**FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATON DE 1992
POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES**

COMITÉ EXÉCUTIF
22ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.22/6
15 septembre 2003
Original: ANGLAIS

CONSEIL D'ADMINISTRATION
12ème session
Point 15 de l'ordre du jour

71FUND/AC.12/13/7

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

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

Note de l'Administrateur

Résumé:

Al Jaziah 1: 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 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 au sinistre et que les responsabilités devraient être réparties entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 à raison de 50% pour chaque Fonds. Toutes les demandes nées de ce sinistre ont fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant total de £1,1 million.

Les organes directeurs ont décidé en octobre 2002 que les Fonds de 1971 et de 1992 devraient engager une action en recours à l'encontre du propriétaire du navire au motif que le navire n'était pas en état de naviguer et que le propriétaire n'était pas en droit de limiter sa responsabilité. L'action en recours a commencé en janvier 2003.

Zeinab: le *Zeinab* a sombré au large de Doubaï (Émirats arabes unis) le 14 avril 2001, laissant s'échapper environ 400 tonnes d'hydrocarbures, qui ont contaminé le littoral. Les organes directeurs ont 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 le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 à raison de 50% pour chaque Fonds. Concernant le Fonds de 1971, ce sinistre est couvert par une assurance, sous réserve d'une franchise de £220 325. Le montant total des indemnités versées par le Fonds de 1971 dépasse le montant de la franchise.

Les Fonds ont étudié la possibilité d'engager une action récursoire contre le propriétaire du navire. Il semblerait que celui-ci n'est plus dans les Émirats arabes unis.

Mesures à prendre:	a) Prendre note des renseignements figurant dans le présent document. b) Pour ce qui est du sinistre de l'*Al Jaziah 1*, donner à l'Administrateur les instructions qu'ils jugeront appropriées concernant l'action récursoire. c) À propos du sinistre du *Zeinab*, déterminer si les FIPOL devraient engager une action en recours contre le propriétaire du navire.

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, Abou Dhabi (Émirats arabes unis).

1.1.2 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. Concernant le détail des opérations de nettoyage et des opérations d'assistance qui ont suivi, il conviendrait de se reporter aux documents soumis aux organes directeurs à leur session d'octobre 2000 (documents 92FUND/EXC.9/11 et 71FUND/A.23/14/11, paragraphes 1.3 à 1.8).

1.2 Applicabilité des Conventions et répartition des responsabilités entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont décidé à leur session 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 1969/1971 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 (documents 92FUND/EXC.9/12, paragraphes 3.8.13 et 3.8.14, et 71FUND/AC.2/A.23/22, paragraphe 17.12.15).

1.3 Demandes d'indemnisation

1.3.1 Des demandes ont été soumises pour un montant total de £1,4 million en plusieurs devises au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Ces demandes ont fait l'objet d'un accord de règlement à hauteur de £1,1 million et ont été honorées.

1.3.2 Toutes les autres demandes ont été frappées de prescription le 24 janvier 2003; les Fonds ne seront donc pas tenus de verser d'autres indemnités.

1.4 Procédures pénales

1.4.1 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 affirmé que le navire avait été conçu comme un navire-citerne à eau et qu'il était en mauvais état, donc dangereux.

1.4.2 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.

1.4.3 Le capitaine du navire a été condamné à une amende de Dh 5 000 (£850) pour avoir causé des dommages à l'environnement.

1.5 Action en recours engagée par les FIPOL

1.5.1 À leurs sessions d'octobre 2002, les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 ont examiné la question de savoir s'il y avait lieu d'intenter une action en recours contre le propriétaire de l'*Al Jaziah 1*. Les conseillers juridiques des Fonds dans les Émirats arabes unis avaient considéré que les conclusions du tribunal pénal quant à la non-navigabilité 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 souscrit au point de vue des conseillers juridiques et a estimé également que le propriétaire du navire était ou aurait dû être conscient de l'état du navire et que le naufrage de celui-ci était dû à la négligence ou la faute personnelle du propriétaire. Il a ajouté qu'en vertu de l'article V.2 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire n'était donc 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.

1.5.2 Les conseillers juridiques des Fonds ont estimé en outre que les Fonds pouvaient raisonnablement envisager d'obtenir un jugement favorable contre le propriétaire du navire, et que ce dernier ne serait probablement pas autorisé à limiter sa responsabilité. Ils avaient toutefois également fait savoir à l'Administrateur que les Fonds pourraient se heurter à 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.

1.5.3 La plupart des délégations ont estimé que l'opportunité d'engager ou non une action en recours contre le propriétaire du navire posait une importante question de principe et que les FIPOL devraient contribuer à décourager l'exploitation de navires ne répondant pas aux normes requises et mettre en œuvre le principe du 'pollueur-payeur'. En recommandant que les FIPOL engagent une action en recours, ces délégations reconnaissaient que les chances de mettre à exécution un jugement favorable étaient limitées, mais il était néanmoins souhaitable, selon elles, que les Fonds prennent position. Toutefois, certaines délégations considéraient que les Fonds devraient être réalistes et ne pas engager d'action en recours si le propriétaire du navire ne disposait d'aucun avoir.

1.5.4 Les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 ont décidé que les Fonds devraient engager une action en recours à l'encontre du propriétaire du navire. Il a été reconnu qu'en décidant d'engager une action en recours dans ce cas particulier, les Fonds s'écartaient de leur politique tendant à fonder partiellement leurs décisions sur les perspectives de recouvrement en cas de jugement favorable (documents 92FUND/EXC.18/14, paragraphe 3.5.9, et 71FUND/AC.9/20, paragraphe 15.10.9).

1.5.5 Conformément à cette décision, les Fonds ont entamé une action en justice le 21 janvier 2003 devant le tribunal de première instance d'Abou Dhabi contre la société à qui appartenait le navire et son unique propriétaire. Cette action, signifiée le 9 avril 2003, stipulait que les défendeurs devraient être tenus de verser Dh 6 402 282 (£1,1 million) aux Fonds, montant devant être réparti de façon égale entre le Fonds de 1971 et celui de 1992.

1.5.6 En mai 2003, les défendeurs ont déposé des argumentations qui se résument comme suit:

> Les Fonds n'avaient pas soumis d'élément de preuve juridique recevable concernant le sinistre ou de détail sur les pertes prétendument subies par les parties qui auraient subrogé leurs droits en faveur des Fonds.
>
> Aucune des personnes ayant prétendument subi des pertes et subrogé leurs droits en faveur des Fonds n'a demandé réparation directement contre le propriétaire du navire en vertu du droit en vigueur dans les Émirats arabes

unis et aucun jugement n'a été enregistré. La subrogation des droits des demandeurs n'a pas été effectuée correctement selon le droit en vigueur dans les Émirats arabes unis et ces droits n'avaient pas d'existence légale étant donné que les demandeurs n'avaient pas exercé leur droit de demander réparation contre le propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. En vertu des articles 2, 4.1 et 5 des Conventions portant création des Fonds, ceux-ci ne sont tenus d'indemniser les personnes ayant subi des dommages par pollution que si ces personnes n'ont pas été en mesure d'obtenir réparation auprès du propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

1.5.7 En réponse aux argumentations des défendeurs, les Fonds ont présenté la défense ci-dessous lors d'une audience tenue en juin 2003:

> Le propriétaire du navire n'a pas constitué de fonds de limitation en application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile ou la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Les Fonds ont indemnisé les personnes ayant subi des dommages par pollution, au lieu d'attendre que le propriétaire du navire ne le fasse conformément à la Convention sur la responsabilité civile: rien n'indiquait que ledit propriétaire avait l'intention de les indemniser. La subrogation des droits des demandeurs était fondée sur l'article 9 des Conventions portant création du Fonds et non pas sur le droit en vigueur dans les Émirats arabes unis selon lequel il faut un jugement du tribunal pour déterminer qu'une partie peut acquérir des droits par subrogation afin de pouvoir engager une procédure contre un tiers.
>
> Les Fonds ont également présenté au tribunal de nouveaux éléments de preuve relatifs au sinistre et aux préjudices causés, notamment des documents provenant de différentes autorités gouvernementales.

1.5.8 Le tribunal de première instance d'Abou Dhabi doit se prononcer sur la question au cours des 12 prochains mois.

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'Iraq, 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 1 500 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 1 100 tonnes de cargaison sont restées dans les citernes demeurées intactes et cette cargaison a pu être enlevée avec succès du navire naufragé 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.

2.2 Applicabilité des Conventions et répartition des responsabilités entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont décidé à leurs sessions de juin 2001 qu'étant donné que lors du sinistre du *Zeinab* les Émirats arabes unis étaient partie non seulement aux Conventions de 1969/1971 mais aussi aux Conventions de 1992, les deux ensembles de Conventions s'appliquaient à ce sinistre, et que les responsabilités devaient être réparties entre le Fonds de 1992 et le Fonds de 1971 à raison de 50% pour chaque Fonds (documents 92FUND/EXC.13/7, paragraphes 3.4.8 et 3.4.11, et 71FUND/AC.5/A/ES.8/10, paragraphes 5.6.8 et 5.6.11).

2.3 Demandes d'indemnisation

2.3.1 Des demandes ont été soumises pour un montant total de £1,3 million en différentes devises au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Ces demandes ont fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant de £1 million et ont été acquittées.

2.3.2 Aucune autre demande n'a été présentée.

2.3.3 Les demandes formées au titre de ce sinistre après le 14 avril 2004 seront frappées de prescription.

2.4 Enquête sur l'identité du propriétaire du navire

2.4.1 Les Fonds ont fait une enquête sur l'identité du propriétaire du *Zeinab* et l'endroit où il se trouve.

2.4.2 Les documents disponibles certifient que le navire était immatriculé en Géorgie. Le Ministère des transports maritimes de Géorgie a confirmé que le navire avait été inscrit sur le registre national d'immatriculation des navires de Géorgie le 7 juin 2000 et que le propriétaire immatriculé du navire était un ressortissant iraquien. Des éléments de preuve établissent que le propriétaire était actionnaire de deux autres sociétés sans lien avec le transport maritime dans les Émirats arabes unis.

2.4.3 Les services de l'immigration des Émirats arabes unis ont confirmé que le propriétaire du navire avait quitté les Émirats le 19 mars 2002 et que rien n'attestait qu'il y était retourné depuis lors. Selon certaines indications, il vit à Bagdad (Iraq).

2.4.4 L'Administrateur est d'avis qu'étant donné que le propriétaire du navire habite non pas dans les Émirats mais probablement en Iraq, il ne serait pas rationnel d'intenter une action en recours contre lui.

2.5 Recouvrement des demandes acquittées auprès de l'assurance du Fonds de 1971

2.5.1 Les responsabilités incombant au Fonds de 1971 à titre d'indemnisation et de prise en charge financière pour les sinistres survenus entre le 25 octobre 2000 et le 24 mai 2002 - date à laquelle la Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur - étaient couvertes par une assurance. Cette assurance couvre les responsabilités du Fonds de 1971 à concurrence de 60 millions de DTS (51 millions) par sinistre, déduction faite du montant effectivement versé par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, ainsi que des frais juridiques et des dépenses d'honoraires d'autres experts, sous réserve d'une franchise de 250 000 DTS pour chaque sinistre.

2.5.2 En juillet 2002, le Conseil d'administration a décidé que la date de conversion en livres sterling de ce montant devrait être la date à laquelle le sinistre a eu lieu, à savoir le 14 avril 2001. Le Conseil a décidé qu'au 12 avril 2001 (les 13, 14, 15 et 16 avril étant fériés pour les banques), le taux du DTS était égal à 1 DTS = £0,88130) et que la franchise, selon les termes de la police d'assurance, serait donc de £220 325 pour le sinistre du *Zeinab* (document 71FUND/AC.8/6, paragraphe 3.5.6).

2.5.3 Étant donné que les paiements du Fonds de 1971 ont dépassé le montant de la franchise, le Fonds a déjà recouvré auprès de l'assurance la somme de £220 000. Il devrait prochainement recouvrer auprès de l'assurance d'autres montants qu'il avait versés au-delà de celui de la franchise.

3 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;

b) concernant le sinistre de l'*Al Jaziah 1*, donner à l'Administrateur les instructions qu'ils jugeront appropriées au sujet de l'action en recours;

c) à propos du sinistre du *Zeinab*, déterminer si les FIPOL devraient engager une action récursoire contre le propriétaire du navire; et

d) donner à l'Administrateur les instructions qu'ils jugeront appropriées pour ce qui est de ces sinistres.