FONDS DE 1992

**NATHAN E. STEWART**<sup><1></sup>

### Note du Secrétariat

<b>Objet du document:</b>	Rendre compte au Comité exécutif du Fonds de 1992 des faits les plus récents concernant ce sinistre.
<b>Résumé:</b>	<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, qui serait détentrice d'un titre aborigène et de droits sur la zone touchée par le sinistre, a intenté une action en justice contre les propriétaires, 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>
<b>Faits nouveaux:</b>	L'action en justice intentée par la communauté des Premières nations a été suspendue par la Cour fédérale du Canada en vertu d'une ordonnance rendue en juillet 2019 dans le cadre des procédures en limitation engagées par les propriétaires du remorqueur et du chaland. La Cour fédérale a ordonné la constitution d'un fonds de limitation conformément à 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 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), en fonction du tonnage combiné du remorqueur et du chaland. La Cour a également conclu qu'à l'heure actuelle aucun fondement factuel ne justifie la constitution d'un fonds tel que prévu par la Convention sur la responsabilité civile (CLC).
<b>Mesures à prendre:</b>	<p><u>Comité exécutif du Fonds de 1992</u></p> <p>Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.</p>

<sup><1></sup> Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a été informé pour la première fois de ce sinistre à sa session d'octobre 2018 dans le document intitulé 'Sinistre survenu au Canada' (document IOPC/OCT18/3/13).

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 d'Amérique
Jauge brute	Pour l'unité RCA, moins de 5 000 unités de tonnage (remorqueur, 320 tjb)
Assureur P&I	Starr Indemnity & Liability Company
Limitation de la responsabilité (Convention LLMC de 1976, telle que modifiée par le Protocole de 1996, LLMC 76/96)	CAD 5 568 000 (£ 3,3 millions) <sup>&lt;2&gt;</sup>
Procédures judiciaires	Le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire ont été désignés en tant qu'«autres parties ou personnes» dans une procédure judiciaire engagée par une communauté des Premières nations contre les propriétaires des bâtiments devant la Cour suprême de la Colombie britannique. Les propriétaires ont engagé une procédure en limitation devant la Cour fédérale du Canada. Celle-ci a émis des directives pour l'établissement d'un fonds de limitation et le dépôt de demandes d'indemnisation, en application de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute et de la Convention LLMC de 1976, telle que modifiée par le Protocole de 1996 (LLMC 76/96).

2 **Rappel des faits**

- 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'était 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 avait fini par se briser et quelque 107 552 litres de diesel de soute ainsi que 2 240 litres de lubrifiants avaient été déversés dans l'environnement. Le remorqueur avait ensuite coulé et s'était 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 la livraison effectuée 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 bâtiments étaient ainsi connectés, ils constituaient un remorqueur-chaland articulé (RCA). Il semblerait que le *Nathan E. Stewart* transitait habituellement entre des installations pétrolières situées 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 d'Alaska.
- 2.4 Le RCA était assuré par la Starr Indemnity & Liability Company (assureur à prime fixe).

<sup><2></sup> Le taux de change utilisé dans le présent document est celui appliqué au 30 juin 2019 à savoir £ 1 = CAD 1,6631.

### 3 Opérations d'intervention

- 3.1 L'équipage a tenté d'entourer le RCA d'un barrage de rétention des hydrocarbures, mais sans succès car la mer et le temps étaient mauvais.
- 3.2 Un commandement unifié a été formé pour diriger les opérations d'intervention à la suite du sinistre. Ce commandement comprenait des représentants des propriétaires du remorqueur et du chaland, des autorités canadiennes, ainsi que de la communauté des Premières nations et de diverses entreprises directement engagées par les propriétaires. Toutes les opérations d'intervention mandatées par le commandement unifié ont été financées par les propriétaires ou en leur nom.
- 3.3 Les hydrocarbures de soute du remorqueur ont été transbordés dans l'une des citernes du chaland. L'équipage a transbordé quelque 30 000 litres de carburant diesel du *Nathan E. Stewart* dans le *DBL 55* avant que le remorqueur ne coule. Environ 119 000 litres de gazole et d'huile de graissage ont été récupérés du remorqueur au cours des opérations d'intervention d'urgence.
- 3.4 En novembre 2016, le *Nathan E. Stewart* a été levé par une équipe de sauvetage, placé sur un chaland à pont et remorqué vers un autre lieu. Le commandement unifié a publié son 'rapport de situation' final et la partie des opérations d'intervention menée à la surface de la mer s'est officiellement achevée avant la fin de ce mois.
- 3.5 Les propriétaires continuent de participer, de concert avec les organismes gouvernementaux fédéraux et provinciaux et une communauté des Premières nations, à une évaluation permanente de l'impact du sinistre sur l'environnement.

### 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'applicabilité des Conventions n'est toutefois pas claire en l'espèce. Premièrement, la question est de savoir 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 donc 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 et de l'essence, qui sont des produits non persistants.
- 4.4 Si le RCA a transporté des hydrocarbures non-persistants lors de précédents voyages, il semblerait que la CLC de 1992 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 de 2001 sur les hydrocarbures de soute qui devrait 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 Demandes d'indemnisation

- 6.1 Le Fonds de 1992 n'a reçu aucune demande d'indemnisation au titre de ce sinistre, mais d'après les écritures soumises au tribunal, on comprend que les propriétaires des bâtiments ont versé quelque CAD 3,5 millions (£ 2,1 millions) à la communauté des Premières nations, pour les services rendus pendant les opérations d'intervention et les demandes ultérieures nées du sinistre. Il semble également qu'en février 2017, les assureurs des propriétaires aient remis une lettre d'engagement d'une valeur de CAD 12 millions (£ 7,2 millions) à la communauté des Premières nations.

- 6.2 Cette communauté n'a pas encore quantifié ses demandes d'indemnisation, mais, selon elle, elle aurait encouru i) des dépenses opérationnelles lors des opérations d'intervention et des évaluations subséquentes de l'impact sur l'environnement, dépenses qui n'ont pas été entièrement indemnisées par les propriétaires et ii) un préjudice découlant de la perte de ressources marines en vertu a) des droits aborigènes qui seront établis lors des procédures civiles (voir la section 8 ci-dessous), b) des droits découlant de licences commerciales et c) des droits publics de pêche.
- 6.3 De plus, les propriétaires des bâtiments ont pris à leur charge tous les coûts des opérations d'intervention menées à la suite du sinistre, y compris ceux encourus par les organismes canadiens.
- 6.4 Il est également entendu qu'en décembre 2016, les assureurs des propriétaires des bâtiments ont fourni une lettre d'engagement d'une valeur de CAD 20 millions (£ 12 millions) à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires au Canada, mais que, d'un commun accord, le montant de cet engagement a été réduit de CAD 3 millions (£ 1,8 million) pour tenir compte des indemnités versées par les propriétaires.
- 6.5 Le montant de l'engagement susmentionné a maintenant été réduit pour tenir compte du fonds de limitation constitué par les propriétaires des bâtiments (CAD 5,6 millions).

## 7 **Procédure en limitation**

- 7.1 En mai 2019, les propriétaires des bâtiments ont engagé une procédure devant la Cour fédérale du Canada pour constituer un fonds de limitation et suspendre les procédures devant la Cour suprême de la Colombie britannique (voir la section 8 — Procédures civiles).
- 7.2 En mai 2019 également, une communauté des Premières nations a déposé une requête contestant la compétence de la Cour fédérale à l'égard de la procédure en limitation (voir la section 8 — Procédures civiles).
- 7.3 Le propriétaire du chaland *DBL 55* est un affilié du propriétaire du remorqueur *Nathan E. Stewart*. Les propriétaires de ces bâtiments soutiennent que, malgré l'utilisation du système d'accouplement, le remorqueur et le chaland sont demeurés deux bâtiments distincts.
- 7.4 À l'appui de leur demande de constitution d'un fonds de limitation, les propriétaires des bâtiments ont déposé un affidavit d'un de leurs employés déclarant que le remorqueur naviguait entre des installations pétrolières de l'État de Washington (États-Unis d'Amérique) et le port de Vancouver, en Colombie britannique (Canada), le chaland (ou un autre chaland-citerne) étant chargé de produits pétroliers raffinés et que le chaland n'avait à aucun moment transporté aucune sorte d'hydrocarbures persistants en tant que cargaison.
- 7.5 Les propriétaires ont également fait valoir que la CLC de 1992 ne s'appliquait pas en l'espèce, car ni le remorqueur ni le chaland ne répondaient à la définition du terme 'navire' donnée dans ladite Convention. En particulier, ces propriétaires font valoir que:
- Le chaland n'est pas un 'navire' parce qu'à aucun moment il n'avait transporté aucune sorte d'hydrocarbures persistants en tant que cargaison.
  - Le remorqueur et le chaland doivent être considérés comme deux bâtiments distincts au moment de se pencher sur la question de la limitation de responsabilité. Le remorqueur n'était pas un 'navire' parce qu'il n'était pas apte à transporter des hydrocarbures en tant que cargaison. Le carburant diesel et les lubrifiants qui se sont échappés lors du sinistre étaient des hydrocarbures de soute utilisés uniquement pour le fonctionnement ou la propulsion du remorqueur.
- 7.6 Les demandeurs ont dit qu'ils ne soutenaient pas que le RCA transportait des hydrocarbures persistants en tant que cargaison, ce qui le ferait relever de la CLC de 1992, mais qu'ils invoquaient en fait la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute. Ils ont précisé que ce n'était que par mesure de précaution qu'ils avaient plaidé – en droit et non en fait - que l'application de la CLC de 1992 constituait l'alternative.

7.7 Dans leurs écritures, les demandeurs ont contesté l'affirmation des propriétaires des bâtiments selon laquelle le remorqueur était un bâtiment distinct du chaland, mais ils ont fait valoir que, si les propriétaires avaient gain de cause sur ce point, ce serait une autre raison pour laquelle on ne pourrait pas appliquer la CLC de 1992, puisque les hydrocarbures détenus en tant que cargaison dans le chaland ne seraient pas une cargaison du remorqueur, et que le remorqueur ne pourrait donc être considéré comme transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, conformément à la définition du terme 'navire' donnée dans la CLC de 1992.

*Arrêt rendu par la Cour fédérale du Canada en juillet 2019*

7.8 En juillet 2019, la Cour fédérale du Canada a rendu une décision accueillant la requête des propriétaires des bâtiments et interdisant à tout demandeur d'engager ou de poursuivre devant tout tribunal autre que la Cour fédérale une procédure contre lesdits propriétaires jusqu'à ce que la procédure en limitation ait abouti. Par conséquent, la communauté des Premières nations ne pouvait pas poursuivre son action contre les propriétaires devant la Cour suprême de la Colombie britannique. La Cour fédérale a également décidé qu'un fonds de limitation devrait être constitué conformément à la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute et 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), sur la base du tonnage combiné du remorqueur et du chaland. La Cour a conclu qu'il n'y avait aucun fondement factuel justifiant de constituer à ce stade un fonds de limitation tel que prévu par la CLC.

7.9 Suite à la décision de la Cour fédérale, les demandes seront traitées devant cette dernière dans le cadre de la procédure en limitation.

7.10 Par la suite, la Cour devra également déterminer si, aux fins de la limitation de la responsabilité, le chaland et le remorqueur constituent ou non une seule unité.

7.11 Finalement, les propriétaires seront soumis à l'obligation de communication préalable et devront fournir tous les renseignements et documents pertinents, y compris des informations détaillées sur la nature des substances transportées à bord du remorqueur et du chaland. La Cour devrait pouvoir ainsi décider si le sinistre relève ou non du champ d'application de la CLC de 1992.

7.12 Suite à la décision de la Cour, les propriétaires des bâtiments ont déposé auprès de cette dernière une garantie bancaire d'un montant de CAD 5 568 000 (£ 3,3 millions).

## **8 Procédures civiles**

8.1 En octobre 2018, une communauté des Premières nations composée de cinq tribus a engagé une procédure judiciaire contre les propriétaires, les exploitants, le capitaine et un officier du RCA *Nathan E. Stewart/DBL 55* devant la Cour suprême de Colombie britannique. 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.

8.2 Les demandeurs font valoir qu'ils détiennent 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. Ils soutiennent que le déversement a eu des effets immédiats et à long terme ou risque d'avoir des effets sur les populations de ressources marines, avec la perte de possibilités de récolte. La demande porte sur des pertes liées à la gêne passée et future de l'usage et de la jouissance de la zone par les demandeurs. Elle porte aussi sur des dépenses dues aux opérations d'intervention, notamment à l'évaluation de l'impact du sinistre. Les demandeurs exigent également que les propriétaires des bâtiments prennent les mesures nécessaires pour évaluer les effets à long terme du déversement.

- 8.3 Les demandeurs plaident pour l'application de la Convention de 2001 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 indemnisent 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 des 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 à aucune restriction de leur droit à une indemnisation complète.
- 8.4 Les propriétaires des bâtiments ont déposé une requête pour que la procédure engagée devant la Cour suprême de la Colombie britannique soit suspendue. Ils contestent la compétence de cette cour et soutiennent que la Cour fédérale est un forum plus approprié pour statuer sur ces demandes (voir la section 7 — Procédure en limitation).
- 8.5 Les demandeurs ont déposé une requête demandant à la Cour suprême de la Colombie britannique de confirmer sa compétence pour statuer sur les demandes présentées contre les propriétaires des bâtiments, malgré la procédure en limitation introduite devant la Cour fédérale. Toutefois, depuis lors ils ont ajourné la présentation de cette requête.

## 9 Point de vue de l'Administrateur

- 9.1 L'applicabilité des Conventions n'est pas claire en l'espèce, à deux titres essentiellement: premièrement, il n'a pas été établi 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. Sa dernière cargaison connue était du kérosène et de l'essence, qui sont des produits non persistants.
- 9.2 En juillet 2019, la Cour fédérale du Canada a conclu que, d'après les faits connus à cette date, il n'y avait aucun fondement factuel justifiant l'application de la CLC de 1992. D'autre part, les demandeurs n'invoquent pas cette convention, mais bien la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute et, c'est à titre de précaution et comme solution alternative qu'ils avaient plaidé l'application de la CLC de 1992.
- 9.3 Il est donc très peu probable que les FIPOL restent impliqués dans cette affaire. Les Fonds prennent des mesures pour obtenir une confirmation précise du produit transporté par le chaland afin d'obtenir une déclaration, par consentement ou par voie judiciaire, attestant que les FIPOL ne sont plus une partie concernée par ces demandes.
- 9.4 Jusqu'à ce qu'une telle déclaration soit faite, les FIPOL sont toujours considérés comme des parties à la procédure et l'Administrateur continuera donc de suivre cette affaire et fera rapport de tout fait nouveau au Comité exécutif à une session future.

## 10 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.

---