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

COMITÉ EXÉCUTIF
16ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.16/4
5 avril 2002
Original: ANGLAIS

ASSEMBLÉE
9ème session
Point 8 de l'ordre du jour

71FUND/A/ES.9/11

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

AL JAZIAH 1

Note de l'Administrateur

Résumé: Le navire a sombré au large d'Abou Dhabi (Émirats arabes unis), laissant s'échapper de 100 à 200 tonnes d'hydrocarbures qui ont contaminé les zones côtières. Quelque 430 tonnes restées à bord ont été enlevées 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 dans les Conventions 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 décidé également que la Convention de 1971 portant création du Fonds et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquaient toutes deux au sinistre de l'*Al Jaziah 1* et que les responsabilités devraient être réparties entre les deux Fonds à raison de 50% pour chaque Fonds. Les demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage, d'un montant total de £1 million, ont été provisoirement évaluées à £418 000. Les demandes relatives aux mesures de sauvegarde ont été approuvées pour £412 000. D'après les éléments de preuve divulguées lors de la procédure pénale contre le capitaine et l'équipage de l'*Al Jaziah 1*, le navire n'était pas en état de prendre la mer, et c'est pour cette raison qu'il avait coulé. Compte tenu des conclusions de l'action au pénal, l'Administrateur est d'avis que les FIPOL devraient s'opposer à toute tentative du propriétaire du navire visant à limiter sa responsabilité en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et également faire valoir une action récursoire contre le propriétaire du navire afin de recouvrer les montants versés par les Fonds à titre d'indemnisation.

Mesures à prendre:
a) décider si les FIPOL devraient s'opposer à toute tentative du propriétaire du navire visant à limiter sa responsabilité; et
b) décider si les FIPOL devraient introduire une action en recours contre le propriétaire du navire.

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 par environ 10 mètres de profondeur à cinq milles au nord-est du port de Mina Zayed, Abou Dhabi (Émirats arabes unis).

1.2 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.

1.3 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 Abou 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.

1.4 Les autorités locales ont mobilisé des équipes d'ouvriers pour procéder au nettoyage à terre de différentes îles, nettoyage en grande partie achevé en deux semaines.

1.5 L'agence fédérale de l'environnement des Émirats arabes unis a chargé une entreprise locale d'assistance maritime 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 pas être pompés.

1.6 Les assistants ont renfloué le navire le 11 février 2000 et l'ont ramené au port franc d'Abou Dhabi.

2 Examen antérieur de la question par les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992

Définition du terme 'navire'

2.1 À leurs 8ème et 2ème sessions, respectivement, le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont décidé que l'*Al Jaziah 1* 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 (documents 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 4.2.5 et 71FUND/AC.2/A.23/22, paragraphe 17.12.4).

Applicabilité de la Convention de 1971 portant création du Fonds et de la Convention de 1992 portant création du Fonds

2.2 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont également décidé que, étant donné que, à la date du sinistre, les Émirats arabes unis étaient partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds ainsi qu'à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds, la Convention de 1971 portant création du Fonds et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquaient toutes deux au sinistre de l'*Al Jaziah 1* (documents 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 4.2.8 et 71FUND/AC.2/23/22, paragraphe 17.12.6).

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

2.3 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont décidé que les responsabilités devraient être reparties entre les deux Fonds à raison de 50% pour chaque 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

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 associées locales ayant participé aux opérations de nettoyage. L'une des demandes porte sur le coût de la mobilisation du matériel des stocks de l'Oil Spill Response Limited de Southampton (Royaume-Uni). Ces demandes ont été provisoirement estimées à US$579 339 (£406 000).

3.2 En août 2001, une troisième compagnie pétrolière associée a présenté une demande, d'un montant de US$98 000 (£68 000), provisoirement évaluée à US$26 000 (£18 000).

3.3 En juillet 2000, l'Agence fédérale de l'environnement des Émirats arabes unis a soumis une demande de Dh 2 millions (£375 000) au titre des opérations menées par une entreprise locale d'assistance afin de contenir les fuites d'hydrocarbures de l'épave, d'enlever les hydrocarbures restés à bord, et de renflouer et remorquer l'épave jusqu'au port franc d'Abou Dhabi. Cette demande a été approuvée en mai 2001, pour le montant demandé.

3.4 En août 2000, l'Agence fédérale de l'environnement a également présenté des demandes, se chiffrant à US$40 000 (£28 400) et Dh 47 000 (£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 pour des montants de US$29 000 (£20 000) et de Dh 47 000 (£9 200), respectivement.

4 Procédure pénale

4.1 Le Ministère public d'Abou Dhabi a engagé une action au pénal contre le capitaine de l'*Al Jaziah 1*. Lors du procès, le capitaine a déclaré que le navire avait été conçu comme un navire-citerne à eau et qu'il était en mauvais état, donc dangereux.

4.2 Le tribunal a soutenu notamment que le navire ne répondait pas aux normes de sécurité de base, 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 insuffisances.

4.3 Le capitaine a été condamné à une amende de Dh 5 000 (£950) pour avoir causé des dommages à l'environnement.

5 Action récursoire éventuelle de la part FIPOL

5.1 L'*Al Jaziah 1* était muni d'un certificat d'immatriculation provisoire, délivré par le registre du Honduras, lequel n'a pas ratifié la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et est seulement partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Pour cette raison, les Émirats arabes unis seraient tenus en vertu d'une obligation contractuelle d'appliquer la Convention de 1969 sur la responsabilité civile en ce qui concerne le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité (voir document 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 4.2.8).

5.2 De l'avis des conseillers juridiques des Fonds dans les Émirats arabes unis, les conclusions du tribunal pénal quant à la non-navigabilité 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 souscrit à ce point de vue. Il estime que le propriétaire du navire était ou aurait dû être conscient de l'état du navire et du fait que le naufrage de celui-ci était dû à une négligence ou une faute personnelle du propriétaire du navire. Pour cette raison, l'Administrateur considère qu'en vertu de l'article V.2 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité et que les Fonds doivent s'opposer à toute tentative de la part de celui-ci de limiter sa responsabilité.

5.3 Le propriétaire déclaré de l'*Al Jaziah 1* au moment du sinistre était 'Al Jazya Marine Services', entité autorisée par les autorités d'Abou Dhabi (Émirats arabes unis) à faire du commerce international. L'unique propriétaire de cette entité était alors un ressortissant des Émirats arabes unis habitant à Abou Dhabi. Selon le droit en vigueur dans les Émirats arabes unis, ce type d'entité, connue sous le nom d'entreprise à propriétaire unique, n'a ni avoirs ni responsabilité autres que ceux de son propriétaire. On croit comprendre que le propriétaire a vendu l'entité au début de 2001 et que celle-ci a été rebaptisée, étant désormais connue sous le nom de Al Muwakabak Trading. Les conseillers juridiques des Fonds ont indiqué à l'Administrateur que ces changements de nom et de propriétaire ne dispensaient pas l'ancien propriétaire de l'entité des responsabilités lui incombant antérieurement à ces modifications.

5.4 Le navire n'était couvert par aucune assurance responsabilité. On ignore si l'entité immatriculée en tant que propriétaire de l'*Al Jaziah 1* ou la personne en question disposent d'avoirs suffisants qui permettraient l'exécution d'un jugement. Les conseillers juridiques des Fonds poursuivent leur enquête sur la situation financière de l'entité ou de la personne en question. L'Administrateur estime que, si les avoirs sont suffisants, les Fonds devraient engager une action en recours contre l'entité et son propriétaire au moment du sinistre.

6 Mesures que les organes directeurs sont invités à prendre

Les organes directeurs sont invités à:

a) prendre note des renseignements fournis dans le présent document;

b) décider si les FIPOL devraient s'opposer au droit du propriétaire de limiter sa responsabilité (paragraphe 5.2); et

c) décider si les FIPOL devraient engager une action en recours contre le propriétaire déclaré de l'*Al Jaziah 1* et le propriétaire de l'entité au moment du sinistre (paragraphe 5.4).