



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

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

92FUND/EXC.3/3/Rev.1
29 avril 1999
Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1992

MILAD 1

Note de l'Administrateur

Résumé:

Ce document examine la question de savoir si le demandeur a pris toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui lui étaient ouverts de manière à ce que sa demande d'indemnisation de £33 000 au titre des coûts se rapportant aux mesures de sauvegarde avant déversement soit recevable aux termes de l'article 4.1b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds. La question de savoir si le Fonds de 1992 devrait tenter une action récursoire contre le propriétaire du navire est également posée.

Mesures à prendre :

Décider si le demandeur a bien pris toutes les mesures raisonnables et si le Fonds de 1992 devrait envisager d'intenter une action récursoire contre le propriétaire du navire.

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 persique, 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 Examen par le Comité exécutif à sa 2ème session

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 œuvre le Plan d'action du Koweït, adopté par les signataires de la Convention régionale du 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 le domaine des plans de lutte et d'intervention en cas de déversement.

3.2 À sa 2ème session, le Comité exécutif a décidé que, vu l'état critique du navire et le régime des vents à ce moment-là, les événements relevaient bien de la définition de l'événement, telle qu'énoncée à l'article I.8 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

3.3 Le Comité a également examiné la question de savoir si le MEMAC avait pris toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui lui étaient ouverts et si la demande d'indemnisation présentée par le MEMAC était, dans son principe, recevable aux termes de l'article 4.1 b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

3.4 Aux termes 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".

3.5 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.

3.6 Dans un document présenté au Comité exécutif (document 92FUND/EXC.2/5), l'Administrateur a estimé 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 était donc d'avis que la demande d'indemnisation présentée par le MEMAC était, dans son principe, recevable aux termes de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

3.7 Un certain nombre de délégations ont exprimé des réserves quant à la question de savoir si le MEMAC avait pris toutes les mesures voulues, et ce malgré le fait que le *Milad 1* n'était pas tenu d'être assuré pour les dommages par pollution aux termes de la Convention de 1992 portant création du Fonds, étant donné qu'il transportait moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en tant que cargaison. Plusieurs délégations ont estimé que, pour trancher la question de savoir si les demandeurs avaient pris toutes les mesures raisonnables, il convenait de tenir compte de tous les faits de l'espèce, et non pas seulement du montant de la demande.

3.8 Certaines délégations ont été d'avis que le Comité exécutif devrait approuver la demande dans son principe afin que des indemnités puissent être versées au demandeur sans plus tarder. Ces délégations ont estimé que le Fonds de 1992 devrait envisager la possibilité d'intenter une action en recours contre le propriétaire du navire, étant donné que le Fonds serait en meilleure position pour obtenir les renseignements voulus.

3.9 Étant donné que le Comité exécutif n'était pas certain que le MEMAC eût pris toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui lui étaient ouverts, l'Administrateur a été chargé d'examiner, de concert avec le MEMAC, les moyens qui pourraient lui être ouverts, et de rendre compte de l'évolution de la situation à la 3ème session du Comité, afin de permettre à celui-ci de se prononcer à ce sujet.

L'Administrateur a été chargé également d'examiner la question de savoir si le Fonds de 1992 devrait tenter une action récursoire contre le propriétaire du navire au cas où les nouvelles mesures que prendrait le MEMAC n'aboutissaient pas. Il a été noté que lorsque l'on prendrait cette décision, il faudrait déterminer si les frais encourus à ce titre seraient justifiés au regard de la modicité des sommes à recouvrer (document 92FUND/EXC.2/10, paragraphe 3.4.6).

4 Nouvel examen de la question par l'Administrateur

4.1 L'Administrateur s'est enquis auprès d'experts des mesures qui seraient en principe disponibles au MEMAC pour retrouver le propriétaire du navire en vue d'engager des poursuites contre lui pour recouvrer les dépenses encourues. Ces mesures sont résumées ci-après:

- i) Les détails de la propriété d'un navire se trouvent dans le Lloyd's Register of Shipping. On peut en outre quelquefois obtenir des renseignements sur les mouvements d'un navire en consultant le Lloyd's Ship Index.
- ii) Si le navire n'a pas été envoyé à la ferraille, et s'il porte un numéro d'identification propre (numéro OMI), celui-ci peut servir à suivre les mouvements du navire, et ce même si le navire a changé de nom, de propriétaire ou de registre maritime. On peut alors soit passer par une société qui se spécialise dans le suivi des navires - par exemple, Lloyd's Intelligence - soit, si l'on dispose de renseignements sur le type d'échanges auquel se livre le navire, appeler sur celui-ci l'attention des autorités des ports dans lesquels le navire est susceptible de faire escale. Cela étant dit, l'efficacité de tout dispositif de suivi va dépendre de la fiabilité des renseignements communiqués par les sources locales et de la rapidité avec laquelle ces renseignements sont transmis.
- iii) Si l'on réussit à retrouver la trace du navire, il est alors possible de prendre des mesures en vue de sa saisie. En revanche, la saisie effective dépend de divers facteurs, qui varient d'une juridiction à l'autre. Il faut alors obtenir un avis juridique dans le ou les juridiction(s) visée(s). Même si la saisie conservatoire est acquise, il se peut que la partie demanderesse soit tenue de fournir une contre-caution. Dans un autre ordre d'idées, une saisie peut être fort onéreuse.
- iv) Même si le pavillon du navire est connu et l'État du pavillon dispose de renseignements sur le propriétaire inscrit, il peut encore être difficile, coûteux et long d'établir et de retrouver l'identité réelle de la compagnie.
- v) Il est fréquent de s'adresser à un cabinet d'avocats pour retrouver la trace d'un navire. Si l'itinéraire à suivre est long ou douteux, cette solution peut toutefois s'avérer coûteuse. Elle est par ailleurs tout à fait aléatoire. Une autre solution, elle aussi coûteuse, consiste à faire appel à une agence spécialisée dans la recherche des navires. Ces agences interviennent le plus souvent (mais pas exclusivement) lorsque l'on soupçonne qu'il y a eu piraterie, fraude ou vol.

4.2 L'Administrateur s'est entretenu avec le MEMAC au sujet des divers moyens d'action qui étaient ouverts à celui-ci. Le MEMAC a estimé que même si le navire existait encore et que l'on réussissait à identifier le propriétaire rapidement et sans trop de difficultés, l'on risquait fort de ne pouvoir recouvrer auprès du propriétaire les dépenses encourues, ne fût-ce qu'en partie. De surcroît, cette façon de procéder risque d'être très chère. Le MEMAC a fait savoir qu'il n'était donc pas disposé à prendre de nouvelles mesures pour tenter de recouvrer auprès du propriétaire les montants déboursés.

4.3 Comme il est indiqué ci-dessus, il se peut que les diverses options présentées au paragraphe 4.1 soient onéreuses. Dans le cas du *Milad I*, il y a un risque réel que les dépenses à engager soient disproportionnées par rapport aux sommes en jeu. En outre, abstraction faite du facteur coût, il n'est pas certain en l'espèce que l'on réussisse à retrouver le propriétaire du navire; même si l'on y parvenait, les chances de réussite d'une éventuelle action contre lui sont douteuses, comme le sont les chances qu'il ait des ressources disponibles (c'est-à-dire des biens libres d'hypothèques ou privilèges maritimes ou autres charges, aux fins d'exécution).

4.4 L'Administrateur estime que, tout bien considéré, et compte tenu des circonstances particulières de l'espèce, on ne saurait raisonnablement s'attendre à ce que le MEMAC entreprenne d'autres démarches en vue de retrouver le propriétaire du navire et faire valoir sa demande en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. L'Administrateur est donc d'avis que la demande d'indemnisation présentée par le MEMAC est recevable dans son principe aux termes de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

4.5 L'Administrateur est également d'avis que, vu les divers facteurs en jeu, dont le coût éventuellement élevé des démarches à entreprendre pour retrouver le propriétaire du navire, l'issue douteuse de ces démarches et la modicité relative de la demande d'indemnisation, le Fonds de 1992 ne devrait pas envisager d'intenter d'action récursoire contre le propriétaire du navire.

5 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 le point de savoir si le MEMAC a pris toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui lui étaient ouverts; et
 - c) décider si le Fonds de 1992 devrait envisager d'intenter une action récursoire contre le propriétaire du navire.
-