



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

COMITÉ EXÉCUTIF
14ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.14/6
5 octobre 2001
Original: ANGLAIS

ASSEMBLÉE
24ème session
Point 19 de l'ordre du jour

71FUND/A.24/16/8

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

DEUX SINISTRES SURVENUS AUX ÉMIRATS ARABES UNIS - AL JAZIAH 1 ET ZEINAB

Note de l'Administrateur

Résumé:

Al Jaziah 1: Le navire a coulé au large d'Abu Dhabi (Émirats arabes unis), déversant 100 à 200 tonnes d'hydrocarbures qui ont pollué des zones côtières. Quelque 430 tonnes d'hydrocarbures restés à bord ont été enlevés avant que le navire n'ait pu être redressé et amené au port. Les organes directeurs des Fonds de 1992 et de 1971 ont décidé que l'*Al Jaziah 1* relevait de la définition du terme 'navire' figurant, d'une part, dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et, d'autre part, dans la Convention de 1971 portant création du Fonds et la Convention de 1992 portant création du Fonds. Les deux organes directeurs ont en outre 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 les deux Fonds à raison de 50% pour chaque Fonds. Des demandes d'un montant total de US\$1,4 million (£1 million) et de Dhs 2,1 millions (£396 000) ont été soumises au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde.

Zeinab: Le navire a sombré au large de Doubaï (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 enlevés du navire naufragé. Les organes directeurs des Fonds de 1992 et de 1971 ont décidé que le *Zeinab* relevait de la définition du terme 'navire' figurant dans les Conventions de 1969 et de 1992 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1971 portant création du Fonds et la Convention de 1992 portant création du Fonds. Les deux organes directeurs ont également 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 devraient être réparties entre les deux Fonds à raison de 50% pour chaque Fonds. Cependant, les deux organes directeurs ont décidé de ne pas autoriser l'Administrateur à conclure d'accord de règlement pour les demandes tant que les circonstances du naufrage ne seront pas connues. Des demandes se chiffrant à US\$480 000 (£343 000) ont été soumises au titre des opérations de nettoyage. D'autres demandes sont attendues.

<p>Mesures à prendre:</p> <ul style="list-style-type: none">a) Prendre note des informations fournies dans le présent document;b) Examiner la question de savoir si les circonstances entourant le sinistre du <i>Zeinab</i> devraient être considérées comme étant un acte de guerre ou des hostilités; etc) Décider s'il convient ou non d'autoriser l'Administrateur à conclure un accord de règlement pour les demandes nées du sinistre du <i>Zeinab</i>.

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 par environ 10 mètres de profondeur à cinq milles au nord-est du port de Mina Zayed, Abu Dhabi (Émirats arabes unis).
- 1.1.2 Le navire était muni d'un certificat d'immatriculation provisoire délivré par le Registre du Honduras expirant le 12 novembre 2000. Il aurait appartenu à une société installée à Abu Dhabi et à Doubaï. Il n'était, semble-t-il, inscrit auprès d'aucune société de classification et n'aurait été couvert par aucune assurance en responsabilité.
- 1.1.3 Il est 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.
- 1.1.4 À la demande des FIPOL, un représentant de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) s'est rendu à Abu Dhabi pour suivre les opérations de nettoyage, effectuer la liaison avec les autorités compétentes et conseiller les administrations et organes concernés sur les aspects concrets du nettoyage. Les Fonds ont en outre nommé un expert local chargé d'aider l'ITOPF et de suivre les opérations d'assistance.
- 1.1.5 Des sociétés pétrolières locales ont organisé la lutte contre le déversement avec leurs propres moyens et avec l'aide de stocks de l'industrie situés à Abu Dhabi ainsi qu'avec du matériel des stocks de l'Oil Spill Response Limited de Southampton (Royaume-Uni). L'intervention initiale a nécessité l'utilisation de dispersants par des navires ravitailleurs et des hélicoptères mais ces opérations ont cessé lorsqu'il est devenu manifeste qu'elles n'étaient pas efficaces. Des barrages flottants ont été déployés pour protéger les zones sensibles, s'agissant notamment de l'adduction d'eau de mer vers deux centrales électriques situées à proximité.
- 1.1.6 Les autorités locales ont mobilisé des équipes d'ouvriers pour procéder au nettoyage à terre de différentes îles, nettoyage en grande partie achevé dans les quinze jours.
- 1.1.7 L'agence fédérale de l'environnement des Émirats arabes unis a chargé une entreprise d'assistance locale de colmater les fuites d'hydrocarbures de l'épave et d'enlever les hydrocarbures restés à bord. L'opération d'enlèvement des hydrocarbures a été achevée le 7 février 2000; 430 tonnes d'hydrocarbures auraient été enlevées de l'épave. Environ 70 tonnes d'hydrocarbures seraient restées à bord, sous forme de résidus plaqués aux parois, ne pouvant être pompés.
- 1.1.8 Les assistants ont renfloué le navire le 11 février 2000 et l'ont ramené au port franc d'Abu Dhabi.

1.2 Examens effectués précédemment par le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971

Définition du terme 'navire'

- 1.2.1 À sa 8ème session, tenue en juillet 2000, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a examiné la question de savoir si l'*Al Jaziah I* relevait de la définition du terme 'navire' figurant, dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et telle qu'incorporée dans la Convention de 1971 portant création du Fonds et dans la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 1.2.2 Au cours des débats du Comité exécutif du Fonds de 1992, on a estimé de manière générale qu'un engin relevait de la définition de 'tout bâtiment de mer ou engin marin' s'il opérait effectivement en mer. Le Comité a donc estimé que l'*Al Jaziah I* relevait bien des définitions du terme 'navire' énoncées dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (document 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 4.2.5).
- 1.2.3 À sa deuxième session, tenue en octobre 2000, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé également que l'*Al Jaziah I* relevait de la définition du terme 'navire' figurant dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1971 portant création du Fonds (document 71FUND/AC.2/A.23/22, paragraphe 17.12.4).

Applicabilité des Conventions portant création des Fonds de 1971 et de 1992

- 1.2.4 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a également examiné, lors de sa 8ème session, la question de l'applicabilité de la Convention de 1971 portant création du Fonds et de la Convention de 1992 portant création du Fonds au sinistre de l'*Al Jaziah I*, puisque les Émirats arabes unis étaient partie à ces deux Conventions au moment du sinistre.
- 1.2.5 Plusieurs délégations ont déclaré qu'étant donné que le Comité avait déjà décidé que l'*Al Jaziah I* relevait de la définition du terme 'navire' aux fins des deux ensembles de Conventions, et que les Émirats arabes unis étaient partie aux quatre Conventions, les deux séries de Conventions s'appliqueraient aux dommages par pollution causés par ce sinistre dans les Émirats arabes unis. Le Comité a décidé que l'Administrateur ferait savoir aux autorités des Émirats arabes unis que, du point de vue de la Convention portant création du Fonds de 1992, la Convention portant création du Fonds de 1971 et la Convention portant création du Fonds de 1992 s'appliquaient au sinistre de l'*Al Jaziah I* (document 92FUND/EXC.8/8, paragraphes 4.2.7 et 4.2.11).
- 1.2.6 Le Comité a relevé que l'*Al Jaziah I* était muni d'un certificat d'immatriculation provisoire délivré par le Registre du Honduras, et que le Honduras était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile mais non à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Comité a été d'avis que les Émirats arabes unis seraient tenus en vertu du droit général des traités d'appliquer la Convention de 1969 sur la responsabilité civile en ce qui concerne la responsabilité du propriétaire du navire (voir l'article 30.4b) de la Convention de Vienne sur le droit des traités) (document 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 4.2.8).
- 1.2.7 Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a également décidé, à sa deuxième session, que la Convention de 1971 portant création du Fonds ainsi que la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquaient au sinistre de l'*Al Jaziah I* (document 71FUND/AC.2/23/22, paragraphe 17.12.6).

Répartition des responsabilités entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992

- 1.2.8 À sa 9ème session, tenue en octobre 2000, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a estimé que, comme cette question n'est régie ni par une disposition des Conventions portant création des Fonds ni par une règle de droit général des traités, il serait souhaitable que les deux Fonds conviennent d'une solution concrète et équitable. Il a décidé que, sous réserve de l'assentiment du Fonds de 1971, les responsabilités devraient être réparties entre le Fonds de 1992 et le Fonds de 1971 à raison de 50% pour chaque Fonds (document 92FUND/EXC.9/12, paragraphes 3.8.13 et 3.8.14).

1.2.9 Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a lui aussi convenu, à sa deuxième session, que les responsabilités devraient être réparties entre le Fonds de 1992 et le Fonds de 1971 à raison de 50% pour chaque Fonds (document 71FUND/AC.2/A.23/22, paragraphe 17.12.15).

1.3 Demandes d'indemnisation

1.3.1 En août 2000, des demandes d'indemnisation au titre des frais de nettoyage, d'un montant total de US\$1,3 million (£920 000), ont été présentées aux FIPOL par deux compagnies pétrolières locales ayant participé à l'intervention contre le déversement. L'une des demandes comprenait la mobilisation du matériel des stocks de l'Oil Spill Response Limited de Southampton (Royaume-Uni). Ces demandes ont été provisoirement estimées à US\$461 000 (£330 000) dans l'attente de nouvelles précisions de la part des demandeurs.

1.3.2 En août 2001, l'une des sociétés locales mentionnées au paragraphe 1.3.1 a soumis une demande supplémentaire se chiffrant à US\$98 000 (£68 000). Les experts des Fonds sont en train d'examiner cette demande.

1.3.3 L'Agence fédérale de l'environnement des Émirats arabes unis a soumis une demande de Dhs2 millions (£380 000) au titre des opérations menées par une entreprise d'assistance locale afin de contenir les fuites d'hydrocarbures de l'épave, d'enlever les hydrocarbures restés à bord, de renflouer l'épave et la remorquer jusqu'au port franc d'Abu Dhabi. Cette demande a fait l'objet d'un accord de règlement en mai 2001.

1.3.4 L'Agence fédérale de l'environnement a également présenté des demandes d'un montant de US\$40 000 (£28 400) et de Dhs47 000 (£9 200) au titre des opérations d'enlèvement des résidus d'hydrocarbures se trouvant à bord de l'épave après son renflouement. Ces demandes ont fait l'objet d'un accord de règlement en mai 2001 à hauteur de US\$29 000 (£20 358) et de Dhs47 000 (£9 200) respectivement.

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 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 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.

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.

2.1.5 À la demande des FIPOL, un inspecteur local 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 concrètes du nettoyage.

2.2 Opérations de nettoyage

2.2.1 Les opérations de nettoyage en mer, qui ont commencé presque immédiatement, ont été coordonnées par l'autorité portuaire de Doubaï. 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 écrémeuses pour retenir et recueillir les hydrocarbures flottants.

2.2.2 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 étaient toutes achevées le 6 mai 2001.

2.3 Examen effectué par le Comité exécutif du Fonds de 1992 et par le Conseil d'administration du Fonds de 1971 à leurs sessions de juin 2001

Définition du terme 'navire'

2.3.1 À sa 13^{ème} session, tenue en juin 2001, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a examiné la question de savoir si le *Zeinab* relevait de la définition du terme 'navire' figurant dans les Conventions de 1969 et de 1992 sur la responsabilité civile et telle qu'incorporée dans la Convention de 1971 portant création du Fonds et dans la Convention de 1992 portant création du Fonds.

2.3.2 Le Comité a relevé que le *Zeinab* aurait été construit en 1967 en Espagne comme navire pour marchandises diverses, à deux panneaux, de quelque 4 354 tpl. Il a noté également qu'à une certaine époque, vers 1998, le navire a été transformé pour le transport 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.

2.3.3 Le Comité a noté que puisque le *Zeinab* transportait effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison lorsque le sinistre s'est produit, il devrait être considéré comme un navire aux fins de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Il a été noté également que 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. Le Comité a estimé qu'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. C'est pourquoi le Comité a estimé que le *Zeinab* relevait bien de la définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (document 92FUND/EXC.13/7, paragraphe 3.4.6).

2.3.4 À sa 5^{ème} session, tenue en juin 2001, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé lui aussi que le *Zeinab* relevait bien de la définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (document 71FUND/AC.5/ES.8/10, paragraphe 5.6.6).

Applicabilité des Conventions

2.3.5 À sa 13^{ème} session, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé que, 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, les deux ensembles de Conventions s'appliquaient à ce sinistre (document 92FUND/EXC.13/7, paragraphe 3.4.8).

2.3.6 Il a été relevé que 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 et que les Émirats arabes unis étaient partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Les Émirats arabes unis seraient donc 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) (document 92FUND/EXC.13/7, paragraphe 3.4.9).

- 2.3.7 À sa 5^{ème} session, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a également décidé que les deux ensembles de Conventions s'appliquaient au sinistre du *Zeinab*, mais que les Émirats arabes unis seraient 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 (document 71FUND/AC.5/A/ES.8/10, paragraphes 5.6.8 et 5.6.9).

Répartition des responsabilités entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992

- 2.3.8 Après avoir rappelé les décisions prises au sujet du sinistre de l'*Al Jaziah 1*, le Comité exécutif du Fonds de 1992 ainsi que le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont décidé que les responsabilités relatives au sinistre du *Zeinab* devraient être réparties entre le Fonds de 1992 et le Fonds de 1971 à raison de 50% pour chaque Fonds (documents 92FUND/EXC.13/7, paragraphe 3.4.11 et 71FUND/AC.5/A/ES.8/10, paragraphe 5.6.11).

Règlement des demandes d'indemnisation

- 2.3.9 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 ainsi que le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont examiné, à leurs 13^{ème} et 5^{ème} sessions, respectivement, s'il convenait d'autoriser ou non l'Administrateur à effectuer pour le compte du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971 le règlement définitif de toutes les demandes nées du sinistre du *Zeinab* pour autant que les demandes ne soulevaient pas de question de principe sur laquelle les organes directeurs du Fonds de 1971 ou du Fonds de 1992 ne se seraient pas préalablement prononcés.
- 2.3.10 Une délégation s'est déclarée préoccupée du fait que le *Zeinab* faisait, semble-t-il, de la contrebande, n'était pas dûment inscrit auprès d'une société de classification et n'était pas muni du certificat l'autorisant à transporter des hydrocarbures. De l'avis de cette délégation, si le Fonds de 1992 ou le Fonds de 1971 devaient considérer les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre, ils pourraient paraître encourager les opérations de navires sous-normes alors que l'on s'efforçait d'améliorer la qualité de la navigation. De plus, cette délégation a appelé l'attention sur les obligations auxquelles les États contractants étaient tenus en vertu de l'article VII.10 des Conventions de 1992 et de 1969 sur la responsabilité civile.
- 2.3.11 Une autre délégation a fait référence à l'article 4.2a), en vertu duquel le Fonds est exonéré de l'obligation de verser des indemnités au titre des dommages par pollution résultant notamment d'un acte de guerre ou d'hostilités. De l'avis de cette délégation, cette défense devait être analysée de manière plus approfondie.
- 2.3.12 Plusieurs délégations ont considéré que les forces multinationales d'intervention ne faisaient qu'accomplir un devoir de police visant à garantir le respect des sanctions imposées par le Conseil de sécurité des Nations Unies. Elles ont déclaré que même si le naufrage du *Zeinab* était dû à un acte délibéré, cela pourrait faire l'objet d'une action récursoire de la part du Fonds plutôt que de constituer une défense en vertu de l'article 4.2a).
- 2.3.13 La délégation des Émirats arabes unis a déclaré que la zone en cause n'était plus en état de guerre et que l'observation des résolutions des Nations Unies n'avait aucun rapport avec le droit d'être indemnisé au titre de dommages par pollution.
- 2.3.14 Plusieurs délégations ont fait part de leur inquiétude concernant la possibilité d'autoriser l'Administrateur à régler les demandes avant que les circonstances exactes du naufrage du *Zeinab* ne soient connues.

2.3.15 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont décidé que, compte tenu des réserves émises par un certain nombre de délégations, il était prématuré d'autoriser l'Administrateur à régler les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre et qu'il faudrait examiner cette question de manière plus approfondie lors des sessions à venir du Comité exécutif et du Conseil d'administration (documents 92FUND/EXC.13/7, paragraphe 3.4.20, et 71FUND/AC.5/A/ES.8/10, paragraphe 5.6.20).

2.4 Évolution récente

Circonstances entourant le naufrage du Zeinab

2.4.1 Les avocats des Fonds se sont mis en contact avec le bureau de liaison de la marine des États-Unis à Bahreïn, lui demandant des copies des documents récupérés après le naufrage du *Zeinab*. En réponse à cette demande, la marine des États-Unis a fourni des copies des titres de propriété du navire et de navigation délivrés par l'administration maritime de Géorgie et un bref rapport de l'officier de la marine des États-Unis. Le titre de propriété, daté du 7 juin 2000, portait le nom du propriétaire et l'adresse de son représentant à Doubaï. Le certificat d'immatriculation, délivré le 7 juin 2000 également, indique que le *Zeinab* est un navire de charge de 2 178 tjb. Le numéro de l'OMI n'apparaît pas sur le certificat.

2.4.2 Dans son rapport, l'officier de visite indique notamment que, d'après les mesures et les sondages des citernes supérieures, il y avait 1300 tonnes de fuel-oil à bord. De plus, l'équipe de visite n'a pas pu accéder aux citernes inférieures parce que les tuyaux de sonde étaient fermés par soudure. Selon cette équipe, si les citernes inférieures avaient été pleines, la quantité totale d'hydrocarbures à bord aurait été d'environ 3000 tonnes. L'équipe de visite a trouvé d'anciens reçus d'après lesquels jusqu'à 3 000 tonnes d'hydrocarbures auraient déjà été chargés et déchargés; elle a, de ce fait, décidé de dérouter le navire.

2.4.3 L'expert technique des Fonds a lui aussi contacté le bureau de liaison de la marine des États-Unis à Bahreïn pour lui demander des renseignements sur l'enchaînement des événements ayant abouti au naufrage. Les précisions obtenues n'ont pas permis de progresser. Les avocats des Fonds tentent actuellement d'obtenir des informations auprès du Ministère des affaires étrangères et du Ministère de l'intérieur des Émirats arabes unis.

2.4.4 Les experts des Fonds ont récemment examiné une vidéo cassette montrant le naufrage du navire, filmée par un observateur se trouvant à bord du navire de la marine des États-Unis qui a procédé à la saisie et une vidéo sous-marine du navire filmée par les plongeurs ayant aidé aux opérations d'enlèvement des hydrocarbures.

2.4.5 La vidéo sous-marine montre clairement que la plupart des ouvertures des citernes avaient été enlevées, ce qui aurait laissé l'eau de mer entrer directement dans les citernes, diminuant ainsi le franc-bord général du navire. L'expert du Fonds estime que, dans les conditions qui prévalaient, soit des vagues de deux mètres, cela aurait été suffisant pour que l'eau pénètre dans les citernes. Puisque le navire n'était pas muni de pompes capables d'enlever d'importants volumes d'eau de mer, la disparition du franc-bord aurait pu entraîner l'envahissement des compartiments moteurs et du coquillon avant, ce qui aurait pu suffire à faire couler le navire. D'après l'expert, les vidéos ne montrent pas de déformation structurelle ni de dommage provoqué par un abordage.

2.4.6 Il convient de rappeler qu'à sa 1ère session, tenue en octobre 1998, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a examiné la question de l'applicabilité des Conventions de 1992 au sinistre du *Milad I* (document 92FUND/EXC.1/8). Le navire avait été intercepté par un contingent du Service des garde-côtes des États-Unis relevant des forces multinationales d'intervention dans les eaux internationales à quelque 25 milles marins au nord-est de Bahreïn. Le Service des garde-côtes a décelé dans la coque du navire, qui transportait 1 500 tonnes d'un mélange de gazole et de pétrole, un fissure par laquelle l'eau de mer pénétrait dans les citernes de ballast.

- 2.4.7 Le Centre d'aide mutuelle pour les situations d'urgence en mer (Marine Emergency Mutual Aid Centre) (MEMAC) à Bahreïn a contacté une entreprise de réparation navale basée à Bahreïn, qui a accepté de fournir un remorqueur de sauvetage, et une équipe de réparation qui a mesuré l'ampleur des dommages et effectué les réparations d'urgence à titre provisoire. Le Fonds de 1992 a reçu une demande d'indemnisation d'un montant BD 21 168 (£33 000) de la part du MEMAC au titre des coûts se rapportant au remorqueur de sauvetage et à l'équipe de réparation mis à la disposition du *Milad I*.
- 2.4.8 À sa deuxième session, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si les événements se rapportant à cette affaire relevaient de la définition du terme 'événement' figurant à l'article I.8 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (document 92FUND/EXC.2/5, section 3), et en particulier si les faits survenus constituaient une menace grave et imminente de dommages par pollution sur le territoire et dans la mer territoriale d'un État partie à la Convention portant création du Fonds de 1992. Le Comité a relevé que, de l'avis de l'Administrateur, compte tenu de la situation critique du navire et des vents dominants, les faits correspondaient à cette menace grave et imminente de dommage par pollution. Le Comité a fait sien l'avis de l'Administrateur sur ce point. Le Comité a considéré également que, dans ces circonstances, l'envoi sur place d'une équipe de réparation constituait une mesure raisonnable de sauvegarde, bien qu'il n'ait pas été entrepris de réparation par la suite (document 92FUND/EXC.2/10, paragraphe 3.4.2).
- 2.4.9 À sa troisième session, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé que, compte tenu de tous les facteurs, le MEMAC avait pris toutes les mesures raisonnables visant à recourir aux solutions juridiques disponibles et que la demande du MEMAC était par conséquent recevable (92FUND/EXC.3/7, paragraphe 3.2.8). Tout au long de l'examen du sinistre du *Milad I*, ni la question des circonstances ayant entraîné la fissure dans la coque du navire ni celle de l'opportunité d'évoquer ou non l'interception comme défense en vertu de l'article 4.2a) de la Convention portant création du Fonds de 1992 n'ont été posées.
- 2.4.10 Selon l'Administrateur, l'interception du navire par les forces multinationales d'intervention ne saurait être considérée comme "un acte de guerre, des hostilités, une guerre civile ou une insurrection", et les FIPOL ne sauraient invoquer la défense prévue à l'article 4.2a). L'Administrateur estime toutefois que d'après les recherches qu'il a menées par la suite, il apparaît que le naufrage du *Zeinab* était dû à un acte délibéré, et qu'une action récursoire par les Fonds était donc envisageable.
- 2.4.11 Les organes directeurs souhaitent peut-être examiner à nouveau la question de savoir s'ils sont disposés à autoriser l'Administrateur à conclure au nom de l'un et l'autre Fonds des accords de règlement définitif de toutes les demandes nées du sinistre du *Zeinab* pour autant que les demandes ne soulèvent pas de questions de principe sur lesquelles les organes directeurs du Fonds de 1971 ou du Fonds de 1992 ne se seraient pas déjà prononcés.

Demandes d'indemnisation

- 2.4.12 L'autorité portuaire de Doubaï a soumis des demandes d'un montant total de US\$480 000 (£343 000) au titre du coût des mesures de sauvegarde et du nettoyage.
- 2.4.13 On attend des demandes d'indemnisation de la part de l'Agence fédérale de l'environnement au titre des opérations d'enlèvement des hydrocarbures restés à bord de l'épave.
- 2.4.14 On attend également une demande de la part de la Municipalité de Doubaï au titre des opérations de nettoyage du littoral. Cette demande devrait être de l'ordre de US\$1,2 million (£850 000).
- 2.4.15 De nouvelles demandes devraient être présentées, de la part des compagnies pétrolières locales ayant participé aux opérations de nettoyage.

3 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) dans l'affaire du *Zeinab*, examiner si les circonstances ayant entraîné le naufrage devraient être considérées comme un acte de guerre ou des hostilités;
 - c) dans l'affaire du *Zeinab*, examiner l'opportunité d'autoriser ou non l'Administrateur à effectuer le règlement définitif de toutes les demandes nées de ce sinistre; et
 - d) donner à l'Administrateur les instructions qu'ils jugeront utiles concernant ces sinistres.
-