



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

COMITÉ EXÉCUTIF  
26ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.26/5  
5 août 2004  
Original: ANGLAIS

CONSEIL D'ADMINISTRATION  
15ème session  
Point 16 de l'ordre du jour

71FUND/AC.15/14/5

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

### DEUX SINISTRES SURVENUS DANS LES ÉMIRATS ARABES UNIS - AL JAZIAH 1 ET ZEINAB

#### Note de l'Administrateur

**Résumé:**

*Al Jaziah 1:* L'*Al Jaziah 1* a sombré au large d'Abou Dhabi (Émirats arabes unis) le 24 janvier 2000, laissant s'échapper de 100 à 200 tonnes d'hydrocarbures, qui ont contaminé les zones côtières. Les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 ont décidé que la Convention de 1971 portant création du Fonds et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquaient à ce sinistre et que les responsabilités seraient réparties entre les deux Fonds à raison de 50% pour l'un et l'autre Fonds. Toutes les demandes nées de ce sinistre ont fait l'objet d'un accord de règlement à hauteur de £1,1 million.

Les organes directeurs ont décidé en octobre 2002 que les Fonds de 1971 et de 1992 devaient engager une action en recours contre le propriétaire du navire au motif que le navire n'était pas en état de prendre la mer et que le propriétaire n'était pas en droit de limiter sa responsabilité. L'action en recours a débuté en janvier 2003. Le tribunal de première instance d'Abou Dhabi devrait rendre son jugement avant fin 2004.

*Zeinab:* 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. Le sinistre, en ce qui concerne le Fonds de 1971, est couvert par une assurance sous réserve d'une franchise de £220 325. Toutes les demandes nées de ce sinistre ont été approuvées et honorées. Le total des montants de règlement versés par le Fonds de 1971 dépasse celui de la franchise.

**Mesures à prendre:** Noter les renseignements figurant dans le présent document.

## 1 Al Jaziah 1

### 1.1 Le sinistre

1.1.1 Le 24 janvier 2000, le navire-citerne *Al Jaziah 1* (681 tjb, indique-t-on) chargé de fuel-oil a coulé à environ 10 mètres de profondeur à cinq milles au nord-est du port de Mina Zayed, Abou Dhabi (Émirats arabes unis).

1.1.2 Il a été estimé que de 100 à 200 tonnes d'hydrocarbures se sont échappées de l'épave. Les hydrocarbures ont dérivé sous l'effet de vents forts qui soufflaient vers le littoral situé à proximité, et ont contaminé un certain nombre de petites îles et de bancs de sable. Plusieurs mangroves ont été souillées elles aussi. Pour plus de détails sur le déversement, les opérations de nettoyage et les opérations de sauvegarde qui ont suivi, il conviendrait de se reporter aux documents soumis par les organes directeurs à leur session d'octobre 2000 (documents 92FUND/EXC.9/11 et 71FUND/A.23/14/11, paragraphes 1.3 à 1.8).

### 1.2 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 d'octobre 2000 que, puisqu'au moment du sinistre de l'*Al Jaziah 1*, les Émirats arabes unis étaient partie aux Conventions de 1969/1971 et à celles de 1992, les deux ensembles de Conventions s'appliquaient à ce sinistre, et que les responsabilités devraient être réparties entre le Fonds de 1971 et celui de 1992 à raison de 50% pour chacun des deux Fonds (documents 92FUND/EXC.9/12, paragraphes 3.8.13 et 3.8.14 et 71FUND/AC.2/A.23/22, paragraphe 17.12.15).

### 1.3 Demandes d'indemnisation

1.3.1 Des demandes correspondant à des montants de £1,4 million au total, en plusieurs devises, ont été déposées au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Ces demandes ont fait l'objet d'un accord de règlement à raison de £1 million et ont été honorées.

1.3.2 Toutes les nouvelles demandes ont été forcloses le 24 janvier 2003 ou autour de cette date; les Fonds ne seront donc pas tenus de verser d'autres indemnités.

### 1.4 Procédures pénales

1.4.1 Le procureur d'Abou Dhabi a engagé une action au pénal contre le capitaine de l'*Al Jaziah 1*. Dans une déclaration adressée au procureur, le capitaine a affirmé que le navire avait été conçu comme un navire-citerne à eau et qu'il était en mauvais état et dangereux.

1.4.2 Le tribunal a soutenu notamment que le navire avait causé des dommages à l'environnement, ne répondait pas aux normes de sécurité de base et n'était pas en état de naviguer, que le fond du navire était percé en de nombreux endroits et que le Ministère des transports des Émirats arabes unis ne l'avait pas autorisé à transporter des hydrocarbures. Le tribunal a conclu que le navire avait coulé à cause de ces failles.

1.4.3 Le capitaine a été condamné à une amende de Dh 5 000 (£750) pour avoir causé des dommages à l'environnement.

### 1.5 Action en recours engagée par les FIPOL

1.5.1 À leurs sessions d'octobre 2002, les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 ont examiné la question de savoir s'il y avait lieu d'intenter une action en recours contre le propriétaire de l'*Al Jaziah 1*. Les avocats des Fonds dans les Émirats arabes unis avaient considéré que les conclusions du tribunal pénal relatives à l'état d'innavigabilité en mer du navire seraient

convaincantes dans le cadre de toute action juridique civile intentée contre le propriétaire du navire dans les Émirats arabes unis. L'Administrateur a souscrit au point de vue des avocats et a estimé également que le propriétaire du navire devait ou aurait dû savoir que le navire n'était pas en état de naviguer et que son naufrage était dû à la négligence ou la faute personnelle du propriétaire. Il a ajouté qu'en vertu de l'article V.2 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire n'était donc pas en droit de limiter sa responsabilité et que les Fonds devraient s'opposer à toute tentative de la part de celui-ci de limiter sa responsabilité.

- 1.5.2 Les avocats des Fonds ont estimé en outre que les Fonds pouvaient raisonnablement envisager d'obtenir un jugement favorable contre le propriétaire du navire et que ce dernier ne serait probablement pas autorisé à limiter sa responsabilité. Ils ont toutefois également fait savoir à l'Administrateur que les Fonds pourraient se heurter à des difficultés considérables pour mettre à exécution un jugement contre le défendeur et qu'en tout état de cause on ne savait pas si celui-ci disposerait d'avoirs suffisants qui permettraient aux Fonds de recouvrer des sommes substantielles.
- 1.5.3 Au cours des débats des organes directeurs, la plupart des délégations ont estimé que 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 sous-normes et mettre en œuvre le principe du pollueur-payeur. En recommandant que les FIPOL engagent une action en recours, ces délégations ont reconnu que les chances de mettre à exécution un jugement favorable étaient limitées, mais il était néanmoins souhaitable, selon elles, que les Fonds prennent position. Toutefois, certaines délégations ont 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.
- 1.5.4 Les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 ont décidé que les Fonds devraient engager une action en recours à l'encontre du propriétaire du navire. Il a été reconnu qu'en décidant d'engager une action en recours dans ce cas particulier, les Fonds s'écartaient de leur politique consistant à fonder leurs décisions en partie sur les perspectives de recouvrement en cas de jugement favorable (documents 92FUND/EXC.18/14, paragraphe 3.5.9, et 71FUND/AC.9/20, paragraphe 15.10.9).
- 1.5.5 En janvier 2003, les Fonds ont engagé une action en justice auprès du tribunal de première instance d'Abou Dhabi contre la société à qui appartenait le navire et son unique propriétaire, demandant que les défendeurs versent Dh 6,4 millions (£1 million) aux Fonds, montant devant être réparti de façon égale entre le Fonds de 1971 et celui de 1992.
- 1.5.6 En mai 2003, les défendeurs ont déposé des argumentations selon lesquelles les Fonds n'avaient pas soumis d'élément de preuve juridique recevable concernant le sinistre ou de détail sur les pertes prétendument subies par les parties, et la subrogation des droits des demandeurs n'avait pas été effectuée conformément au droit en vigueur dans les Émirats arabes unis. Les défendeurs ont soutenu également que les personnes ayant prétendument subi des pertes n'avaient pas exercé leur droit de demander réparation contre le propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Ils ont avancé qu'en vertu des articles 2, 4.1 et 5 des Conventions portant création des Fonds, ceux-ci n'étaient tenus d'indemniser les victimes des dommages par pollution que si ces personnes n'avaient pas été en mesure d'obtenir réparation auprès du propriétaire du navire en vertu des Conventions sur la responsabilité civile.
- 1.5.7 Les Fonds ont présenté en juin 2003 la défense d'après laquelle le propriétaire du navire n'avait pas constitué de fonds de limitation en application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile ou la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et, comme rien n'indiquait que le propriétaire du navire avait l'intention de verser des indemnités, les Fonds avaient décidé d'indemniser les victimes des dommages par pollution. Les Fonds ont avancé en outre que la subrogation des droits des demandeurs était fondée sur l'article 9 des Conventions portant création du Fonds et non pas sur le droit en vigueur dans les Émirats arabes unis selon lequel il faut un jugement du tribunal pour déterminer qu'une partie peut acquérir des droits par

subrogation afin de pouvoir engager une procédure contre un tiers. Les Fonds ont, de plus, présenté au tribunal de nouveaux éléments de preuve relatifs au sinistre et aux pertes causées, notamment des documents provenant de différentes autorités gouvernementales.

- 1.5.8 En novembre 2003, le tribunal de première instance d'Abou Dhabi a rendu un jugement préliminaire nommant un expert chargé d'enquêter sur la nature du sinistre et les paiements effectués par le Fonds de 1971. Le Fonds et ses avocats ont rencontré l'expert à deux reprises et lui ont fourni les renseignements complémentaires qu'il avait requis. L'expert devrait présenter son rapport au tribunal en septembre 2004.
- 1.5.9 Le tribunal devrait prononcer son jugement avant fin 2004.

## **2** *Zeinab*

### 2.1 Le sinistre

- 2.1.1 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.
- 2.1.2 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.
- 2.1.3 Environ 1100 tonnes de cargaison sont restées dans les citernes demeurées intactes et cette cargaison a pu être enlevée avec succès du navire naufragé sans autre déversement important d'hydrocarbures.
- 2.1.4 Le *Zeinab* n'aurait été inscrit auprès d'aucune société de classification et n'aurait été couvert par aucune assurance en responsabilité.

### 2.2 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 aux Conventions de 1969/1971 et aussi aux Conventions de 1992, les deux ensembles de Conventions s'appliquaient à ce sinistre, et que les responsabilités relatives au sinistre du *Zeinab* devaient être réparties entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 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).

### 2.3 Demandes d'indemnisation

- 2.3.1 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 à raison de £1 million et ont été acquittées.
- 2.3.2 Toutes les autres demandes ont été forcloses le 14 avril 2004 ou autour de cette date; les Fonds n'auront donc pas à verser d'autres indemnités.

### 2.4 Action en recours contre le propriétaire du navire

- 2.4.1 À leurs sessions de février 2004, les organes directeurs du Fonds de 1971 et de 1992 respectivement ont examiné la question de savoir si les Fonds devaient tenter une action en

recours contre le propriétaire du *Zeinab*. Les avocats des Fonds dans les Émirats arabes unis avaient estimé que les Fonds pouvaient raisonnablement envisager d'obtenir un jugement favorable contre le propriétaire du navire. Cependant, ils avaient 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 trouvait dans les Émirats arabes unis, et que rien ne prouvait qu'il y détenait des avoirs suffisants.

- 2.4.2 Au cours des débats des organes directeurs, la plupart des délégations avaient considéré que comme il était peu probable qu'une action récursoire puisse aboutir, les Fonds ne devaient pas intenter de recours contre le propriétaire du *Zeinab*. Certaines délégations avaient fait valoir que la décision de ne pas intenter d'action en recours était justifiée uniquement du fait qu'il ne serait pas possible d'obtenir de remboursement de la part du propriétaire du navire.
- 2.4.3 Soulignant que les Fonds devraient en principe intenter un recours afin de décourager l'exploitation des navires sous-normes, les organes directeurs avaient décidé de ne pas intenter de recours contre le propriétaire du *Zeinab*, au seul motif qu'il serait extrêmement difficile de poursuivre cette action pour des raisons juridiques et pratiques (documents 92FUND/EXC.24/8, paragraphe 3.2.8, et 71FUND/AC.13/8, paragraphe 3.2.8).

### 2.5 Recouvrement auprès de l'assurance du Fonds de 1971

- 2.5.1 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 – sont couvertes par une assurance contractée par ce Fonds. Cette assurance couvre les responsabilités du Fonds de 1971 à concurrence de 60 millions de DTS (£48 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.
- 2.5.2 En juillet 2002, le Conseil d'administration a considéré 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. Il a décidé que, compte tenu du taux de change DTS/livre sterling en vigueur au 12 avril 2001, soit 1 DTS = £0,88130, (les 13, 14, 15 et 16 avril étant fériés pour les banques), la franchise, selon les termes de la police d'assurance, serait de £220 325 (document 71FUND/AC.8/6, paragraphe 3.5.6). Les paiements du Fonds de 1971 ont dépassé le montant de la franchise; le Fonds a recouvré auprès de son assurance tous les montants qu'il avait versés au-delà de celui de la franchise.

### 3 Mesures que les organes directeurs sont invités à prendre

Les organes directeurs sont invités à prendre note des renseignements figurant dans le présent document.

---