



FONDS INTERNATIONAUX  
D'INDEMNISATION DE 1971 ET DE 1992  
POUR LES DOMMAGES  
DUS À LA POLLUTION  
PAR LES HYDROCARBURES

COMITÉ EXÉCUTIF  
24ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.24/3  
11 février 2004  
Original: ANGLAIS

CONSEIL D'ADMINISTRATION  
13ème session  
Point 2 de l'ordre du jour

71FUND/AC.13/3

## SINISTRES DONT LES FONDS DE 1971 ET DE 1992 ONT EU À CONNAÎTRE

### ZEINAB

#### Note de l'Administrateur

**Résumé:**

Le *Zeinab* a sombré au large de Doubaï (Émirats arabes unis) le 14 avril 2001, laissant s'échapper environ 400 tonnes d'hydrocarbures, qui ont contaminé le littoral. Les organes directeurs ont décidé que la Convention de 1971 portant création du Fonds et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquaient toutes deux à ce sinistre et que les responsabilités devraient être réparties entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 à raison de 50% pour chaque Fonds. Concernant le Fonds de 1971, ce sinistre est couvert par une assurance, sous réserve d'une franchise de £220 325. Le montant total des indemnités versées par le Fonds de 1971 dépasse le montant de la franchise.

L'Administrateur a enquêté plus avant pour déterminer si les Fonds devraient intenter une action en recours contre le propriétaire du navire. Il ressort de cette enquête que les Fonds ne recouvreraient probablement aucun montant dans le cadre d'une action en recours qui aboutirait; pour cette raison l'Administrateur doute qu'il y ait lieu d'engager une action de ce type. Cependant les organes directeurs souhaitent peut-être examiner la question de savoir si les Fonds devraient intenter une action en recours dans les Émirats arabes unis et ainsi montrer qu'ils soutiennent les efforts visant à décourager l'exploitation des navires sous-normes.

**Mesures à prendre:**

Décider si les FIPOL devraient intenter une action en recours à l'encontre du propriétaire du navire.

### 1 Le sinistre

- 1.1 Le 14 avril 2001, le *Zeinab*, immatriculé en Géorgie, soupçonné de faire sortir clandestinement du pétrole d'Irak, a été saisi par les forces multinationales d'intervention. Escorté jusqu'à une zone de détention dans les eaux internationales, il s'est trouvé déstabilisé à environ 16 milles du littoral de Doubaï (Émirats arabes unis) et a sombré par 25 mètres de fond.
- 1.2 Le navire aurait transporté une cargaison de 1500 tonnes de fuel-oil, dont il est estimé que quelque 400 tonnes se sont déversées au moment du sinistre. Les hydrocarbures ont dérivé en direction du rivage de Doubaï situé à proximité et ont également atteint les côtes des Émirats de Sharjah et Ajman plus au nord.

- 1.3 Quelque 1100 tonnes de cargaison sont restées dans les citernes demeurées intactes et cette cargaison a pu être enlevée du navire naufragé sans autre déversement important d'hydrocarbures.
- 1.4 Le *Zeinab* n'aurait été inscrit auprès d'aucune société de classification et n'aurait été couvert par aucune assurance en responsabilité.

## **2 Applicabilité des Conventions et répartition des responsabilités entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992**

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont décidé à leurs sessions de juin 2001 qu'étant donné que lors du sinistre du *Zeinab* les Émirats arabes unis étaient partie non seulement aux Conventions de 1969/1971 mais aussi aux Conventions de 1992, les deux ensembles de Conventions s'appliquaient à ce sinistre, et que les responsabilités devaient être réparties entre le Fonds de 1992 et le Fonds de 1971 à raison de 50% pour chaque Fonds (documents 92FUND/EXC.13/7, paragraphes 3.4.8 et 3.4.11, et 71FUND/AC.5/A/ES.8/10, paragraphes 5.6.8 et 5.6.11).

## **3 Demandes d'indemnisation**

- 3.1 Des demandes ont été soumises pour un montant total de £1,3 million en différentes devises au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Ces demandes ont fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant de £1 million et ont été acquittées.
- 3.2 Aucune autre demande n'a été présentée.
- 3.3 Les demandes au titre de ce sinistre seront frappées de prescription le 14 avril 2004 ou peu après cette date.

## **4 Examen de la question de savoir si les Fonds devraient tenter une action en recours contre le propriétaire du navire**

### *Enquête initiale*

- 4.1 En 2002 et 2003, les Fonds ont fait une enquête pour déterminer l'identité du propriétaire du *Zeinab* et l'endroit où il se trouve. Le Ministère des transports maritimes de Géorgie a confirmé que le navire avait été inscrit sur le registre national d'immatriculation des navires de Géorgie le 7 juin 2000 et que le propriétaire immatriculé du navire était un ressortissant irakien. Des éléments de preuve ont permis d'établir que le propriétaire était actionnaire de deux autres sociétés sans lien avec le transport maritime dans les Émirats arabes unis. Les services de l'immigration des Émirats arabes unis ont confirmé que le propriétaire du navire avait quitté les Émirats le 19 mars 2002 et que rien n'attestait qu'il y était retourné depuis lors. Selon certaines indications, il vivait à Bagdad (Irak).

### *Examen de la question effectué lors de la session des organes directeurs tenue en octobre 2003*

- 4.2 Lors des sessions des organes directeurs tenues en octobre 2003, la plupart des délégations ont souscrit au point de vue de l'Administrateur selon lequel, tant que le propriétaire du navire habitait non pas dans les Émirats arabes unis mais probablement en Irak, il ne serait pas rationnel d'intenter une action en recours contre lui. Cependant, plusieurs délégations ont déclaré que le fait que le propriétaire du navire vivait sans doute en Irak ne devrait pas en soi empêcher les Fonds d'intenter une action récursoire contre lui hors des Émirats arabes unis, à condition qu'il dispose d'avoirs contre lesquels un jugement favorable pourrait être mis à exécution.
- 4.3 Les organes directeurs ont décidé qu'il faudrait réexaminer la question avant l'expiration du délai de trois ans (14 avril 2004). Il a été décidé également que l'Administrateur devrait enquêter plus avant sur la situation financière des deux sociétés où le propriétaire du navire détenait prétendument des actions ainsi que sur la question de savoir s'il les détenait toujours et, si tel était

le cas, sur la valeur de ces actions (documents 92FUND/EXC.22/14, paragraphe 3.5.19, et 71FUND/AC.12/22, paragraphe 15.8.18).

*Nouvelles enquêtes*

- 4.4 Selon des enquêtes effectuées par la suite, le propriétaire du navire détient 25% des parts de l'une des deux sociétés dont il est question au paragraphe 4.1, qui possède un capital-actions autorisé de AED300 000 (£50 000). En vertu du droit en vigueur dans les Émirats arabes unis, les sociétés sont tenues de remettre un rapport annuel financier au Ministère de l'économie et du commerce mais les avocats engagés par les Fonds ont constaté qu'il n'y avait aucun registre public concernant le statut financier de cette société. L'enquête a révélé qu'un parent du propriétaire du navire et un ressortissant des Émirats arabes unis étaient propriétaires de la deuxième société et que le propriétaire du *Zeinab* n'avait aucun intérêt financier dans cette société. Ces deux sociétés possèdent des bureaux de taille modeste où travaillent un petit nombre de personnes dans le port de Hamriyah à Doubaï. Les avocats des Fonds ont déclaré que le seul avoir que le propriétaire du *Zeinab* détenait directement dans les Émirats arabes unis serait une voiture âgée de trois ans, dont l'enregistrement n'a pas été renouvelé depuis octobre 2002.
- 4.5 Les enquêtes supplémentaires effectuées par l'Administrateur indiquent également que des parents du propriétaire du *Zeinab* possèdent deux navires-citernes et un vraquier, tous de petite taille. Le vraquier est immatriculé au Ghana et, d'après son certificat d'immatriculation, son propriétaire est probablement le frère du propriétaire du *Zeinab*. Les deux navires-citernes feraient du commerce de pétrole irakien dans les eaux internationales. La police maritime de Doubaï n'a pas été en mesure de fournir de précision concernant les deux navires-citernes, car ceux-ci ne font pas escale dans les ports des Émirats arabes unis.
- 4.6 Selon des enquêtes récentes, le propriétaire du navire vit peut-être illégalement dans les Émirats arabes unis sous une nouvelle identité.

*Examen de la question effectué par l'Administrateur*

- 4.7 Concernant la question de savoir si les Fonds devraient tenter une action en recours contre le propriétaire du *Zeinab*, les avocats des Fonds ont déclaré que selon le droit en vigueur dans les Émirats arabes unis, il était possible, pour ce faire, de déposer une demande auprès des tribunaux des Émirats arabes unis avant l'expiration du délai de trois ans. Les avocats ont précisé que le tribunal pouvait adresser une notification au défendeur après expiration de ce délai, soit directement (ce qui serait probablement difficile, voire impossible), soit, s'il n'était pas possible de procéder directement, de publier des avis dans la presse locale. Les avocats ont ajouté que les Fonds pouvaient raisonnablement envisager d'obtenir un jugement favorable contre le propriétaire du navire. Cependant, ils ont déclaré que les Fonds pourraient se heurter à des difficultés considérables pour mettre à exécution un jugement contre le propriétaire du navire puisqu'il n'avait pas été établi si celui-ci se trouve dans les Émirats arabes unis, et que rien ne prouvait qu'il y détenait des avoirs suffisants. Les avocats ont déclaré en outre qu'il pouvait s'écouler jusqu'à un an avant que le tribunal de première instance ne prononce son jugement, que le défendeur disposerait d'un droit d'appel illimité, en premier lieu auprès de la cour d'appel de Doubaï et, en deuxième lieu, auprès de la Cour de cassation et que ces appels pouvaient donner lieu à des procédures d'une durée de trois ans. Toutefois, il est possible que le propriétaire du navire ne se présente pas au tribunal même s'il a reçu la notification de l'action en recours et l'on pourrait alors obtenir plus rapidement un jugement par défaut.
- 4.8 Les avocats des Fonds ont indiqué que le coût des procédures juridiques (droits de greffe non compris) devant le tribunal de première instance pourraient atteindre la somme de US\$45 000 (£24 000) et que si l'on poursuivait l'affaire devant la Cour de cassation, ces coûts seraient de US\$75 000 (£40 000) outre que l'on encourrait des coûts supplémentaires si une procédure d'exécution du jugement était nécessaire. Les avocats ont ajouté que les coûts seraient considérablement plus élevés si le propriétaire du navire soulevait des arguments complexes, mais nettement inférieurs s'il ne contestait pas l'affaire. Ils ont également informé les Fonds que si

l'on obtenait un jugement favorable, les droits de greffe seraient remboursables mais que l'on pourrait recouvrer les sommes versées au titre des honoraires d'avocats et des coûts d'exécution seulement à hauteur d'un montant nominal.

- 4.9 En ce qui concerne une éventuelle action en recours en Irak contre le propriétaire du *Zeinab*, les avocats engagés par les Fonds dans les Émirats arabes unis ont déclaré que les tribunaux civils en Irak étaient opérationnels. Ils ont fait savoir en outre que pour que les tribunaux irakiens puissent envoyer au propriétaire du navire la notification de l'action en Irak, les Fonds devraient fournir à ceux-ci une adresse spécifique à laquelle il soit possible d'envoyer la notification, ce qui pouvait s'avérer problématique car les ministères correspondants ne fonctionnaient pas et les tribunaux irakiens n'autoriseraient pas à signifier la notification par voie de publication dans la presse irakienne à moins que ne soit fournie une adresse précise du propriétaire du navire, en Irak. Cependant, les avocats des Fonds ignorent si le propriétaire du navire est en Irak et, s'il est en Irak, à quel endroit il se trouve ou s'il y possède des avoirs. Les avocats des Fonds ont ajouté que si l'on entamait une procédure en Irak, les tribunaux irakiens risquaient de ne pas avoir compétence dans le cadre d'une action à l'encontre du propriétaire du navire puisque le *Zeinab* était immatriculé en Géorgie et que le sinistre était survenu dans les eaux territoriales des Émirats arabes unis.
- 4.10 Au sujet de la question de savoir si les Fonds devraient engager une action en recours contre le propriétaire du *Zeinab*, il conviendrait de se reporter aux débats des organes directeurs sur l'action en recours à l'encontre du propriétaire du navire dans l'affaire de l'*Al Jaziah 1*. Dans cette affaire, le propriétaire du navire, ressortissant des Émirats arabes unis, était propriétaire de quatre sociétés ou avait des parts importantes dans ces sociétés. Les avocats des Fonds n'avaient pas été en mesure de déterminer si ces avoirs seraient suffisants pour permettre d'honorer le montant que les Fonds pourraient se voir allouer dans le cadre d'un jugement définitif. La plupart des délégations avaient estimé que cette incertitude quant à l'opportunité d'engager ou non une action en recours contre le propriétaire du navire posait une importante question de principe et que les FIPOL devraient contribuer à décourager l'exploitation de navires ne répondant pas aux normes requises et mettre en œuvre le principe du pollueur-payeur. En recommandant que les FIPOL engagent une action en recours, ces délégations reconnaissaient que les chances de mettre à exécution un jugement favorable étaient limitées, mais il était néanmoins important, selon elles, que les Fonds prennent position. Toutefois, certaines délégations avaient considéré que les Fonds devraient être réalistes et ne pas engager d'action en recours si le propriétaire du navire ne disposait d'aucun avoir. Les organes directeurs des Fonds de 1971 et 1992 avaient décidé d'engager une action en recours à l'encontre du propriétaire du navire (document 92FUND/EXC.18/14, paragraphes 3.5.8 et 3.5.9, et 71FUND/AC.9/20, paragraphes 15.10.8 et 15.10.9).
- 4.11 De l'avis de l'Administrateur cependant, il y a des différences considérables entre l'affaire de l'*Al Jaziah 1* et celle du *Zeinab*. Concernant l'affaire de l'*Al Jaziah 1*, le propriétaire du navire était un ressortissant des Émirats arabes unis que l'on pouvait identifier aisément et à qui le tribunal pouvait adresser directement la notification d'une action en recours, alors que dans l'affaire du *Zeinab*, le propriétaire du navire est un ressortissant d'un autre pays (Irak), dont on ne sait pas au juste où il se trouve. De plus, dans l'affaire de l'*Al Jaziah 1*, il était établi que le propriétaire du navire possédait des avoirs, certes limités mais contre lesquels il était possible d'exécuter un jugement, bien que les avocats des Fonds, en l'espèce, n'aient pas été en mesure de déterminer si ces avoirs étaient suffisants pour permettre d'honorer le montant que les Fonds pourraient se voir allouer dans le cadre d'un jugement définitif. Dans l'affaire du *Zeinab*, les avocats du Fonds n'ont pas pu établir si le propriétaire dispose d'avoirs importants dans les Émirats arabes unis et ont précisé que du fait que l'on ne savait pas si celui-ci était dans les Émirats, il serait très difficile d'exécuter un jugement d'un tribunal des Émirats à son encontre. De plus, toute action en recours entraînerait des dépens considérables pour les Fonds.
- 4.12 Comme il est peu probable que les Fonds recouvrent quelque montant que ce soit de la part du propriétaire dans le cadre d'une action en recours qui aboutirait, l'Administrateur doute qu'il soit raisonnable d'intenter une action récursoire dans les Émirats arabes unis contre le propriétaire.

Toutefois, les organes directeurs souhaitent peut-être examiner la question de savoir si les Fonds devraient tenter une action en recours dans les Émirats arabes unis concernant l'affaire du *Zeinab*, comme cela a été le cas de l'*Al Jaziah 1*, afin de montrer qu'ils soutiennent les efforts déployés pour décourager l'exploitation des navires sous-normes.

- 4.13 L'Administrateur estime qu'en tout état de cause il ne serait pas raisonnable pour les FIPOL d'intenter une action en recours contre le propriétaire du navire en Irak.

## **5 Recouvrement du montant des demandes acquittées auprès de l'assurance du Fonds de 1971**

- 5.1 Les responsabilités incombant au Fonds de 1971 à titre d'indemnisation et de prise en charge financière pour les sinistres survenus entre le 25 octobre 2000 et le 24 mai 2002 - date à laquelle la Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur - étaient couvertes par une assurance. Cette assurance couvre les responsabilités du Fonds de 1971 à concurrence de 60 millions de DTS (51 millions) par sinistre, déduction faite du montant effectivement versé par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, ainsi que des frais juridiques et des dépenses d'honoraires d'autres experts, sous réserve d'une franchise de 250 000 DTS pour chaque sinistre.
- 5.2 En juillet 2002, le Conseil d'administration a décidé que la date de conversion en livres sterling de ce montant devrait être la date à laquelle le sinistre a eu lieu, à savoir le 14 avril 2001. Le Conseil a décidé qu'au 12 avril 2001 (les 13, 14, 15 et 16 avril étant fériés pour les banques), le taux du DTS était égal à 1DTS = £0,88130 et que la franchise, selon les termes de la police d'assurance, serait donc de £220 325 (document 71FUND/AC.8/6, paragraphe 3.5.6).
- 5.3 Étant donné que les paiements du Fonds de 1971 ont dépassé le montant de la franchise, le Fonds a déjà recouvré auprès de l'assurance la somme de £220 000. Il devrait prochainement recouvrer auprès de l'assurance d'autres montants qu'il avait versés au-delà de celui de la franchise.

## **6 Mesures que les organes directeurs sont invités à prendre**

Les organes directeurs sont invités à:

- a) prendre note des renseignements figurant dans le présent document;
  - b) déterminer si les FIPOL devraient tenter une action en recours contre le propriétaire du navire; et
  - c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées concernant ce sinistre.
-