



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

COMITÉ EXÉCUTIF  
8ème session  
Point 4 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.8/4  
30 juin 2000  
Original: ANGLAIS

## DIVERS

### SINISTRE DE L'AL JAZIAH 1

#### Note de l'Administrateur

<b>Résumé:</b>	L' <i>Al Jaziah 1</i> , qui transportait du fuel-oil, 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 d'hydrocarbures restés à bord ont été enlevés avant que le navire n'ait pu être redressé et amené au port. Les Émirats arabes unis sont partie à la Convention de 1971 portant création du Fonds mais aussi à la Convention de 1992 portant création du Fonds.
<b>Mesures à prendre:</b>	Examiner la question de l'application des Conventions de 1971 et de 1992 à ce sinistre.

#### **1 Le sinistre**

- 1.1 Le 24 janvier 2000, le navire-citerne *Al Jaziah 1* ( 681 tjb) 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 Le navire était muni d'un certificat d'immatriculation provisoire délivré par le Registre du Honduras, expirant le 12 novembre 2000. Il aurait appartenu à une société installée à Abou Dhabi et à Dubai. Il n'était, semble-t-il, immatriculé auprès d'aucune société de classification. Il n'aurait en outre été couvert par aucune assurance en responsabilité.
- 1.3 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 sables. Plusieurs mangroves ont été souillées.
- 1.4 À la demande des FIPOL, un représentant de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) s'est rendu à Abou Dhabi pour suivre les opérations de nettoyage, effectuer la liaison avec les autorités compétentes et conseiller les administrations et organes participant aux aspects

pratiques du nettoyage. Les Fonds ont en outre nommé un expert local chargé d'aider l'ITOPF et de surveiller les opérations d'assistance.

- 1.5 Les sociétés pétrolières locales ont organisé l'intervention contre le déversement avec leurs propres moyens et avec l'aide d'équipements stockés 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 été ralenties lorsqu'il est devenu manifeste qu'elles n'étaient pas efficaces. Des barrages flottants ont été installés pour protéger les zones sensibles, s'agissant notamment de l'adduction d'eau de mer vers deux centrales électriques situées à proximité.
- 1.6 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.
- 1.7 L'agence fédérale de l'environnement des Émirats arabes unis a nommé une entreprise d'assistance locale afin de contenir toute éventuelle fuite 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 et ne pouvant pas être pompés.
- 1.8 Le navire a été renfloué par les assistants le 11 février 2000 et ramené au port franc d'Abou Dhabi.

## **2 Demandes d'indemnisation**

L'on s'attend à ce que des demandes d'indemnisation soient présentées au titre des opérations de nettoyage en mer et à terre et des opérations d'enlèvement des hydrocarbures. Il n'est pas possible à ce stade d'effectuer une évaluation du montant total des demandes.

## **3 Applicabilité des Conventions portant création des Fonds de 1971 et de 1992**

- 3.1 Les Émirats arabes unis sont partie à la Convention portant création du Fonds de 1971 (depuis mars 1984) ainsi qu'à la Convention portant création du Fonds de 1992 (depuis novembre 1998); ils n'ont pas dénoncé la Convention de 1971 en accédant à celle de 1992.
- 3.2 À sa 6ème session, le Comité exécutif a brièvement examiné la question de savoir si la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, la Convention portant création du Fonds de 1971, la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de 1992 étaient applicables à ce sinistre. Le Comité a chargé l'Administrateur d'examiner cette question plus avant (document 92FUND/EXC.6/5, paragraphe 4.1.4).
- 3.3 La Convention portant création du Fonds de 1992 prévoit un mécanisme de dénonciation obligatoire de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile de la Convention portant création du Fonds de 1971 dans les cas où la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues dans les États parties au Protocole de 1992 modifiant la Convention portant création du 1971 (ou qui ont déposé un instrument d'adhésion à ce protocole) a atteint 750 millions de tonnes. Cette condition a été remplie le 15 mai 1997. Il n'y a pas de disposition correspondante pour les États qui ont déposé un instrument d'adhésion après cette date. Toutefois, il n'est semble-t-il pas prévu que les États continuent d'être parties à la fois à la Convention portant création du Fonds de 1971 et à la Convention portant création du Fonds de 1992 après cette date.
- 3.4 Les Émirats arabes unis ont déposé leur instrument de ratification de la Convention portant création du Fonds de 1992 le 19 novembre 1997, c'est à dire après le 15 mai 1997. Ils n'étaient donc tenus par aucune obligation contractuelle formelle de dénoncer la Convention portant création du Fonds de 1971. L'Administrateur a cependant établi plusieurs contacts avec des représentants des Émirats arabes unis pour appeler leur attention sur les problèmes susceptibles de

surgir si les Émirats restaient partie à la Convention portant création du Fonds de 1971, et pour leur expliquer qu'il importait qu'ils dénoncent la Convention dès que possible. En avril 2000, l'Administrateur a rendu visite au Sous-secrétaire du Ministère des affaires étrangères des Émirats et s'est entretenu de la question avec des hauts fonctionnaires.

- 3.5 L'application simultanée de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, de la Convention portant création du Fonds de 1971, de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1992 concernant les sinistres survenus au cours de la période transitoire allant jusqu'au 15 mai 1998, était régie par l'article 36bis de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le Fonds de 1992 ne verserait d'indemnités que si et dans la mesure où le demandeur n'a pas été en mesure d'obtenir une complète indemnisation en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, de la Convention portant création du Fonds de 1971, et de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, dans cet ordre.
- 3.6 Il n'existe pas de disposition correspondante concernant l'applicabilité de ces quatre instruments après expiration de la période transitoire. La question devrait donc, de l'avis de l'Administrateur, être résolue sur la base des règles générales du droit des traités. La Convention de Vienne sur le droit des traités ne fournirait aucune indication à cet égard.
- 3.7 Les Émirats arabes unis étant partie aux Conventions de 1969 /1971 et aux Conventions 1992, l'Administrateur est d'avis que, du point de vue du droit des traités, les deux ensembles de Conventions s'appliquent aux dommages par pollution dans les Émirats arabes unis.
- 3.8 Il est toutefois nécessaire de considérer également la législation pertinente en vigueur dans les Émirats arabes unis. La Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de 1971 ont été intégrées, en vertu du décret fédéral 46 de 1983, dans la législation en vigueur dans les Émirats. Cet acte n'a pas été abrogé et serait donc en vigueur. Les Conventions de 1992 ont été mise en oeuvre en droit national en application du décret fédéral 82 de 1997. Il semble donc que les deux ensembles de Conventions soient applicables en vertu du droit des Émirats.
- 3.9 L'Administrateur étant d'avis que les deux ensembles de conventions sont applicables, il conviendrait de se demander comment la responsabilité relative aux dommages par pollution nés de ce sinistre devrait être répartie entre les deux Fonds.
- 3.10 Comme il est mentionné plus haut, l'*Al Jaziah 1* avait un certificat provisoire d'immatriculation délivré par le Registre du Honduras, lequel État est partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile mais non pas à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. C'est pourquoi il semble que les Émirats arabes unis soient tenus en vertu d'une obligation contractuelle d'appliquer la Convention de 1969 sur la responsabilité civile en ce qui concerne la responsabilité du propriétaire du navire (cf Article 30.4b) de la Convention de Vienne).

#### **4 Définition du terme 'navire'**

- 4.1 L'*Al Jaziah 1* aurait quarante ans, et on pense qu'il a été construit aux Pays-Bas. Il était muni d'un gouvernail et d'une hélice. La timonerie était dépourvue d'aides à la navigation (échosondeur, radar, compas). La conception du navire relevait de la catégorie approuvée par l'inspection néerlandaise des navires de petite taille, en tant que navire-citerne pour les eaux intérieures. À la date du sinistre, le navire naviguait au large et exactement tel qu'il avait été conçu à l'origine, avec notamment un gaillard d'avant très bas. On ignore si le navire avait été transformé pour le transport d'hydrocarbures. Il s'agit de déterminer s'il relève de la définition du 'navire' en vertu de l'une des Conventions de 1969/1971 et des Conventions de 1992 ou des deux à la fois.
- 4.2 Les définitions du terme 'navire' figurant à l'article I.1 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et des Conventions de 1992 sur la responsabilité civile sont les suivantes:

*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 le 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 insérées dans la Convention portant création du Fonds de 1971 et dans la Convention portant création du Fonds de 1992, respectivement.

- 4.3 Une assurance avait été contractée pour la coque de l'*Al Jaziah* auprès de la compagnie d'assurance "the Saudi Arabian Insurance Company LTD.EC", et couvrait les échanges commerciaux dans le Golfe persique, le Golfe d'Oman, l'Océan indien, la côte de l'Afrique orientale et la Mer rouge. La police est arrivée à expiration le 30 avril 1999. D'après cette police, l'*Al Jaziah 1* avait été construit en 1970. Il aurait été fréquemment utilisé par la compagnie pétrolière Abu Dhabi National Oil Company pour le transport des hydrocarbures dans la région.
- 4.4 L'*Al Jaziah 1* transportait effectivement des hydrocarbures en vrac à la date du sinistre et pourrait de ce fait être considéré comme un navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1971.
- 4.5 L'*Al Jaziah 1* était manifestement capable de transporter des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et avait été fréquemment utilisé pour le transport des hydrocarbures dans la région. Il serait donc difficile de soutenir que ce n'était pas un navire aux fins de la Convention de 1992.
- 4.6 Il s'agit en outre de déterminer si l'*Al Jaziah 1* pourrait être considéré comme un navire de mer. Le conseiller juridique des FIPOL aux Émirats arabes unis a informé l'Administrateur qu'il n'existait pas de législation, de théorie ou de droit en vigueur dans les Émirats indiquant une interprétation de la notion "de mer".
- 4.7 L'Administrateur a donc cherché un avis juridique sur la position du droit anglais sur cette question. Il semblerait en effet planer quelque incertitude à cet égard. Les tribunaux anglais n'ont pas eu l'occasion d'interpréter le terme "de mer" dans le contexte de la Convention portant création du Fonds de 1971 et de la Convention portant création du Fonds de 1992, mais ce terme est fréquemment utilisé dans le cadre de la législation anglaise relative à la navigation. Dans une affaire qui a eu lieu en 1871, la cour avait soutenu que, lorsqu'un navire s'éloignait de 20 à 30 milles en mer et y restait de nombreuses heures, il n'était pas possible d'affirmer qu'il ne s'agissait pas d'un navire de mer<sup><1></sup>. Dans une autre affaire, remontant à 1893, la cour a décidé qu'un navire de mer était un navire qui allait en mer<sup><2></sup>. Dans une affaire plus récente, de 1993, le tribunal de commerce a soutenu que cette notion s'appliquait à tous les navires voyageant en mer. Le juge a estimé que le terme ne visait pas seulement les navires au sens traditionnel du terme mais aussi les aéroglesseurs, les hydroglisseurs, les barges et les chalands utilisés en mer, ainsi que les appareils flottants ne pouvant se déplacer, par exemple les installations d'exploitation et d'extraction de pétrole, qui sont déplacés sur l'eau<sup><3></sup>.

<1> Ex Parte Ferguson [1871] L.R. 6 Q.B. 280

<2> Salt Union Limited v Wood [1893] 1 Q.B. 370

<3> John Robert Charman and others v WOC Offshore B.V. [1993] 1, Lloyd's Report

- 4.8 L'*Al Jaziah 1* a fréquemment été utilisé en mer pour le transport du fuel-oil dans la région. La police d'assurance sur la coque couvrait les échanges commerciaux sur une région assez étendue, ne comprenant pas d'importante voie de navigation intérieure. Compte tenu de ces considérations, l'Administrateur estime que, selon les tribunaux anglais, l'*Al Jaziah 1* est un navire de mer, et le tribunal des Émirats arabes unis adoptera probablement la même position. L'Administrateur propose donc que l'*Al Jaziah 1* soit considéré comme un navire de mer aux fins des Conventions de 1992.
- 4.9 L'Assemblée/le Conseil d'administration du Fonds de 1971 seront invités à examiner la question de l'applicabilité de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1971 à ce sinistre à la session d'octobre 2000.

**5 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre**

Le Comité exécutif est invité à:

- (a) prendre note des informations contenues dans le présent document;
  - (b) considérer l'application de la Convention portant création du Fonds de 1992 au sinistre de l'*Al Jaziah 1*;
  - (c) déterminer si l'*Al Jaziah 1* relève ou non de la définition du terme 'navire' figurant dans les Conventions de 1992; et
  - (d) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger utiles concernant ce sinistre.
-