



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.14/3  
23 avril 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. Le propriétaire du navire a réglé toutes les demandes au titre des opérations de nettoyage et la demande de l'État estonien.

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 comme 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. Le tribunal de première instance a donc décidé que la Convention était inapplicable en l'espèce et devrait être déclarée incompatible avec la Constitution en question. Il a ordonné qu'une procédure d'examen de constitutionnalité soit engagée auprès de la Cour suprême. Celle-ci a cependant décidé qu'avant qu'un examen juridique puisse avoir lieu, le tribunal de première instance devrait préciser les faits d'une importance majeure en l'espèce.

Une action est pendante devant le tribunal estonien de première instance pour deux demandes au titre du préjudice économique; le Fonds de 1971 a été notifié en tant que tierce partie dans le cadre de cette action. Durant les procédures, l'assureur du propriétaire du navire a soutenu que le propriétaire 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. Compte tenu de la décision de la Cour suprême, le tribunal de première instance doit à présent examiner ces actions en justice quant au fond.

**Mesures à prendre:**

Noter les renseignements fournis dans le présent document.

## **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 Le propriétaire du navire et le London Club ont accepté les demandes au titre du coût des opérations de nettoyage à hauteur de US\$620 000 (£340 000). Le tribunal estonien de première instance a approuvé cet accord de règlement en mars 2004, et toutes les procédures contre le propriétaire du navire et le Club dans le cadre des demandes au titre des opérations de nettoyage sont terminées.
- 3.2 Le propriétaire du navire et le London Club ont accepté pour US\$655 000 (£365 000) une demande de EK45,1 millions, qui relève plutôt de l'amende ou du droit. Le tribunal a approuvé cet accord de règlement en mars 2004, et la procédure contre le propriétaire du navire et le Club dans le cadre de cette demande est terminée.
- 3.3 L'affréteur 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 (£55 000).
- 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 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*

- 4.3 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, les Conventions n'ont pas été soumises au Parlement et la législation nationale n'a pas été modifiée. 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 ne pouvaient donc pas être invoquées devant les tribunaux estoniens.
- 4.4 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 du droit interne de l'Estonie. Il est fait remarquer 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 du droit interne.
- 4.5 Le propriétaire du navire et le London Club ont soulevé cette question dans leur argumentation auprès du tribunal, comme le Fonds de 1971 l'avait fait 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.
- 4.6 À la session de juillet 2002 du Conseil d'administration, l'Administrateur a considéré 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 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 néanmoins 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.
- 4.7 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 interne, 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.

- 4.8 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 cette 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 la Loi sur la marine marchande, et les tribunaux ne devraient pas tenir compte des restrictions prévues par la Constitution concernant la ratification des traités.
- 4.9 Le montant total des demandes d'indemnisation déposées auprès des tribunaux est nettement inférieur au montant de limitation applicable à l'*Alambra* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile; il est également inférieur 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 du navire 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 1971 de la question de la conformité de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile avec la Constitution estonienne.
- 4.10 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 en ce qui concerne la procédure engagée par le propriétaire du quai du Port de Muuga. Le tribunal de première instance 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 par conséquent décidé qu'il faudrait procéder à un examen de constitutionnalité auprès de la Cour suprême.

#### *Examen de constitutionnalité*

- 4.11 Dans le cadre de la procédure engagée auprès de la Cour suprême, le Gouvernement de la République d'Estonie a estimé que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile n'étendait pas la portée de la responsabilité au-delà de ce qui était prévu dans la Loi sur la marine marchande et que, par conséquent, le Gouvernement n'avait pas eu à obtenir l'approbation de la Constitution par le Parlement. Il a été souligné que la Loi sur la marine marchande stipulait qu'en cas de divergence entre un traité international auquel l'Estonie était partie et cette loi, c'est cette dernière qui prévalait. Le Gouvernement a soutenu que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile était conforme à la Constitution. Il a ajouté qu'il avait donc agi dans les limites de sa compétence et de façon correcte juridiquement. Le Gouvernement a soutenu en outre que conformément à la Convention de Vienne sur le droit des traités (article 46), un traité international s'appliquait à un État indépendamment de la question de savoir si l'une quelconque des dispositions relatives à la compétence pour conclure le traité a été violée lors de la ratification du traité, sauf dans les cas où cette violation a été manifeste et concerne une règle particulièrement importante de son droit interne.
- 4.12 Le Ministre de la Justice a présenté une argumentation, sur l'invitation de la Cour suprême, où il soutenait que le tribunal de première instance avait à tort renvoyé la question de l'examen juridique à la Cour suprême avant de s'être prononcé sur le fond de l'affaire. Le Ministre de la Justice a également fait valoir qu'étant donné que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile n'étendait pas la portée de la responsabilité au-delà de ce qui était prévu par le droit interne en vigueur quand le sinistre s'est produit, c'est-à-dire le Code civil, il n'était pas nécessaire que le Parlement ratifie la Convention, et l'adhésion de l'Estonie à la Convention avait donc eu lieu conformément à la Constitution.
- 4.13 À l'invitation de la Cour suprême, le chancelier juridique de la République estonienne a présenté des argumentations selon lesquelles étant donné que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile avait été intégrée dans le droit estonien sans que le Parlement ne l'ait préalablement approuvée, l'adhésion du Gouvernement à la Convention constituait une violation de la

Constitution. De l'avis du chancelier juridique, la Convention n'était pas applicable en Estonie comme un traité international convenablement mis en œuvre. Cependant, le chancelier juridique a déclaré que la teneur des articles correspondants de la Convention ne constituait pas une infraction importante à la Constitution. Il a estimé que les dispositions de la Convention tenaient compte des normes de droit international généralement acceptées, à savoir l'indemnisation la plus complète possible au titre des dommages de pollution. Pour cette raison, et nonobstant les erreurs de forme liées à la procédure de ratification, les tribunaux estoniens devraient, selon lui, appliquer ces normes.

- 4.14 Une audience a eu lieu le 3 mars 2004 devant la Chambre de la Cour suprême chargée de l'examen de constitutionnalité.
- 4.15 Dans une décision rendue le 1er avril 2004, la Cour suprême a déclaré qu'elle n'effectuerait pas l'examen de constitutionnalité requis par le tribunal de première instance. Les raisons de cette décision peuvent se résumer comme suit:

La Cour suprême a fait référence au fait que le tribunal de première instance avait engagé une procédure d'examen de constitutionnalité sans se prononcer sur le fond de l'affaire. Dans ses décisions précédentes, la Cour suprême avait soutenu que lorsqu'elle avait procédé à un examen de constitutionnalité, elle avait tout d'abord vérifié si la disposition déclarée contraire à la Constitution était pertinente pour permettre de résoudre l'affaire devant les tribunaux car, en vertu du Code d'examen de constitutionnalité, la Cour suprême ne doit se prononcer que sur la constitutionnalité ou la validité d'une disposition. La Cour suprême a affirmé que l'élément décisif pour définir la pertinence consistait à déterminer si la disposition en cause était d'une importance capitale en l'espèce, à savoir si l'on se prononcerait différemment dans le cas où la disposition serait considérée contraire plutôt que conforme à la Constitution. La Cour suprême a noté que le tribunal de première instance avait rendu sa décision sans préciser les faits d'une importance fondamentale dans cette affaire. Elle a déclaré que le tribunal, au moment de rendre sa décision, n'avait pas pu déterminer avec certitude quelle disposition était applicable et d'une importance capitale en l'espèce. Elle a ajouté qu'elle ne pouvait pas évaluer quelle disposition juridique était pertinente pour permettre de résoudre l'affaire ni si la norme était conforme à la Constitution.

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

- 4.16 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.
- 4.17 Dans son argumentation, le London Club a avancé 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 affirmé 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 autorisé un chargement complet du navire. Il a été noté 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. Il a été précisé en outre qu'à l'arrivée du navire à Mohammédia (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 Mohammédia 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 du navire, et le London Club n'était donc pas responsable du dommage par pollution.

- 4.18 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.
- 4.19 Étant donné la décision de la Cour suprême, le tribunal de première instance étudiera le fond des actions en justice.

**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.
-