



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

COMITÉ EXÉCUTIF  
30ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.30/7  
15 septembre 2005  
Original: ANGLAIS

CONSEIL D'ADMINISTRATION  
17ème session  
Point 14 de l'ordre du jour

71FUND/AC.17/12/3

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

### AL JAZIAH 1

#### Note de l'Administrateur

**Résumé:**

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 a nommé un expert chargé d'enquêter sur la nature du sinistre et les paiements effectués par le Fonds de 1971. Cet expert n'a pas rendu son rapport et a informé le tribunal dernièrement qu'il n'était pas en mesure de le terminer. Le tribunal devrait nommer un nouvel expert le moment venu.

**Mesure à prendre:**

Noter les renseignements figurant dans le présent document.

### 1 Le sinistre

- 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). 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 contaminé un certain nombre de petites îles et de bancs de sable. Plusieurs mangroves ont été souillées elles aussi. Les assistants ont renfloué le navire naufragé et l'ont ramené au port franc d'Abou Dhabi.

- 1.2 Le navire n'était immatriculé auprès d'aucune société de classification et n'était couvert par aucune assurance en responsabilité.

## **2 Applicabilité des Conventions**

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont décidé à leurs sessions d'octobre 2000 qu'étant donné qu'au moment du sinistre de l'*Al Jaziah 1* les Émirats arabes unis étaient partie aux Conventions de 1969/1971 ainsi qu'à celles de 1992, les deux ensembles de Conventions s'appliquaient au sinistre et que les responsabilités devraient être réparties entre le Fonds de 1992 et celui de 1971 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).

## **3 Demandes d'indemnisation**

Des demandes ont été soumises pour un montant total de £1,4 million en plusieurs devises au titre des dépenses engagées pour les opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Ces demandes ont fait l'objet d'un accord de règlement à hauteur de £1,1 million et ont été honorées. Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ne seront pas tenus de verser d'autres indemnités.

## **4 Procédures pénales**

- 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.
- 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 plusieurs 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 si le navire avait coulé, c'était à cause de ses nombreuses failles. Le capitaine du navire a été condamné à une amende de Dh 5 000 (£741) pour avoir causé des dommages à l'environnement.

## **5 Action en recours**

- 5.1 À leurs sessions d'octobre 2002, les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 ont décidé que les Fonds devaient intenter une action en recours contre le propriétaire du navire (documents 71FUND/AC.9/20, paragraphe 15.10.10 et 92FUND/EXC.18/14, paragraphe 3.5.9).
- 5.2 En janvier 2003, les Fonds ont engagé une action en justice devant le 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 (£0,95 million) aux Fonds, montant devant être réparti de façon égale entre le Fonds de 1971 et celui de 1992.
- 5.3 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 des Conventions sur la responsabilité civile. En vertu des articles 2, 4.1 et 5 des Conventions portant création des Fonds, ceux-ci n'étaient tenus d'indemniser les personnes ayant subi 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.

- 5.4 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 et de 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 des 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.
- 5.5 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.
- 5.6 En août 2005, les avocats des Fonds aux Émirats arabes unis ont fait savoir que l'expert avait informé le tribunal qu'il n'était pas en mesure de terminer son rapport en raison d'autres engagements. Les avocats ont également indiqué que le tribunal nommerait un nouvel expert le moment venu.

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

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

---