



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

COMITÉ EXÉCUTIF
42ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.42/7
17 septembre 2008
Original: ANGLAIS

CONSEIL D'ADMINISTRATION
23ème session
Point 13 de l'ordre du jour

71FUND/AC.23/11/1

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

AL JAZIAH 1

Note de l'Administrateur

Objet du document:	Informar le Comité exécutif des faits les plus récents concernant ce sinistre et examiner la possibilité d'un accord de règlement avec le propriétaire du navire.
Résumé du sinistre à ce jour:	<p>L'<i>Al Jaziah 1</i> 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 Dh 6,4 millions (£870 000).</p> <p>Les organes directeurs ont décidé en octobre 2002 que les Fonds de 1971 et de 1992 devaient engager une action récursoire 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.</p> <p>Dans un jugement rendu en mars 2008, le tribunal de première instance d'Abou Dhabi a décidé que le propriétaire du navire devrait verser aux Fonds la somme de Dh 6 402 282 (£870 000)^{<1>} et que ce montant serait réparti également entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992.</p> <p>Les FIPOL ont été informés par leurs avocats aux Émirats arabes unis que le propriétaire du navire avait une dette d'environ Dh 63 millions (£9,8 millions) y compris la somme octroyée au Fonds de 1971 et au Fonds de 1992 respectivement. Les avocats des Fonds ont fait savoir aux Fonds que dans les circonstances actuelles il serait très difficile de recouvrer les montants octroyés par le tribunal de première instance.</p>

<1> Dans le présent document, la conversion des devises a été faite sur la base du taux de change au 10 septembre 2008 (1 Dh = £0,1551 et 1 DTS = £0,8760), sauf pour les paiements effectués par le Fonds de 1992, pour lesquels elle a été faite sur la base du taux de change à la date du paiement.

L'Administrateur considère que les Fonds devraient se mettre en relation avec le propriétaire du navire et examiner la possibilité d'un accord de règlement prenant en compte la situation financière du défendeur.

Mesures à prendre: Décider de l'opportunité de donner pour instruction à l'Administrateur de se mettre en relation avec le propriétaire du navire et d'examiner la possibilité d'un accord de règlement sur la base du jugement rendu par le tribunal de première instance d'Abou Dhabi.

1 Résumé du sinistre

Navire	<i>Al Jaziah 1</i>
Date du sinistre	24 janvier 2001
Lieu du sinistre	Abou Dhabi, Émirats arabes unis
Cause du sinistre	Naufrage
Quantité d'hydrocarbures déversés	100-200 tonnes de fuel-oil
État du pavillon du navire	Honduras
Jauge brute (tjb)	681 tjb
Assureur P&I	Aucun
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	3 millions de DTS (£2,6 millions)
Indemnisation	Toutes les demandes d'indemnisation au titre de ce sinistre ont fait l'objet d'un accord de règlement et les versements correspondants ont été effectués pour une somme totale de Dh 6,4 millions (£870 000). Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont chacun contribué pour moitié aux montants versés.
Procédures judiciaires	Les Fonds ont engagé une action récursoire contre le propriétaire du navire demandant le remboursement du montant versé à titre d'indemnisation, soit Dh 6,4 millions (£870 000). Le tribunal a rendu un jugement en faveur des Fonds, mais il sera très difficile d'exécuter le jugement puisque le propriétaire du navire n'a pas d'actifs suffisants.

2 Le sinistre

- 2.1 Le 24 janvier 2000, le navire-citerne *Al Jaziah 1* (681 tjb) chargé de fuel-oil a coulé par environ 10 mètres de fond 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 environ 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. Les sauveteurs ont renfloué le navire naufragé et l'ont ramené au port franc d'Abou Dhabi.
- 2.2 Le navire n'était immatriculé auprès d'aucune société de classification et n'était couvert par aucune assurance en responsabilité.

3 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 et de 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.

4 Demandes d'indemnisation

Des demandes, formulées en plusieurs devises, ont été soumises pour un montant total de Dh 7,9 millions (£1,2 million) au titre des dépenses engagées pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde. Ces demandes ont fait l'objet d'un accord de règlement et ont été acquittées à hauteur de Dh 6,4 millions (£870 000). Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ne seront pas tenus de verser d'autres indemnités.

5 Procédures pénales

- 5.1 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 déclaré que le navire avait été conçu comme un navire-citerne à eau et qu'il était en mauvais état et dangereux.
- 5.2 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 communications 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 ces insuffisances. Le capitaine du navire a été condamné à une amende de Dh 5 000 (£775) pour avoir causé des dommages à l'environnement.

6 Action récursoire

- 6.1 Examen par les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 en octobre 2002
 - 6.1.1 À leurs sessions d'octobre 2002, les organes directeurs du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 ont examiné l'opportunité pour les Fonds d'intenter une action récursoire contre le propriétaire du navire. Il a été noté que l'Administrateur avait été informé par les avocats des Fonds aux Émirats arabes unis que l'on pouvait raisonnablement espérer que les Fonds obtiennent un jugement favorable contre la personne en question et que celle-ci ne serait probablement pas autorisée à limiter sa responsabilité. Mais par ailleurs les avocats du Fonds avaient fait savoir à l'Administrateur que les Fonds pourraient avoir d'énormes difficultés à faire exécuter un jugement visant les actifs du défendeur, et qu'en tout état de cause il n'était pas certain que le défendeur dispose d'actifs suffisants pour permettre aux Fonds de recouvrer une somme substantielle.
 - 6.1.2 La plupart des délégations ont exprimé l'opinion que la question de savoir s'il était ou non opportun d'engager une action récursoire contre le propriétaire du navire soulevait une importante question de principe et que les FIPOL devraient contribuer à décourager l'exploitation de navires ne répondant pas aux normes requises et à faire appliquer le principe 'pollueur-payeur'. Tout en recommandant que les FIPOL engagent une action récursoire, ces délégations ont reconnu que les perspectives de faire exécuter un jugement favorable étaient limitées. Elles estimaient cependant qu'il était important que les Fonds prennent position. Néanmoins, certaines délégations considéraient que les Fonds devraient faire preuve de réalisme et ne pas engager d'action récursoire si le propriétaire du navire n'avait pas d'actifs.
 - 6.1.3 Le Comité a décidé que le Fonds de 1992 devrait engager une action récursoire contre le propriétaire du navire.

6.2 Action en justice engagée par les Fonds

- 6.2.1 En janvier 2003, les Fonds ont engagé une action en justice devant le tribunal de première instance d'Abou Dhabi contre l'entité qui est propriétaire immatriculé du navire, propriétaire unique^{<2>}, demandant que les défendeurs versent Dh 6,4 millions (£870 000) aux Fonds, montant à répartir de façon égale entre le Fonds de 1971 et celui de 1992.
- 6.2.2 En novembre 2003, le tribunal a rendu un jugement préliminaire et a nommé un expert chargé d'enquêter sur la nature du sinistre et les paiements effectués par les Fonds. Les Fonds et leurs avocats ont rencontré l'expert à deux reprises et lui ont fourni les renseignements complémentaires qu'il avait requis.
- 6.2.3 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. Le tribunal a donc nommé un nouvel expert. Les Fonds et leurs avocats ont rencontré le nouvel expert en octobre 2005 et lui ont fourni tous les renseignements qu'il avait demandés pour terminer son rapport.
- 6.2.4 L'expert a soumis son rapport au tribunal en juillet 2006, dans lequel il confirmait que:
- le sinistre avait causé des dommages par pollution à plusieurs parties de l'Émirat d'Abou Dhabi.
 - les Fonds avaient indemnisé les victimes des dommages par pollution à hauteur de Dh 6,4 millions (£870 000).
 - le navire n'était pas immatriculé en tant que pétrolier et ses assurances avaient expiré.
 - le propriétaire du navire était responsable des dommages causés par le sinistre.
- 6.2.5 Pour des renseignements détaillés sur l'échange d'informations entre l'expert du tribunal, le propriétaire du navire et les Fonds, voir le Rapport annuel de 2007, pages 70 et 71.
- 6.2.6 Début 2008, l'expert du tribunal a soumis son rapport final confirmant les conclusions obtenues en juillet 2006.
- 6.2.7 Dans un jugement rendu en mars 2008, le tribunal a décidé que le propriétaire du navire devrait verser aux Fonds la somme de Dh 6 402 282 (£870 000) et que ce montant serait réparti également entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992.
- 6.2.8 Le propriétaire du navire n'a pas fait appel de ce jugement, lequel est donc devenu définitif.
- 6.2.9 Les Fonds ont invité le tribunal à faire exécuter le jugement et lors d'une audience tenue en juillet 2008 l'huissier de justice a informé les avocats des Fonds que le propriétaire du navire avait de graves difficultés financières. Il a été suggéré que les Fonds enquêtent sur la question de savoir si le propriétaire du navire disposait d'autres ressources financières pour régler le montant octroyé par la décision.
- 6.2.10 Les avocats des Fonds ont été informés par le tribunal que le propriétaire du navire avait une forte dette de quelque Dh 63 millions (£9,8 millions) y compris le montant octroyé par le jugement en faveur des Fonds, que du fait de son incapacité à rembourser ses dettes le propriétaire du navire

<2> Conformément au droit en vigueur dans les Émirats arabes unis, ce type d'entité, propriétaire unique, n'a aucun actif ou passif distincts de ceux de son propriétaire.

avait été en prison. Il en était sorti récemment après s'être engagé à prélever sur son salaire Dh 4 200 (£650) par mois au titre du remboursement de ses dettes.

6.2.11 Les avocats des Fonds ont enquêté sur la question de savoir si le propriétaire du navire disposait d'actifs supplémentaires pour régler le montant fixé par le jugement, mais selon les résultats de l'enquête le propriétaire du navire n'a aucun actif supplémentaire. Il semble donc qu'il serait très difficile de faire exécuter le jugement rendu à l'encontre du propriétaire du navire.

6.3 Examen de la question par l'Administrateur

6.3.1 Sous réserve que les renseignements mentionnés au paragraphe 6.2.10 sont corrects, le propriétaire du navire qui a quelque Dh 63 millions (£9,8 millions) de dettes s'est engagé à prélever sur son salaire Dh 4 200 (£650) par mois au titre du remboursement. Il lui faudrait donc environ 1 250 années (AED 63 millions/AED 4 200 mois/12) pour rembourser toutes ses dettes.

6.3.2 Dans ces conditions, l'Administrateur estime que les Fonds devraient se mettre en relation avec le propriétaire du navire en vue d'examiner la possibilité d'un accord de règlement prenant en compte la situation financière de celui-ci.

7 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; et
 - b) décider de l'opportunité de donner ou non pour instruction à l'Administrateur de se mettre en relation avec le propriétaire du navire en vue d'examiner la possibilité d'un accord de règlement sur la base du jugement rendu par le tribunal de première instance d'Abou Dhabi; et
 - c) donner à l'Administrateur toutes autres instructions qu'ils pourront juger appropriées.
-