



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

COMITÉ EXÉCUTIF
2ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.2/5
18 janvier 1999
Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1992

MILAD 1

Note de l'Administrateur

Résumé:

La coque du caboteur-citerne *Milad 1* s'est fissurée au large des côtes de Bahreïn. On a mobilisé un remorqueur de sauvetage et une équipe de réparation pour qu'ils se tiennent en alerte au cas où il faudrait effectuer à titre provisoire des réparations d'urgence. En définitive, le navire a été remorqué jusqu'à un site plus central dans le Golfe persique, où il a été allégé sans qu'il y ait déversement d'hydrocarbures ou nécessité de procéder à des réparations d'urgence.

Mesures à prendre:

Se prononcer sur la question de savoir si la mobilisation du remorqueur de sauvetage et de l'équipe de réparation relève du champ d'application de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

1 Le sinistre

1.1 Le 5 mars 1998, le caboteur-citerne *Milad 1* (801 tjb), immatriculé au Belize, a été intercepté dans des eaux internationales, à environ 25 milles marins au nord-est de Bahreïn, par le Service des garde-côtes des États-Unis (USCG), qui fait partie des effectifs de la Force multinationale d'interception en mer (MIF).

1.2 L'USCG a décelé dans la coque du navire-citerne, qui transportait 1 500 tonnes d'un mélange gazole/pétrole brut, une fissure d'environ 20 cm de long, par laquelle l'eau de mer pénétrait dans une citerne de ballast, et a estimé que le *Milad 1* non seulement risquait de couler, mais encore constituait un risque grave de pollution pour les côtes de Bahreïn. Il a donc fait venir à bord des membres de son équipage pour tenter de stabiliser le navire, utilisant des pompes pour compenser l'envahissement. Le capitaine du *Milad 1*

a demandé l'autorisation de procéder au transbordement d'une partie de la cargaison pour ramener la fissure au-dessus de la ligne de flottaison.

1.3 Le Centre d'aide mutuelle pour les situations d'urgence en mer (MEMAC)^{<1>} à Bahreïn a contacté un certain nombre de compagnies de navigation pour trouver un propriétaire de navire qui effectuerait le transbordement de 500 à 700 tonnes de cargaison et accepterait le pétrole en contrepartie. Une entreprise basée à Bahreïn a été d'accord pour mobiliser un remorqueur et une barge pour l'opération d'allègement, laquelle a été autorisée par le Gouvernement de Bahreïn et l'USCG.

1.4 Le remorqueur et la barge sont arrivés le long du *Milad 1* le 6 mars. Constatant qu'il s'agissait en fait d'un mélange gazole/pétrole brut, l'équipage a refusé de charger la cargaison à bord de la barge. Le MEMAC a contacté BMS Ltd, entreprise de réparation navale basée à Bahreïn, qui a accepté de fournir un remorqueur de sauvetage et une équipe de réparation qui mesurerait l'ampleur des dommages et effectuerait des réparations d'urgence à titre provisoire.

1.5 Le 8 mars, BMS Ltd a inspecté le *Milad 1*, pour constater que la fissure mesurait maintenant 45 cm de long et continuait de s'allonger, nécessitant de ce fait du matériel supplémentaire. Le MEMAC a contacté un représentant du propriétaire du *Milad 1*, lequel était basé dans les Émirats arabes unis au moment de l'événement. Le représentant du propriétaire a donné son accord pour que les réparations d'urgence se fassent et a également proposé d'expédier un autre pétrolier, l'*Al-Mtama*, pour l'allègement du *Milad 1*.

1.6 Le 11 mars, l'USCG a signalé que la fissure dépassait 3 mètres de long. Le 12 mars, après avoir consulté le Gouvernement de Bahreïn et le MEMAC, l'USCG a décidé de remorquer le *Milad 1* jusqu'à une position un peu plus centrale dans le Golfe, soit à une cinquantaine de milles marins au nord-est de Bahreïn. Il a été demandé à BMS Ltd d'escorter le *Milad 1* et de rester en alerte durant l'opération d'allègement au cas où il y aurait des réparations d'urgence à effectuer.

1.7 Le 15 mars, la cargaison du *Milad 1* a été transbordée à bord de l'*Al-Mtama*, et les deux navires ont pu alors voguer. À aucun moment n'y a-t-il eu de fuite d'hydrocarbures; aucune réparation d'urgence n'a été nécessaire.

1.8 Bien que le MEMAC ait reçu une télécopie manuscrite d'un représentant du propriétaire du navire acceptant de prendre en charge le coût d'éventuelles réparations d'urgence, le MEMAC n'a pu recouvrer les coûts afférents à la mobilisation du navire de sauvetage et de l'équipe de réparation. Il n'a pu non plus s'assurer que le *Milad 1* était assuré pour les dommages par pollution.

2 Demandes d'indemnisation

Le Fonds de 1992 a reçu une demande d'indemnisation d'un montant de BD21 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 1*. À l'appui de cette demande est jointe une facture présentée par BMS Ltd.

3 Applicabilité des Conventions de 1992

3.1 Au moment du sinistre, Bahreïn était Partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

<1> Le MEMAC a été établi par l'Organisation régionale pour la protection du milieu marin (ROPME), organisation elle-même créée pour mettre en oeuvre le Plan d'action du Koweït, adopté par les signataires de la Convention régionale de Koweït de 1976 pour la coopération dans le domaine de la protection du milieu marin contre la pollution. Le MEMAC a pour fonctions de faciliter la coopération entre les États Membres et de prêter assistance aux États, à leur demande, dans les domaines des plans de lutte et d'intervention en cas de déversement.

3.2 La question se pose de savoir si les faits en l'espèce relèvent ou non de la définition de l'« événement » énoncée à l'article I.8 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, qui est libellé comme suit:

« Événement » signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution.

3.3 Conformément à cet article, et contrairement aux dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, les Conventions de 1992 s'appliquent aux mesures de sauvegarde, même en l'absence de déversement d'hydrocarbures, à condition qu'il y ait une menace grave et imminente que l'événement provoque des dommages sur le territoire ou dans la mer territoriale ou la zone économique exclusive (ou une zone équivalente) d'un État Partie à la Convention de 1992 visée.

3.4 À sa 1ère session, tenue en octobre 1998, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a confié à l'Administrateur le soin d'examiner plus avant les différentes questions en jeu dans l'affaire du *Milad 1*, et ce afin de déterminer si l'événement constituait ou non une menace grave et imminente de pollution sur le territoire ou dans la mer territoriale d'un État Partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds et, dans l'affirmative, si la demande se rapportant au coût de la mise en oeuvre d'une capacité de réparation d'urgence était ou non recevable (document 92FUND/EXC.1/8). Depuis la tenue de cette session, le Fonds de 1992 n'a reçu aucun autre renseignement de la part du MEMAC ou de l'USCG.

3.5 D'après les renseignements fournis par l'USCG et le MEMAC, à aucun moment le *Milad 1* ne s'est-il trouvé à moins de 25 milles marins de la côte de Bahreïn. En revanche, sur la base des données relatives aux vents communiquées par la Direction météorologique de Bahreïn, il est manifeste que si du pétrole s'était échappé du *Milad 1* durant la période comprise entre les 6 et 12 mars 1998, alors qu'il se trouvait le plus près des côtes de Bahreïn, le pétrole aurait pu atteindre les côtes de Bahreïn et causer des dommages par pollution. L'Administrateur estime donc qu'étant donné l'état critique du navire et le régime des vents, l'événement constituait bien une menace grave et imminente de pollution sur le territoire ou dans la mer territoriale d'un État Partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Il estime en outre que, vu les circonstances, les mesures prises par le MEMAC, consistant à engager une entreprise de réparation navale qui a envoyé une équipe sur place, constituait une mesure raisonnable de sauvegarde, bien qu'en définitive il n'ait pas été nécessaire d'effectuer de réparations.

3.6 En vertu de l'article 4.1 b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, celui-ci indemnise un demandeur uniquement si le demandeur n'a pas été en mesure d'obtenir réparation équitable des dommages sur la base de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile parce que "le propriétaire responsable aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité est incapable, pour des raisons financières, de s'acquitter pleinement de ses obligations et toute garantie financière qui a pu être souscrite en application de l'article VII de ladite Convention ne couvre pas les dommages en question ou ne suffit pas pour satisfaire les demandes de réparation de ces dommages. Le propriétaire est considéré comme incapable, pour des raisons financières, de s'acquitter de ses obligations et la garantie est considérée comme insuffisante, si la victime du dommage par pollution, après avoir pris toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui lui sont ouverts, n'a pu obtenir intégralement le montant des indemnités qui lui sont dues aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité".

3.7 En octobre 1998, le MEMAC a fait parvenir au Fonds de 1992 un exemplaire du titre provisoire d'immatriculation délivré au navire-citerne *Milad 1* par le centre international d'immatriculation de la marine marchande du Belize. Le titre avait expiré le 19 décembre 1997 (soit peu de temps avant l'événement), mais le propriétaire au nom duquel le navire était immatriculé au moment où le titre avait été délivré était la Gulf Oil Transport Shipping Co Inc, dont l'adresse était au Panama. Le MEMAC a informé le Fonds de 1992 en janvier 1999 qu'il avait tenté de contacter le représentant du propriétaire du navire dans les Émirats arabes unis qui avait engagé le navire ayant servi à l'allègement, mais qu'il avait été informé par les autorités que l'intéressé ne se trouvait plus dans le pays. Le MEMAC a également fait savoir qu'il avait écrit au propriétaire déclaré du navire, mais sans succès.

3.8 L'Administrateur estime que, vu la somme relativement modique en jeu, on ne pouvait, raisonnablement, s'attendre à ce que le MEMAC fasse d'autres démarches pour contacter le propriétaire du navire en vue de recouvrer le coût de la demande en vertu la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et que le MEMAC avait pris toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui lui étaient ouverts. Il est donc d'avis que la demande d'indemnisation présentée par le MEMAC est recevable en principe en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

4 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements donnés dans le présent document;
 - b) se prononcer sur la question de savoir s'il y avait menace grave et imminente de dommage par pollution sur le territoire ou dans la mer territoriale de Bahreïn; et
 - c) se prononcer sur le point de savoir si le MEMAC avait pris toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui lui étaient ouverts.
-