



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

COMITÉ EXÉCUTIF
18ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.18/6
18 septembre 2002
Original: ANGLAIS

CONSEIL D'ADMINISTRATION
9ème session
Point 15 de l'ordre du jour

71FUND/AC.9/13/9

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 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 £893 000, ont été provisoirement évaluées à £400 000. Les demandes relatives aux mesures de sauvegarde ont été approuvées pour £385 000. D'après les éléments de preuve divulgués 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. De l'avis de l'Administrateur, l'on peut raisonnablement envisager que les FIPOL obtiendraient un jugement favorable contre le propriétaire dans le cadre d'une action récursoire. Toutefois, il a été précisé à l'Administrateur que l'on ne savait pas si le défendeur disposerait d'avoirs suffisants qui permettraient au Fonds de recouvrer des sommes importantes. L'Administrateur estime par conséquent que les FIPOL ne devraient pas tenter d'action en recours contre le propriétaire.

Mesures à prendre:

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. Il a été rendu compte des opérations de nettoyage et des opérations d'assistance qui ont eu lieu ultérieurement aux organes directeurs lors de sessions précédentes.

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 8^{ème} et 2^{ème} 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 réparties 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 (£840 000), ont été présentées aux FIPOL par deux compagnies pétrolières associées locales ayant participé aux opérations de nettoyage. Ces demandes ont été provisoirement estimées à US\$580 000 (£375 000), en attendant la présentation de nouvelles pièces justificatives.
- 3.2 En août 2002, une troisième compagnie pétrolière associée a de nouveau présenté une demande, soumise une première fois en août 2001, d'un montant de US\$81 500 (£53 000). Cette demande a été provisoirement évaluée à US\$41 000 (£27 000).
- 3.3 Des demandes relatives aux opérations de prévention de la pollution, menées par une entreprise locale d'assistance, ont été approuvées pour un montant total de US\$595 000 (£385 000).
- 3.4 Il n'est pas prévu d'autre demande d'indemnisation.

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*. Dans une déclaration adressée au Ministère public, le capitaine a affirmé 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 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.
- 4.3 Le capitaine a été condamné à une amende de Dh 5 000 (£890) pour avoir causé des dommages à l'environnement.

5 Action récursoire éventuelle de la part des FIPOL

- 5.1 À leur session d'avril/mai 2002, les organes directeurs ont examiné la question de savoir si les Fonds devraient tenter une action récursoire contre le propriétaire du navire.
- 5.2 L'*Al Jaziah 1* était muni d'un certificat d'immatriculation provisoire, délivré par le registre du Honduras, lequel n'avait alors pas ratifié la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et était seulement partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Pour cette raison, les Émirats arabes unis étaient 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 le document 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 4.2.8).
- 5.3 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 a informé les organes directeurs qu'il souscrivait à ce point de vue. Il estimait 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 a considéré qu'en vertu de l'article V.2 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le propriétaire n'était pas en droit de limiter sa responsabilité et que les Fonds devaient s'opposer à toute tentative de la part de celui-ci de limiter sa responsabilité.
- 5.4 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 Muwakaba 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.
- 5.5 Les organes directeurs du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 ont décidé que si l'enquête menée par les conseillers juridiques des Fonds faisait apparaître que l'entité immatriculée en tant que propriétaire de l'*Al Jaziah 1* ou la personne en question disposaient d'avoirs suffisants, les Fonds devraient engager une action récursoire à leur encontre (documents 92FUND/EXC.16/6 paragraphe 3.3.7 et 71FUND/AC.7/A/ES.9/14, paragraphe 8.5.7).

- 5.6 Le navire n'était couvert par aucune assurance responsabilité. Les conseillers juridiques des Fonds ont poursuivi leur enquête afin de déterminer si l'entité immatriculée en tant que propriétaire de l'*Al Jaziah 1* ou la personne en question disposaient d'avoirs suffisants qui permettraient l'exécution d'un jugement.
- 5.7 Les conseillers juridiques des Fonds dans les Émirats arabes unis ont établi que le ressortissant des Émirats arabes unis dont il est question au paragraphe 5.4, travaille au sein du département administratif de la compagnie pétrolière nationale Abu Dhabi National Oil Co. Ils ont également identifié quatre compagnies distinctes dont cette personne est propriétaire ou dont elle possède des parts substantielles. Trois de ces entreprises n'ont pas de permis d'exploitation valide ou bien leurs registres commerciaux ne sont pas fiables. La quatrième est une société à responsabilité limitée, spécialisée dans le stockage et le transport des hydrocarbures. Cette personne détiendrait 50% des parts de cette entreprise. Les conseillers juridiques des Fonds ont indiqué que s'ils obtenaient un jugement à l'encontre de ladite personne, ils seraient en mesure de le mettre à exécution par des dividendes payables sur la part de 50% que cette personne détient dans cette compagnie, ou par la vente des parts par autorité de justice en vertu de la législation relative aux sociétés commerciales en vigueur dans les Émirats arabes unis.
- 5.8 Les conseillers juridiques des Fonds n'ont pas été en mesure de déterminer si les avoirs en question seraient suffisants pour permettre d'honorer le montant que les Fonds pourraient se voir allouer dans le cadre d'un jugement définitif. Selon eux, la valeur des actions de la compagnie pétrolière est incertaine. Ils ont également souligné que les FIPOL pourraient prendre des mesures visant à saisir 50% des parts mais qu'il n'était pas possible d'empêcher la vente des avoirs du propriétaire du navire durant la procédure.
- 5.9 Les avocats du Fonds de 1971 dans les Émirats arabes unis ont indiqué à l'Administrateur que le Fonds pouvait raisonnablement envisager d'obtenir un jugement favorable, contre la personne en cause, et que celle-ci ne serait probablement pas autorisée à limiter sa responsabilité. Le montant total des demandes approuvées ou en attente est d'environ US\$2 millions (£1,3 million). Cependant, les conseillers juridiques du Fonds ont également fait savoir à l'Administrateur que le Fonds pourrait avoir des difficultés considérables pour mettre à exécution un jugement contre le défendeur et qu'en tout état de cause on ne savait pas si celui-ci disposerait d'avoirs suffisants qui permettraient aux Fonds de recouvrer des sommes substantielles. Pour cette raison, l'Administrateur est d'avis que les Fonds ne devraient pas engager d'action en recours contre le propriétaire de l'*Al Jaziah 1*.

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 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 5.9).
-