



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/NOV20/3/10	
Date	5 août 2020	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds de 1992	92A25	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC74	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SA17	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE — FONDS DE 1992

NATHAN E. STEWART

Note du Secrétariat

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

Résumé: 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 *Nathan E. Stewart* et du chaland-citerne *DBL 55* s'est échoué à environ 10 milles marins à l'ouest de Bella Bella, en Colombie-Britannique (Canada). Le remorqueur a ensuite coulé et s'est séparé du chaland. Environ 110 000 litres de gazole se sont déversés dans l'environnement.

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 devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique contre les propriétaires, les exploitants, le capitaine et un officier du RCA *Nathan E. Stewart/DBL 55*. 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 (la CIDPHN, ou la Caisse), le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire.

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 de la procédure en limitation engagée 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 sur les hydrocarbures de soute de 2001) 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 (Convention 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 de limitation tel que prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992).

Faits nouveaux: L'étape suivante de la procédure est celle de la communication préalable, durant laquelle les parties font connaître la liste de tous les documents pertinents et les soumettent à examen.

Les FIPOL doivent attendre que les propriétaires des bâtiments fassent connaître leur liste de documents pour étudier la possibilité de présenter une requête afin de déterminer s'ils doivent continuer d'être partie à cette procédure.

Documents pertinents:	Le rapport en ligne sur le sinistre du <i>Nathan E. Stewart</i> figure sous la section 'Sinistres' du site Web des FIPOL.
Mesures à prendre:	<u>Comité exécutif du Fonds de 1992</u> Prendre note des renseignements fournis.

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 76/96)	CAD 5 568 000 (£ 3,3 millions) ^{<1>}
Procédures judiciaires	<p>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.</p> <p>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 sur les hydrocarbures de soute de 2001 et de la Convention LLMC 76/96.</p> <p>La procédure engagée devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique a été suspendue.</p>

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'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 quelque 107 552 litres de diesel de soute ainsi que 2 240 litres de lubrifiants ont été déversés dans l'environnement. Le remorqueur a ensuite coulé et s'est 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 *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.

<1> Sur la base du taux de change appliqué au 30 juin 2020, à savoir £ 1 = CAD 1,6829.

- 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).

3 Applicabilité des Conventions

- 3.1 Le Canada est partie à la CLC de 1992, à la Convention de 1992 portant création du Fonds et au Protocole portant création du Fonds complémentaire.
- 3.2 L'applicabilité des Conventions n'est toutefois pas claire en l'espèce. Premièrement, la question se pose de savoir si le RCA *Nathan E. Stewart/DBL 55* relève de la définition du terme 'navire' au sens du paragraphe 1 de l'article premier de la CLC de 1992.
- 3.3 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.
- 3.4 Si le RCA a transporté des hydrocarbures non persistants lors de précédents voyages, il semblerait que la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds ne soient pas applicables. En pareil cas, étant donné que les hydrocarbures déversés étaient des hydrocarbures de soute, c'est en fait la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001 qui devrait s'appliquer.

4 Procédures civiles

- 4.1 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 la Colombie-Britannique. Les demandeurs incluent également comme tiers la CIDPHN, le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire.
- 4.2 Les demandeurs font valoir qu'ils détiennent un titre aborigène et des droits souverains sur la zone touchée par le déversement. Ils déclarent également que la zone touchée 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 demandent également aux propriétaires des bâtiments de prendre les mesures nécessaires pour évaluer les effets à long terme du déversement.
- 4.3 Les demandeurs plaident pour l'application de la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001, ou à défaut, de la CLC de 1992 et dans ce dernier cas, demandent à ce 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.

- 4.4 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 du Canada constitue une instance plus appropriée pour statuer sur ces demandes (voir la section 5).
- 4.5 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 l'action en limitation introduite devant la Cour fédérale. Toutefois, depuis lors ils ont ajourné la présentation de cette requête.
- 4.6 Suite à une ordonnance de la Cour fédérale du Canada rendue en juillet 2019, la procédure engagée devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique a été suspendue en attendant la décision finale sur l'action en limitation intentée par les propriétaires des bâtiments devant la Cour fédérale du Canada (voir la section 5).

5 Procédure en limitation

- 5.1 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 la procédure devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique.
- 5.2 En mai 2019 également, la communauté des Premières nations a déposé une requête contestant la compétence de la Cour fédérale à l'égard de la procédure en limitation.

Arguments des propriétaires des bâtiments

- 5.3 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.
- 5.4 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.
- 5.5 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 cette 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 lorsqu'on aborde la question de la limitation de responsabilité. Le remorqueur n'est 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.

Arguments de la communauté des Premières nations

- 5.6 La communauté des Premières nations a fait valoir qu'au moment de l'échouement, le remorqueur et le chaland étaient manœuvrés, naviguaient et étaient éclairés comme un seul navire [étant rigidement raccordés entre eux par un 'JAK' (système de couplage RCA)] de sorte que, pour établir le critère de limitation de responsabilité, il fallait considérer que l'ensemble remorqueur-chaland articulé ('RCA') constituait une sorte d'unité composite' (au sens du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer et du Règlement canadien sur les abordages correspondant) laquelle était en fait et en droit un 'seul navire'.

- 5.7 Les demandeurs de la communauté des Premières nations soutiennent également que, dans la mesure où la propriété commune du remorqueur et du chaland est pertinente pour déterminer si la limitation de la responsabilité doit se fonder sur le tonnage total des deux bâtiments, le remorqueur et le chaland étaient tous deux en propriété commune au sens de la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001 et de la Convention LLMC 76/96 puisque:
- a) les propriétaires inscrits faisaient partie du même groupe de sociétés ayant des activités interdépendantes contribuant à une entreprise commune ou ayant une gestion, un contrôle et une direction communs; ou
 - b) les propriétaires inscrits étaient assujettis à un degré suffisant de contrôle commun du groupe pour justifier la levée du voile social; ou
 - c) le remorqueur et le chaland avaient le même affréteur, gestionnaire ou exploitant, chacun d'eux étant défini comme 'propriétaire de navire' dans lesdites conventions.
- 5.8 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

- 5.9 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. La communauté des Premières nations ne pouvait donc 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 sur les hydrocarbures de soute de 2001 et à la Convention 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 de 1992.
- 5.10 Suite à la décision de la Cour fédérale, les demandes seront traitées devant cette dernière dans le cadre de la procédure en limitation.
- 5.11 Ultérieurement, la Cour devra également déterminer si, aux fins de la limitation de la responsabilité, le chaland et le remorqueur constituaient ou non une seule unité.
- 5.12 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.
- 5.13 Suite à la décision de la Cour fédérale, les propriétaires des bâtiments ont déposé auprès de cette dernière une garantie bancaire d'un montant de CAD 5 568 000 (£ 3,3 millions) plus les intérêts.

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 millions) à la communauté des Premières nations pour les services rendus pendant les opérations d'intervention et les demandes ultérieures nées du sinistre.

- 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'auraient pas été entièrement indemnisées par les propriétaires; et
 - ii) un préjudice découlant de la perte de ressources marines à évaluer en vertu:
 - a) des droits aborigènes qui seront établis lors de la procédure civile;
 - 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.

7 Point de vue de l'Administrateur

- 7.1 L'applicabilité des Conventions de 1992 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.
- 7.2 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 sur les hydrocarbures de soute de 2001 et c'est à titre de précaution et comme solution alternative qu'ils avaient plaidé l'application de la CLC de 1992. Il est donc peu probable que les FIPOL restent impliqués dans cette affaire.
- 7.3 L'étape suivante est celle de la communication préalable, durant laquelle les parties font connaître la liste de tous les documents pertinents et les soumettent à examen. Cet examen devrait avoir lieu dans les prochains mois; cependant aucun délai n'a été fixé par le juge de la mise en état.
- 7.4 Les FIPOL doivent attendre que les propriétaires des bâtiments fassent connaître leur liste de documents pour étudier la possibilité de présenter une requête afin de déterminer s'ils doivent continuer d'être partie à cette procédure.

8 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.
