



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

COMITÉ EXÉCUTIF  
13ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.13/5  
4 juin 2001  
Original: ANGLAIS

ASSEMBLÉE  
8ème session extraordinaire  
Point 5 de l'ordre du jour

71FUND/A/ES.8/8

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

### ZEINAB

#### Note de l'Administrateur

<b>Résumé:</b>	Le 14 avril 2001, le <i>Zeinab</i> , qui transportait quelque 1 500 tonnes de fuel-oil a sombré au large de Dubai (Émirats arabes unis), entraînant la perte d'environ 400 tonnes de fuel-oil et la pollution des zones côtières. Quelque 1 100 tonnes d'hydrocarbures restés à bord ont été enlevées du navire naufragé. Les opérations de nettoyage ont été achevées début mai 2001. Les Émirats arabes unis sont partie à la fois à la Convention portant création du Fonds de 1971 et à la Convention portant création du Fonds de 1992.
<b>Mesures à prendre:</b>	Examiner: a) si le <i>Zeinab</i> relève de la définition du terme 'navire'; b) l'application des Conventions portant création des Fonds de 1971 et de 1992 à ce sinistre; et c) la répartition des responsabilités entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992.

### 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 arrêté par les forces d'intervention multinationales. Escorté jusqu'à une zone de détention dans les eaux internationales, il s'est trouvé déstabilisé à environ 16 milles du littoral de Dubai 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 Dubai situé à proximité et ont également atteint les côtes des Émirats de Sharjah et Ajman plus au nord (voir la carte ci-jointe).

- 1.3 Quelque 1100 tonnes de cargaison sont restées dans les citernes demeurées intactes et cette cargaison a pu être enlevée avec succès du navire 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.
- 1.5 À la demande des FIPOL, un inspecteur de la localité a été engagé pour suivre les opérations de nettoyage et d'assistance de la cargaison, faire la liaison avec les autorités compétentes et conseiller les responsables ainsi que les organes intervenant dans les questions pratiques du nettoyage.

## **2 Opérations de nettoyage**

- 2.1 Les opérations de nettoyage en mer, qui ont commencé presque immédiatement, ont été coordonnées par l'autorité portuaire de Dubai. Des dispersants ont tout d'abord été utilisés à partir de navires et d'avions. Puis, on a eu recours à des barrages et à des écrémeurs pour retenir et recueillir les hydrocarbures flottants.
- 2.2 Les autorités locales ont mobilisé des équipes de travailleurs recrutés localement et des équipements mécaniques pour procéder au nettoyage à terre. Le nettoyage des zones d'agrément a été effectué très rapidement et les opérations de nettoyage les plus importantes ont toutes été achevées au 6 mai 2001.

## **3 Impact du déversement**

- 3.1 Les hydrocarbures ont touché des plages d'agrément de Dubai et de Sharjah et ont aussi eu des répercussions sur le littoral d'Ajman. Les digues de plusieurs villas situées en bordure de plage ont été souillées.
- 3.2 Les hydrocarbures ont également touché les usines de dessalement d'eau de mer situées à Sharjah et Ajman. L'usine de dessalement de Sharjah avait dû fermer provisoirement à plusieurs reprises, ce qui avait privé la ville d'approvisionnement en eau.
- 3.3 Un certain nombre de plages d'agrément ont été mazoutées et du pétrole a pénétré dans la zone portuaire de Port Rashid, souillant digues et navires.
- 3.4 Les hydrocarbures ont peut-être touché l'industrie touristique de Dubai bien que la rapidité du nettoyage des rivages d'agrément ait pu contribuer à limiter les pertes.
- 3.5 Les activités de pêche et les marchés de poisson auraient été épargnés.

## **4 Opérations destinées à empêcher les hydrocarbures de s'échapper de l'épave**

- 4.1 Les opérations de pompage visant à enlever les hydrocarbures restés à bord ont commencé le 27 avril 2001 et ont été achevées le 4 mai 2001.
- 4.2 Les hydrocarbures récupérés sont à présent stockés dans les installations de réception de Dubai, en cale sèche, dans l'attente d'une décision définitive des autorités sur la manière d'en disposer.

## **5 Définition du terme 'navire'**

- 5.1 Le *Zeinab* aurait été construit en 1967 en Italie comme navire pour marchandises diverses, à deux panneaux, de quelque 4 354 tpl. À une certaine époque, vers 1998, le navire a été transformé de

façon à transporter des hydrocarbures dans 12 citernes installées dans les cales à marchandises bien que, lors de cette transformation, les hiloires de panneau aient été laissées en place et les citernes bâchées, pour conserver au *Zeinab* son apparence de navire pour marchandises diverses. Il s'agit de savoir si le navire relève de la définition du terme 'navire' énoncée soit dans l'une des Conventions de 1969/1971 ou dans l'une des Conventions de 1992, soit dans les deux à la fois.

- 5.2 La définition du terme 'navire' figurant à l'article I.1 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est libellée comme suit:

*Convention de 1969 sur la responsabilité civile*

"Navire" signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

*Convention de 1992 sur la responsabilité civile*

"Navire" signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac.

Ces définitions sont insérées dans les Conventions portant création des Fonds de 1971 et de 1992, respectivement.

- 5.3 Le *Zeinab* transportait effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison lorsque le sinistre s'est produit, et il devrait par conséquent être considéré comme un navire aux fins de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1971.
- 5.4 Le *Zeinab* était manifestement capable de transporter des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et avait été fréquemment utilisé pour le transport d'hydrocarbures dans la région. Il serait difficile de soutenir que ce n'était pas un navire aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1992.
- 5.5 L'Administrateur propose par conséquent que le *Zeinab* soit considéré comme un 'navire' aux fins de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, de la Convention portant création du Fonds de 1971 et des Conventions de 1992.

## **6 Applicabilité des Conventions**

- 6.1 Les Émirats arabes unis sont partie à la fois à la Convention portant création du Fonds de 1971 et à la Convention portant création du Fonds de 1992, car ils n'ont pas dénoncé la Convention de 1971 quand ils ont adhéré à celle de 1992. À sa 8ème session, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a examiné la question de l'applicabilité des deux Conventions dans le contexte du sinistre de l'*Al Jaziah 1* (document 92FUND/EXC.8/4, paragraphes 3.1 à 3.10). Le Conseil d'administration du Fonds de 1971, agissant au nom de la 23ème session de l'Assemblée, a également examiné la question lors de sa 2ème session (document 71FUND/A.23/14/11, paragraphes 3.1 à 3.10). Le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont décidé que la Convention portant création du Fonds de 1971 ainsi que la Convention portant création du Fonds de 1992 s'appliquaient à ce sinistre (documents 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 4.2.11 et 71FUND/AC.2/A.23/22, paragraphe 17.12.6).

- 6.2 Étant donné que, lors du sinistre du *Zeinab*, les Émirats arabes unis étaient partie aux Conventions de 1969/1971 mais aussi aux Conventions de 1992, qui ont été incorporées dans la législation nationale, l'Administrateur est d'avis que les deux ensembles de Conventions s'appliquent à ce sinistre.
- 6.3 Comme cela est mentionné plus haut, le *Zeinab* aurait été immatriculé en Géorgie, qui, à l'époque du sinistre, était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile mais non à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.<sup><1></sup> Il semble donc que les Émirats arabes unis soient tenus en vertu d'une obligation contractuelle d'appliquer la Convention de 1969 sur la responsabilité civile pour ce qui est de la responsabilité du propriétaire du navire (voir l'article 30.4b) de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités).

## **7 Répartition des responsabilités entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992**

- 7.1 La question de la répartition des responsabilités entre le Fonds de 1971 et celui de 1992 correspondait à une situation également examinée par le Conseil d'administration du Fonds de 1971 à sa 2<sup>ème</sup> session (document 71FUND/A.23/14/11, paragraphes 4.1 à 4.6) et le Comité exécutif du Fonds de 1992 à sa 9<sup>ème</sup> session (document 92FUND/EXC.9/11, paragraphes 4.1 à 4.6) dans le contexte du sinistre de l'*Al Jaziah 1*, survenu en 2000 dans les Émirats arabes unis. Les deux organes ont conclu que, comme l'application simultanée des deux séries de Conventions n'était régie ni par une disposition des Conventions portant création des Fonds ni par une règle de droit contractuel, il serait souhaitable que les deux Fonds conviennent d'une solution concrète et équitable. Les deux organes ont par conséquent décidé que les responsabilités devraient être réparties entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 à raison de 50% pour chaque Fonds (documents 71FUND/AC.2/A.23/22, paragraphes 17.12.7 à 17.12.15 et 92FUND/EXC.9/12, paragraphes 3.8.7 à 3.8.15).
- 7.2 Il conviendrait de noter que chaque demandeur a le droit de faire valoir sa demande soit contre le Fonds de 1971, soit contre le Fonds de 1992. Le Fonds contre lequel la demande est formée est responsable du montant total du dommage à hauteur du montant de la limite de sa responsabilité en vertu des Conventions respectives, et la répartition des responsabilités entre les deux Fonds devra être négociée entre eux.
- 7.3 C'est pourquoi l'Administrateur propose que les responsabilités relatives au sinistre du *Zeinab* soient réparties entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 à raison de 50% pour chaque Fonds.

## **8 Demandes d'indemnisation**

- 8.1 L'on s'attend à des demandes au titre du nettoyage et des opérations d'enlèvement des hydrocarbures restant à bord du *Zeinab*. Des demandes au titre de pertes indirectes et de préjudice économique pur devraient également être présentées. Il n'est pas possible à ce stade d'estimer le montant total des demandes.
- 8.2 Comme cela est mentionné plus haut, le *Zeinab* n'aurait été couvert par aucune assurance en responsabilité. Il est peu probable que le propriétaire du navire soit en mesure de verser des indemnités.
- 8.3 En vertu de l'article 7.4 du Règlement intérieur du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992, l'Administrateur peut, sans l'approbation préalable de l'Assemblée ou du Comité exécutif, procéder au règlement définitif de toute demande d'indemnisation s'il estime que le montant total que le Fonds en question doit régler au titre de toutes les demandes nées du sinistre en cause ne risque pas de dépasser 2,5 millions de DTS (£2,3 millions).

---

<1> La Géorgie est devenue partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds de 1992 le 18 avril 2001.

- 8.4 Les organes directeurs souhaitent peut-être déterminer s'ils sont disposés à autoriser l'Administrateur à effectuer le règlement définitif pour le compte des Fonds respectifs de toutes les demandes nées du sinistre du *Zeinab* dans la mesure où les demandes ne soulèvent pas de question de principe sur laquelle les organes directeurs du Fonds de 1971 ou du Fonds de 1992 ne seraient pas préalablement prononcés.

**9 Cause du sinistre**

L'Administrateur enquête actuellement sur la cause du sinistre avec l'aide des avocats et experts techniques des Émirats arabes unis engagés par les FIPOL.

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

Les organes directeurs sont invités à:

- a) prendre note des informations contenues dans le présent document;
- b) déterminer si le *Zeinab* relève de la définition du terme 'navire' figurant dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de 1971 et la définition du terme 'navire' figurant dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de 1992;
- c) examiner la question de l'application de la Convention portant création du Fonds de 1971 et de la Convention portant création du Fonds de 1992 au sinistre du *Zeinab*;
- d) examiner la question de la répartition des responsabilités entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992;
- e) décider s'il convient ou non d'autoriser l'Administrateur à procéder au règlement définitif des demandes d'indemnisation nées de ce sinistre; et
- f) donner à l'Administrateur les instructions qu'ils pourraient juger utiles concernant ce sinistre.

ANNEX

