



**FONDS INTERNATIONAL  
D'INDEMNISATION DE 1971  
POUR LES DOMMAGES  
DUS À LA POLLUTION  
PAR LES HYDROCARBURES**

CONSEIL D'ADMINISTRATION  
13ème session  
Point 2 de l'ordre du jour

71FUND/AC.13/5  
23 janvier 2004  
Original: ANGLAIS

## SINISTRES DONT LE FONDS DE 1971 A EU À CONNAÎTRE

### ALAMBRA

#### Note de l'Administrateur

**Résumé:**

Le pétrolier maltais *Alambra* a déversé des hydrocarbures dans le port de Muuga, Tallinn (Estonie) en septembre 2000. Des demandes d'indemnisation, d'un montant total de £2,1 millions, ont été présentées contre le propriétaire du navire au titre des opérations de nettoyage et des préjudices économiques, ainsi qu'une demande de £1,8 million, formée par le Gouvernement de l'Estonie et qui relève de l'amende ou du droit. Plusieurs demandeurs ont engagé des actions en justice contre le propriétaire du navire et son assureur, dont trois ont notifié leur action au Fonds de 1971, en application de l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

La question se pose de savoir si la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds ont bien été intégrées dans le droit interne de l'Estonie, étant donné qu'elles ont été ratifiées sans l'accord du Parlement. En décembre 2003, le tribunal de première instance a soutenu que puisque le Gouvernement avait ratifié la Convention de 1969 sur la responsabilité civile sans l'accord du Parlement, la procédure de ratification n'était pas conforme à la Constitution en vigueur en Estonie. C'est pourquoi il a décidé que la Convention était inapplicable en l'espèce et devrait être déclarée incompatible avec la Constitution en question. Il a ordonné de procéder à un examen juridique auprès de la Cour suprême.

Lors des procédures, l'assureur du propriétaire du navire a allégué que ce dernier avait délibérément omis de maintenir l'*Alambra* en bon état et que par conséquent l'assureur n'était pas responsable des dommages par pollution nés de ce sinistre.

**Mesures à prendre:** Noter les renseignements fournis.

## **1 Le sinistre**

- 1.1 Le navire-citerne maltais *Alambra* (75 366 tjb), chargeait une cargaison de fuel-oil lourd dans le port de Muuga, à Tallinn (Estonie) lorsqu'une quantité estimée à 300 tonnes s'est échappée par une fissure apparue dans le bordé de fond du navire. L'*Alambra* a ensuite été saisi par les autorités estoniennes en attendant que l'autorité portuaire de Tallinn décide d'autoriser l'enlèvement des 80 000 tonnes de pétrole restées à bord. Le transfert de la cargaison a finalement été effectué en février 2001 et, en mai 2001, le navire a quitté l'Estonie pour la ferraille.
- 1.2 L'*Alambra* était inscrit auprès de la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club).

## **2 Limitation de la responsabilité**

- 2.1 L'Estonie est partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds.
- 2.2 Le montant de limitation applicable à l'*Alambra* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est estimé à 7,6 millions de DTS (£6,3 millions).

## **3 Demandes d'indemnisation**

- 3.1 L'autorité portuaire de Tallinn et l'État estonien ont soumis au propriétaire du navire et au London Club des demandes de EK6,5 millions (£290 000) et de EK4 millions (£180 000) respectivement, au titre des frais de nettoyage.
- 3.2 L'État estonien fait valoir actuellement une demande de EK45,1 millions (£2 millions) à l'encontre du propriétaire du navire. Ce montant, qui relève plutôt de l'amende ou du droit, semble avoir été calculé d'après des estimations de la quantité de pétrole déversé; la demande ne peut donc pas être admise en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds.
- 3.3 L'affrètement d'un navire qui aurait été retardé en raison des opérations de nettoyage a présenté au propriétaire du navire et au London Club une demande se chiffrant à US\$100 000 (£95 000).
- 3.4 Le propriétaire du quai du port de Muuga où l'*Alambra* chargeait la cargaison quand le sinistre s'est produit, et un entrepreneur engagé par le propriétaire du quai pour mener à bien les activités de chargement pour le compte de celui-ci ont formé des demandes d'indemnisation contre le propriétaire du navire et le London Club, d'un montant de EK29,1 millions (£1,3 million) et de EK9,7 millions (£440 000) respectivement, au titre du manque à gagner dû à l'indisponibilité du quai durant les opérations de nettoyage.

## **4 Actions en justice**

- 4.1 En novembre 2001, le propriétaire du quai du port de Muuga et l'entrepreneur qu'il avait engagé pour effectuer les opérations de chargement ont entamé une action en justice auprès du tribunal de première instance de Tallinn contre le propriétaire du navire et le London Club et demandé au tribunal de notifier le Fonds de 1971 de la procédure, en application de l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Notifié de ces actions en justice en février 2002, le Fonds de 1971 est intervenu dans la procédure.
- 4.2 En août 2003, le Fonds a été informé conformément à l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, des actions en justice engagées par l'État estonien contre le propriétaire du navire pour récupérer la somme de EK4 millions (£180 000) au titre des frais encourus par l'État pour mener les opérations de nettoyage liées à ce sinistre.

- 4.3 Dans ce contexte, la question se pose de savoir si la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds ont bien été intégrées dans le droit interne de l'Estonie.

*Point de droit constitutionnel*

- 4.4 Le 1er décembre 1992, l'Estonie a déposé ses instruments de ratification de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI). Les Conventions sont donc entrées en vigueur à l'égard de l'Estonie le 1er mars 1993. Toutefois, les avocats du propriétaire du navire et du London Club, mais aussi les avocats estoniens du Fonds de 1971, ont appelé l'attention de leurs clients respectifs sur la Constitution estonienne, selon laquelle, à leur avis, la ratification des Conventions n'aurait pas dû intervenir avant que le Parlement n'ait donné son accord et n'ait modifié en conséquence la législation nationale. Or, c'est ce qui s'est passé. De surcroît, les Conventions n'ont pas été publiées dans le Journal officiel. Pour toutes ces raisons, les avocats ont estimé que les Conventions ne faisaient pas partie intégrante du droit estonien et, partant, ne pouvaient pas être invoquées devant les tribunaux estoniens.
- 4.5 Dans un projet de loi soumis au Parlement estonien en 2002, qui comporte une proposition visant à une nouvelle loi maritime, le Gouvernement estonien traite du point de droit constitutionnel dont il est question ci-dessus. Il est énoncé dans ce projet de loi que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est un traité nécessitant l'approbation du Parlement puisqu'il requiert des modifications de la législation nationale estonienne. Il est noté qu'il a été adhéré à la Convention en contradiction avec la Constitution. Il est toutefois mentionné que, sur le plan international, l'Estonie est considérée comme étant partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Il est précisé dans le projet que le même problème se pose concernant la Convention de 1971 portant création du Fonds, qui doit être ratifiée par le Parlement mais ne requiert aucune modification de la législation nationale.
- 4.6 Le propriétaire du navire et le London Club ont soulevé cette question dans leur argumentation auprès du tribunal, comme l'avait fait le Fonds de 1971 dans les conclusions qu'il avait présentées au tribunal pour protéger sa position en attendant l'examen de ce point par le Conseil d'administration. À l'occasion de sa visite en Estonie en avril 2002, l'Administrateur s'est entretenu de cette question avec les ministères estoniens concernés.
- 4.7 À la session de juillet 2002 du Conseil d'administration, l'Administrateur a exprimé l'opinion que la procédure prévue par la Constitution estonienne - entrée en vigueur le 3 juillet 1992 - pour la ratification des traités internationaux semblait ne pas avoir été suivie (document 71FUND/AC.8/4). Il a fait observer qu'il était donc fort possible que pour les tribunaux estoniens, les Conventions de 1969 et de 1971 ne fassent pas partie intégrante du droit interne. Selon lui, on ne saurait pour autant exclure que les tribunaux puissent estimer que les Conventions sont applicables. L'Administrateur a également considéré que comme la raison d'être du Fonds de 1971 était l'indemnisation des victimes d'une pollution par les hydrocarbures, le Fonds ne devrait pas adopter une démarche trop formaliste pour traiter des demandes d'indemnisation. Il était donc d'avis que si les demandes nées du sinistre de l'*Alambra* étaient réglées à l'amiable, le Fonds ne devrait pas invoquer la non-applicabilité des Conventions. Cependant, dans cette affaire, l'éventuelle non-applicabilité des Conventions avait été invoquée par le propriétaire du navire et le London Club ainsi que par le Fonds de 1971 durant la procédure. Si les tribunaux devaient conclure qu'il ne pouvait être donné suite aux demandes à l'encontre du propriétaire du navire et du Club en invoquant les Conventions, mais qu'il fallait invoquer le droit interne estonien, alors la question se poserait de savoir si le Fonds de 1971 était tenu de verser des indemnités.
- 4.8 Dans son argumentation, le propriétaire du navire a soutenu notamment que, selon la Loi estonienne sur la marine marchande, le propriétaire était, certes, responsable des dommages par pollution mais que la définition des dommages par pollution énoncée dans cette même loi n'envisageait pas la responsabilité civile pour les nouveaux préjudices ou dommages causés par les mesures de sauvegarde. Le propriétaire du navire a avancé également que la Constitution

estonienne stipulait que, pour être applicables en vertu du droit national, les accords internationaux devaient être adoptés par le Parlement. Il a ajouté que les dispositions pertinentes de la Loi sur la marine marchande contredisaient celles de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

- 4.9 Les demandeurs ont affirmé dans leurs argumentations que d'après une disposition de la Loi sur la marine marchande, si un accord international auquel l'Estonie est partie ainsi que ladite loi établissent des normes juridiques différentes, ce sont les normes de l'accord international qui l'emportent. De l'avis des demandeurs, les tribunaux estoniens devraient par conséquent appliquer la Convention plutôt que ladite loi, et les tribunaux ne devraient pas tenir compte des restrictions prévues par la Constitution concernant la ratification des traités.
- 4.10 Les montants des demandes d'indemnisation déposées auprès des tribunaux sont nettement inférieurs au montant de limitation applicable à l'*Alambra* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile; ils sont également inférieurs au montant que le Fonds de 1971 pourrait devoir verser au propriétaire du navire au titre de la prise en charge financière. Cependant, comme cela est mentionné ci-dessous, le London Club a affirmé que le sinistre résultait d'un acte préjudiciable intentionnel du propriétaire et que le London Club n'était donc pas responsable en l'espèce. De plus, il n'est pas certain que le propriétaire du navire soit en mesure financièrement d'assumer ses obligations. Le Fonds sera peut-être donc tenu de verser des indemnités, d'où l'importance pour le Fonds de la question de la conformité de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile avec la Constitution estonienne.
- 4.11 En mai 2003, le Fonds de 1971 a été informé que les demandeurs avaient demandé que le tribunal renvoie à la Cour Suprême, pour un examen juridique, la question de l'applicabilité en Estonie de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Comme le Fonds avait estimé que les Conventions n'avaient pas été bien intégrées dans le droit estonien, le Fonds a décidé de ne pas s'opposer à la requête des demandeurs.
- 4.12 En décembre 2003, le tribunal de première instance a rendu sa décision sur la question de la conformité juridique de la Convention avec la Constitution. Il a déclaré que puisque le Gouvernement avait ratifié la Convention de 1969 sur la responsabilité civile sans l'accord du Parlement, le processus de ratification n'était pas conforme à la Constitution estonienne. Le tribunal a donc décidé que la Convention était inapplicable en l'espèce et devait être déclarée incompatible avec la Constitution. Le tribunal a ordonné que l'on procède à un examen juridique auprès de la Cour suprême. Cet examen est prévu pour début 2004.
- 4.13 En janvier 2003, le Fonds de 1971 a soumis à la Cour suprême des argumentations soutenant la position du tribunal de première instance.

*Autres questions soulevées dans le cadre de la procédure judiciaire*

- 4.13 En septembre 2002, le London Club a déposé auprès du tribunal des argumentations relatives aux demandes présentées par le port de Muuga et l'entrepreneur au titre des opérations de chargement, affirmant que le propriétaire du navire avait délibérément omis de procéder aux réparations nécessaires de l'*Alambra*, que, de ce fait le navire n'était pas en état de prendre la mer et que, par conséquent, en vertu du contrat d'assurance ainsi que de la Loi sur la marine marchande, le Club n'avait pas à verser d'indemnités au titre des dommages causés par ce sinistre.
- 4.14 Dans son argumentation, le Club a noté que l'*Alambra* avait connu des problèmes de corrosion aussi bien avant qu'après son achat par le propriétaire au moment du sinistre survenu en Estonie. Il est noté en outre qu'en juin 2000, le capitaine du navire avait signalé un orifice dans une citerne à cargaison du navire du fait de la corrosion du bordé de fond, en dépit duquel – et en violation du règlement de la société de classification – le propriétaire du navire avait été autorisé à effectuer un chargement complet. Le London Club a affirmé également que lors du voyage en charge, le navire avait été dévié en direction de Kalamata (Grèce) pour y être réparé par des plongeurs, ce qui n'avait pas été signalé dans le journal machine ni dans le journal de passerelle du navire. Le

London Club a précisé en outre qu'à l'arrivée du navire à Mohammedia (Maroc), son port de déchargement, la cargaison fuyait de l'une des citernes à cargaison, et que le navire avait poursuivi sa route en direction d'Algéciras (Espagne) pour de nouvelles réparations sous-marines (ce qui n'avait pas été signalé dans le journal de passerelle) avant de retourner à Mohammedia pour continuer son déchargement. Selon le London Club, le propriétaire du navire devait être informé de l'état de celui-ci; de plus, comme il n'avait pas signalé à la société de classification les orifices des citernes à cargaison dans le bordé de fond et avait autorisé le navire à poursuivre sa route dans cet état, la pollution survenue en Estonie résultait d'un acte préjudiciable intentionnel du propriétaire, et le London Club n'était donc pas responsable du dommage par pollution.

- 4.15 Le Fonds de 1971 a présenté une autre argumentation soutenant qu'en vertu du droit estonien, la notion de faute intentionnelle devait être interprétée comme étant un acte délibéré s'agissant du sinistre mais aussi de ses effets, c'est-à-dire que le propriétaire du navire avait délibérément occasionné le dommage de pollution. Le Fonds a affirmé que les éléments de preuve présentés au sujet de l'état de l'*Alambra* ne permettaient pas d'établir que le propriétaire du navire était coupable de faute intentionnelle, et que par conséquent l'assureur n'était pas exonéré de sa responsabilité pour dommage de pollution.
- 4.16 Le Fonds a présenté une argumentation au titre de la demande de l'État estonien, semblable à celle mentionnée ci-dessus concernant les autres demandes. Le Fonds a évalué à EK2,4 millions (£110 000) le montant recevable de la demande en question et a informé le tribunal de cette évaluation, soulignant qu'elle était sans préjudice de sa position quant à l'applicabilité des Conventions.
- 4.17 Pour ce qui est de la demande formée par l'État estonien, le propriétaire du navire et le London Club ont soutenu notamment qu'étant donné l'inefficacité des mesures prises par l'État estonien pour lutter contre le déversement d'hydrocarbures, ledit État ne devrait pas être autorisé à être indemnisé intégralement. Le London Club a ajouté que la pollution survenue en Estonie résultait d'un acte préjudiciable intentionnel du propriétaire et que le London Club n'était donc pas responsable du dommage. Comme cela est exposé plus haut, le Fonds n'est pas d'accord avec la position du London Club sur la question de la faute intentionnelle du propriétaire du navire. Le Fonds soumettra de nouvelles argumentations contre la demande du Club d'être exonéré de sa responsabilité.

## **5 Mesures que le Conseil d'administration est invité à prendre**

Le Conseil d'administration est invité à:

- a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document; et
  - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées en ce qui concerne ce sinistre.
-