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

COMITÉ EXÉCUTIF
6ème session
Point 4 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.6/3
10 février 2000
Original: ANGLAIS

DIVERS

SINISTRE DE L'AL JAZIAH 1

Note de l'Administrateur

Résumé:	L'*Al Jaziah 1*, qui transportait du fuel-oil intermédiaire, a coulé au large d'Abu Dhabi (Émirats arabes unis), déversant 100 à 200 tonnes d'hydrocarbures qui ont pollué des zones côtières. On a procédé à l'enlèvement d'environ 550 tonnes d'hydrocarbures qui se trouvaient encore à bord. Les Émirats arabes unis sont Partie et à la Convention de 1971 portant création du Fonds et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.
Mesures à prendre:	Examiner la question de l'application de la Convention de 1971 portant création du Fonds et de la Convention de 1992 portant création du Fonds à ce sinistre.

1 Le sinistre

1.1 Le 24 janvier 2000, le navire-citerne *Al Jaziah 1*, dont la jauge brute serait de 681 et qui transportait du fuel-oil intermédiaire, a coulé par une dizaine de mètres de fond, cinq milles au nord-est du port de Mina Zayed, Abu Dhabi (Émirats arabes unis).

1.2 On a dit que le navire était immatriculé au Honduras et qu'il appartenait à une société d'Abu Dhabi et de Dubai. Il semblerait qu'il n'ait été enregistré auprès d'aucune société de classification et qu'aucune assurance de responsabilité n'ait été souscrite en son nom.

1.3 On estime que 100 à 200 tonnes d'hydrocarbures se sont échappées de l'épave, pour dériver ensuite, sous l'effets des vents, vers le littoral proche, polluant un certain nombre d'îlots et de bancs de sables. Des mangroves ont été mazoutées elles aussi.

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, assurer la liaison avec les autorités compétentes et donner des conseils aux autorités et aux divers organismes

mobilisés sur les aspects concrets d'éventuelles opérations de nettoyage. Les FIPOL ont en outre nommé un expert sur place pour aider l'ITOPF et suivre les opérations d'assistance.

1.5 Ce sont les compagnies pétrolières locales qui ont organisé l'intervention antipollution, mobilisant leurs propres moyens, ainsi qu'un stock de matériel situé à Abu Dhabi et du matériel d'une entreprise de Southampton (Royaume-Uni), Oil Spill Response Limited. Dans un premier temps, les navires et hélicoptères mobilisés ont procédé à l'épandage de dispersants, mais cette intervention a cessé après constat du peu d'efficacité des produits chimiques. On a mis en place un dispositif de défense pour protéger certaines installations sensibles, dont les points de prélèvement d'eau de mer destinée à deux centrales électriques.

1.6 Les autorités locales ont affecté des équipes d'ouvriers au nettoyage à terre.

1.7 L'agence fédérale pour l'environnement des Émirats arabes unis a chargé une entreprise locale d'assistance de procéder à l'évacuation des hydrocarbures encore à bord. Cette opération s'est achevée le 7 février 2000. Il semblerait qu'on ait évacué quelque 550 tonnes de l'épave. On ignore le volume d'hydrocarbures qui s'y trouve encore.

1.8 Soucieux d'éviter tout nouveau risque de pollution, on organise actuellement le relèvement de l'épave.

2 Demandes d'indemnisation

Des demandes d'indemnisation seront sans doute déposées au titre des opérations de nettoyage au large et à terre mais aussi du coût de l'enlèvement des hydrocarbures. Un certain nombre de trasses ont été souillées et l'on s'attend à des demandes au titre du nettoyage. On ne peut, à ce stade, faire une estimation du montant total des demandes d'indemnisation.

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

3.1 Du fait que les Émirats arabes unis n'ont pas dénoncé la Convention de 1971 portant création du Fonds (à laquelle ils sont Partie depuis mars 1984) lorsqu'ils ont adhéré à la Convention de 1992 portant création du Fonds (à laquelle ils sont Partie depuis novembre 1998), cet État est Partie à l'une et l'autre Convention.

3.2 La Convention de 1992 portant création du Fonds mettait en place un mécanisme de dénonciation obligatoire de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds à compter du moment auquel le volume total d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus dans les États Parties au Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds (ou qui avaient déposé un instrument d'adhésion audit protocole) atteignait 750 millions de tonnes. Cette condition a été remplie le 15 mai 1997. Il n'existe aucune disposition correspondante pour les États ayant déposé leur instrument d'adhésion après cette date. Il semblerait toutefois qu'il n'était nullement prévu que les États soient Membres et de la Convention de 1971 portant création du Fonds et de la Convention de 1992 portant création du Fonds au-delà de cette date.

3.3 Les Émirats arabes unis ont déposé leur instrument de ratification de la Convention de 1992 portant création du Fonds le 19 novembre 1997, c'est-à-dire après le 15 mai 1997. Juridiquement, ils n'étaient donc pas tenus de dénoncer la Convention de 1971 portant création du Fonds. L'Administrateur a toutefois pris contact avec les représentants des Émirats arabes unis, et ce à plusieurs reprises, appelant leur attention sur les problèmes qui pourraient surgir si les Émirats arabes unis restaient Partie à la Convention de 1971 et expliquant toute l'importance qu'il y avait à dénoncer la Convention de 1971 dans les plus brefs délais.

3.4 Durant la période dite transitoire courant jusqu'au 15 mai 1998, l'application simultanée de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, de la Convention de 1971 portant création du Fonds, de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds était régie par l'article 36bis de la Convention de 1992 portant création du Fonds, en vertu duquel le Fonds de 1992 verse une indemnité à une personne ayant subi un dommage par pollution seulement au cas et dans la mesure où cette personne n'aurait pas pu obtenir une indemnisation intégrale en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, la Convention de 1971 portant création du Fonds et la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, dans cet ordre-là.

3.5 Il n'existe pas de disposition correspondante régissant l'applicabilité de ces quatre instruments après expiration de la période transitoire. De l'avis de l'Administrateur, la question devra donc être tranchée selon les règles générales du droit conventionnel. La Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités ne donne en effet aucune indication à ce sujet[<1>].

3.6 Étant donné que les Émirats arabes unis sont Partie et aux Conventions de 1969/1971 et aux Conventions de 1992, l'Administrateur pense que du point de vue du droit conventionnel, les deux ensembles de conventions s'appliqueraient à un dommage par pollution survenu dans les Émirats arabes unis.

3.7 Il convient toutefois de tenir compte de la législation correspondante des Émirats arabes unis. Or, la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds ont été incorporées dans la législation des Émirats arabes unis par le décret fédéral Nº46 en date de 1983. Ce dernier n'ayant pas été abrogé, il reste donc en vigueur. Quant aux Conventions de 1992, elles ont été incorporées dans le droit interne par le décret fédéral Nº82 de 1997.

3.8 Comme il est indiqué plus haut, il semblerait que l'*Al Jaziah 1* ait été immatriculé au Honduras, lequel est Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile mais non à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. S'il s'avère qu'il était effectivement immatriculé au Honduras, les Émirats arabes unis seraient alors tenus, en vertu de leurs obligations conventionnelles, 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).

3.9 L'Administrateur estime qu'il convient de faire un examen plus approfondi de la question de l'application des quatre traités.

3.10 Le Comité exécutif du Fonds de 1971 sera invité à examiner la question de l'applicabilité des Conventions du point de vue du droit conventionnel à sa 63ème session, qui se tiendra en avril 2000.

4 <u>Définition du terme 'navire'</u>

4.1 L'*Al Jaziah 1* aurait une quarantaine d'années. Il semblerait qu'il ait été initialement construit comme transporteur d'eau exploité sur les fleuves et canaux européens. On ignore si le navire avait subi des transformations pour être à même de transporter des hydrocarbures. Se pose la question de savoir si le navire relève de la définition du terme 'navire' telle qu'énoncée dans la

---

<1> L'article 30.4 de la Convention de Vienne, qui traite de l'application de traités successifs portant sur la même matière, est libellé comme suit:

> Lorsque les parties au traité antérieur ne sont pas toutes parties au traité postérieur:
>
> a) dans les relations entre deux parties, qui sont chacune partie aux deux traités, la règle applicable est celle qui est énoncée au paragraphe 3;
>
> b) dans les relations entre une partie aux deux traités et une partie à un traité seulement, le traité auquel elles sont toutes deux parties régit leurs relations réciproques.

Convention de 1969 sur la responsabilité civile ou la Convention de 1971 portant création du Fonds ou dans les deux et dans les Conventions de 1992.

4.2 Les définitions du terme 'navire' figurant dans l'article I.1 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 sur la responsabilité civile sont libellées comme suit:

Convention de 1969 sur la responsabilité civile

'Navire' signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

Convention de 1992 sur la responsabilité civile

'Navire' signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac.

Ces définitions sont incorporées la première dans la Convention de 1971 portant création du Fonds et la seconde dans la Convention de 1992 portant création du Fonds.

4.3 L'Administrateur a demandé au registre d'immatriculation hondurien des renseignements sur l'immatriculation de l'*Al Jaziah 1*.

4.4 L'Administrateur estime que, faute d'une information plus complète sur le navire, il est impossible, à ce stade, de trancher la question de savoir si le navire relève ou non de la définition du terme 'navire' telle qu'énoncée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile ou la Convention de 1971 portant création du Fonds, ou les deux, et dans les Conventions de 1992.

5 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

a) prendre note de l'information donnée dans le présent document;

b) examiner la question de l'applicabilité de la Convention de 1971 portant création du Fonds et de la Convention de 1992 portant création du Fonds sous l'angle du droit des traités;

c) examiner la question de savoir si l'*Al Jaziah 1* relève ou non de la définition du terme 'navire'; et

d) donner à l'Administrateur toutes instructions qu'il jugera utiles en ce qui concerne ce sinistre.