



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

CONSEIL D'ADMINISTRATION  
17ème session  
Point 14 de l'ordre du jour

71FUND/AC.17/12/4  
15 septembre 2005  
Original: ANGLAIS

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

### AUTRES SINISTRES

#### Note de l'Administrateur

<b>Résumé:</b>	Les faits nouveaux intervenus concernant les sinistres ci-après sont examinés dans le présent document: <i>Vistabella</i> , <i>Braer</i> , <i>Iliad</i> , <i>Kriti Sea</i> , <i>Katja</i> , <i>Evoikos</i> et <i>Alambra</i> .
<b>Mesures à prendre:</b>	Noter les renseignements communiqués.

#### 1 *Vistabella*

(Caribes, 7 mars 1991)

- 1.1 Au cours de son remorquage, la barge de mer *Vistabella* (1 090 tjb), immatriculée à la Trinité-et-Tobago, a coulé par plus de 600 mètres de fond, à 15 milles au sud-est de Nevis. On ne connaît ni la quantité d'hydrocarbures déversés par suite de cet événement, ni la quantité demeurant dans la barge.
- 1.2 Le *Vistabella* n'était couvert par aucun Club P&I; il avait toutefois souscrit une assurance au tiers auprès d'une compagnie d'assurances de la Trinité, laquelle a soutenu que l'assurance ne couvrirait pas ce sinistre. Le montant de limitation applicable au navire est estimé à FF2 354 000 soit €359 000 (£254 000). Aucun fonds de limitation n'a été constitué. Le propriétaire du navire ne sera vraisemblablement pas en mesure de satisfaire à ses obligations au titre de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile en l'absence d'une assurance appropriée. Le propriétaire du navire et son assureur n'ont pas répondu à l'invitation qui leur avait été faite de participer au déroulement de la procédure de règlement des demandes.
- 1.3 Le Fonds de 1971 a versé des indemnités s'élevant à FF8,2 millions soit €1,3 million (£890 000) au Gouvernement français, au titre des opérations de nettoyage. Un montant total d'environ £14 250 a été versé à des demandeurs privés de Saint-Barthélemy et des Îles Vierges britanniques, et aux autorités des Îles Vierges britanniques.
- 1.4 Le Gouvernement français a intenté une action en justice contre le propriétaire du *Vistabella* et son assureur devant le tribunal de première instance de Basse-Terre (Guadeloupe), afin de se faire indemniser pour les opérations de nettoyage effectuées par la Marine nationale française. Le Fonds de 1971 est intervenu dans la procédure et a acquis par voie de subrogation la créance du Gouvernement français, lequel s'est retiré de la procédure.

- 1.5 Lors d'un jugement rendu en 1996, le tribunal de première instance a reconnu que, sur la base de la subrogation, le Fonds de 1971 était en droit d'intenter des poursuites contre le propriétaire du navire et d'intenter directement des poursuites contre l'assureur de ce dernier et lui a accordé le droit de recouvrer la totalité du montant qu'il avait versé pour les dommages causés sur les territoires français. L'assureur a fait appel de cette décision.
- 1.6 La cour d'appel a rendu son jugement en mars 1998. Elle a estimé que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile s'appliquait à ce sinistre et que la Convention s'appliquait à l'action directe du Fonds de 1971 contre l'assureur même si, dans ce cas particulier, le propriétaire du navire n'avait pas été obligé de contracter une assurance puisque la barge transportait une cargaison inférieure à 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac. L'affaire a été renvoyée devant le tribunal de première instance.
- 1.7 Dans un jugement prononcé en mars 2000, le tribunal de première instance a ordonné à l'assureur de verser au Fonds de 1971 une somme de FF8,2 millions soit €1,3 million (£890 000) plus les intérêts. L'assureur a fait appel du jugement.
- 1.8 La cour d'appel a rendu son jugement en février 2004 dans lequel elle confirme la décision prise par le tribunal de première instance en mars 2000. L'assureur ne s'est pas pourvu en appel devant la cour de cassation.
- 1.9 L'Administrateur procède, en concertation avec les avocats français du Fonds, à l'examen des mesures qui pourraient être prises pour faire exécuter le jugement.

## 2 *Braer*

*(Royaume-Uni, 5 janvier 1993)*

### *Le sinistre*

- 2.1 Le navire-citerne libérien *Braer* (44 989 tjb) s'est échoué au sud des îles Shetland (Royaume-Uni). Le navire s'est finalement fracturé, déversant la cargaison et les soutes dans la mer. Sous l'action des intempéries, la plupart des hydrocarbures déversés se sont dispersés naturellement et le rivage n'a guère été touché. Des vents forts ont cependant rabattu des embruns d'hydrocarbures sur des terres agricoles et des maisons situées à proximité du littoral. Le Gouvernement du Royaume-Uni a imposé une zone d'exclusion de pêche dans un secteur situé le long de la côte occidentale des îles Shetland qui avait été touchée par les hydrocarbures, en vue d'interdire la capture, la récolte et la vente de toutes espèces de poissons, de mollusques et de crustacés en provenance de cette zone.

### *Demandes d'indemnisation*

- 2.2 Toutes les demandes, à l'exception de l'une d'entre elles, ont fait l'objet d'un accord de règlement; le montant total des indemnités versées s'élevait à £51,9 millions, dont le Fonds de 1971 a payé £45,7 millions et l'assureur du propriétaire du navire, Assuranceföreningen Skuld (Skuld Club), £6,2 millions.
- 2.3 La seule demande restante, présentée par Shetland Sea Farms Ltd, une société des îles Shetland, avait trait à un contrat d'achat de smolts provenant d'une société associée du continent. Le Comité exécutif a estimé que, pour évaluer la demande, il fallait tenir compte de tout avantage dont d'autres sociétés du groupe auraient pu bénéficier. Les tentatives d'accords de règlement à l'amiable ont échoué.
- 2.4 La société a intenté une action en justice contre le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971. La question s'est posée de savoir si certaines des pièces sur lesquelles le demandeur s'appuyait étaient authentiques.

- 2.5 Le tribunal de première instance a rendu sa décision en juillet 2001. Après audition des témoins, il a décidé que les représentants du demandeur avaient sciemment fourni des copies de fausses lettres à l'appui de la demande d'indemnisation de Shetland Sea Farms. Le tribunal a soutenu que ces documents avaient été présentés dans l'intention de faire croire au Bureau des demandes d'indemnisation mis en place par le Fonds de 1971 et le Skuld Club que les prétendus engagements contractuels de Shetland Sea Farms étaient fondés sur une correspondance fixant les modalités des contrats. De plus, le tribunal a soutenu qu'ils l'avaient fait dans le cadre d'un plan visant à soumettre une importante demande d'indemnisation.
- 2.6 Le tribunal a ensuite examiné la question de savoir si, à cause de cela, il convenait de rejeter la demande sans autre forme de procès. Le tribunal a reconnu qu'il avait en effet toute l'autorité voulue pour rejeter une demande lorsqu'une partie s'est rendue coupable d'emploi abusif de moyens de procédures, mais il a déclaré qu'il s'agissait d'un pouvoir drastique. Le tribunal a toutefois décidé que, comme la société Shetland Sea Farms n'allait plus fonder sa demande sur de fausses lettres, il faudrait lui donner la possibilité de présenter une nouvelle argumentation ne reposant pas sur ce moyen, et que le refus d'une version révisée de la demande constituerait une sanction excessive.
- 2.7 Le tribunal a décidé qu'il convenait de poursuivre l'affaire dans le cadre d'une audience limitée à la question de savoir si Shetland Sea Farms était en mesure de prouver qu'un contrat avait été conclu avant le sinistre du *Braer* en vue de la fourniture de smolts à Shetland Sea Farms sans référence à de fausses lettres et factures. Des audiences ont eu lieu en avril et en septembre 2002. Le tribunal a rendu sa décision en mai 2003. Il n'a pas accepté l'élément de preuve de la Shetland Sea Farms selon lequel un contrat avait été établi pour la fourniture de smolts qui obligeait la société à payer, indépendamment des fausses lettres. Le tribunal a considéré que cet élément de preuve révélait que la direction de la société avait participé à un plan frauduleux, et il a renvoyé l'affaire au Procureur général écossais pour qu'il détermine s'il y avait lieu d'engager une action au pénal à l'encontre de trois témoins de Shetland Sea Farms. Néanmoins, le tribunal a autorisé la poursuite de la procédure, la limitant à une réclamation fondée sur une perte de profits de la Shetland Sea Farms dans la mesure où cette société pouvait établir le nombre probable de smolts qui auraient été introduits aux Shetland s'il n'y avait pas eu le sinistre du *Braer*.
- 2.8 Le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont fait appel de cette partie de la décision du tribunal au motif que la revendication d'une perte de profits reposait sur le nombre et le coût des smolts tels qu'indiqués dans la réclamation fondée sur les prétendus contrats dont il avait été déterminé qu'ils étaient faux.
- 2.9 En janvier 2005, l'instance de recours a prononcé un jugement qui confirme la décision du tribunal de première instance. En conséquence et bien que Shetland Sea Farms ne puisse se prévaloir de l'existence d'un prétendu contrat, la société peut poursuivre la procédure en fondant sa réclamation sur le fait que, même en l'absence de contrat préexistant, elle aurait acheté, élevé et vendu des smolts dont elle aurait tiré des bénéfices. Le demandeur n'a pas encore évalué sa demande d'indemnisation au regard des critères définis par le tribunal. Il est peu probable qu'une audience ait lieu avant l'été 2006.
- 2.10 Le Skuld Club s'est engagé à verser tout montant déterminé par une décision de justice finale.

### **3** *Iliad*

(Grèce, 9 octobre 1993)

- 3.1 Le navire-citerne grec *Iliad* (33 837 tjb) s'est échoué sur des rochers à proximité de l'île de Sfaktiria alors qu'il quittait le port de Pylos (Grèce), provoquant le déversement de quelque 300 tonnes de brut léger syrien. Le plan national grec d'intervention d'urgence a été déclenché et le déversement a été assez rapidement nettoyé.
- 3.2 En mars 1994, l'assureur P&I du propriétaire du navire a constitué un fonds de limitation de Dr 1 497 millions, soit €4,4 millions (£3,1 millions) auprès du tribunal compétent, au moyen d'une garantie bancaire.

- 3.3 Le tribunal a décidé que les demandes d'indemnisation devaient être déposées au plus tard le 20 janvier 1995. À cette date, 527 demandes avaient été présentées dans le cadre de la procédure en limitation, pour un montant total de Dr 3 071 millions soit € millions (£6,4 millions) plus Dr 378 millions ou €1,1 million (£780 000) au titre du préjudice moral.
- 3.4 En mars 1994, le tribunal a nommé un liquidateur chargé d'examiner les demandes dans le cadre de la procédure en limitation. Il a été indiqué à la réunion du Conseil d'administration en octobre 2004 (document 71FUND/AC.15/14/1) que, bien que le liquidateur ait soumis au tribunal son rapport, celui-ci n'avait pas encore été communiqué au Fonds de 1971. Toutefois, les avocats du Fonds en Grèce ont par la suite fait savoir à l'Administrateur que ce rapport n'avait pas été remis. Les demandeurs ont déposé une plainte officielle contre le liquidateur pour manquement à ses devoirs. Une enquête administrative a été ouverte et le Procureur général a enjoint le liquidateur de s'expliquer sur les délais excessifs de la soumission du rapport.
- 3.5 Le propriétaire du navire et son assureur ont intenté une action contre le Fonds de 1971 pour faire en sorte que ne soient forclos ni leur droit à recouvrer auprès du Fonds tout paiement qu'ils auraient effectué au-delà du montant de limitation du propriétaire, ni leur droit à la prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le propriétaire d'une installation piscicole, dont la demande se monte à Dr 1 044 millions soit € millions (£2,1 millions), a lui aussi interrompu la période de prescription en intentant une action contre le Fonds de 1971. Toutes les autres demandes d'indemnisation sont désormais frappées de prescription vis-à-vis du Fonds.

#### 4 *Kriti Sea*

*(Grèce, 9 août 1996)*

- 4.1 Alors qu'il procédait au déchargement d'hydrocarbures dans un terminal pétrolier du port d'Agioi Theodorí (Grèce), à une quarantaine de kilomètres à l'ouest du Pirée, le navire-citerne grec *Kriti Sea* (62 678 tjb) a déversé entre 20 et 50 tonnes de brut léger d'Arabie. Des côtes rocheuses et des plages ont été polluées; sept installations piscicoles ont été touchées et les coques de bateaux de plaisance et d'embarcations de pêche dans la zone ont été souillées.
- 4.2 En décembre 1996, le propriétaire du navire a constitué un fonds de limitation pour un montant de Dr 2 241 millions soit €6,6 millions (£4,7 millions), au moyen d'une garantie bancaire.
- 4.3 La plupart des demandes ont fait l'objet d'un accord de règlement mais quelques-unes ont fait l'objet d'actions devant la Cour suprême de Grèce. Le montant total des demandes approuvées et les sommes réclamées devant le Cour suprême restent en deçà du niveau auquel le Fonds de 1971 serait appelé à verser des indemnités ou à effectuer une prise en charge financière. Toutefois, le Fonds étant un défendeur dans la procédure engagée devant la Cour suprême, ses avocats ont assisté aux audiences afin de protéger la position du Fonds. La prochaine audience à la Cour suprême est prévue le 9 novembre 2005.

## 5 Katja

(France, 7 août 1997)

### *Le sinistre*

- 5.1 Le navire-citerne *Katja* (52 079 tjb), immatriculé aux Bahamas, a heurté le quai alors qu'il manœuvrait pour gagner un poste à quai dans le port du Havre (France), provoquant le déversement de 190 tonnes d'hydrocarbures de soute. Des plages situées au nord et au sud du Havre ont été touchées et les quais, ainsi que d'autres ouvrages situés dans le port, ont été contaminés sur environ 15 kilomètres. Les hydrocarbures ont atteint un port de plaisance situé à l'entrée du port, et de nombreux bateaux de plaisance ont été souillés.
- 5.2 Le montant de limitation applicable au *Katja* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, est estimé à €7,3 millions (£4,9 millions).

### *Demandes d'indemnisation*

- 5.3 Une demande présentée par le Gouvernement français au titre des opérations de nettoyage a fait l'objet d'un accord de règlement en juillet 2000, pour €207 000 (£140 000). D'autres demandes, au titre des opérations de nettoyage, des dommages à des biens et du manque à gagner dans le secteur de la pêche, ont fait l'objet d'un accord pour un montant total de €2,3 millions (£1,6 million).
- 5.4 Des actions en justice ont été engagées à l'encontre du propriétaire du navire, de son assureur P&I et du Fonds de 1971 concernant les demandes au titre des frais de nettoyage encourus par les autorités régionales et locales, des dommages à des biens et du manque à gagner subi dans le secteur de la pêche, pour un montant total de €1,4 million (£ 950 000).
- 5.5 Trois demandes seulement s'élevant à €976 000 (£660 000) sont en attente devant les tribunaux. La plus élevée, qui se chiffre à €15 000 (£620 000), concerne les frais encourus par le Port autonome du Havre (PAH) au titre des opérations de nettoyage.
- 5.6 Il est presque certain que toutes les demandes seront approuvées pour un montant inférieur au montant de limitation applicable au *Katja* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Il est donc peu probable que le Fonds de 1971 soit amené à effectuer des paiements au titre de ce sinistre.
- 5.7 Le propriétaire du navire et son assureur ont engagé une action contre le Port autonome du Havre le 29 juillet 2002, au motif que a) le port avait envoyé le *Katja* vers un quai ne convenant pas à ce type de navire et était donc entièrement ou en partie responsable du sinistre et, b) les moyens inadéquats de lutte contre la pollution utilisés par le port avaient accru l'étendue du dommage par pollution. Comme le Fonds de 1971 ne sera probablement pas amené à verser d'indemnité en l'espèce, il n'est pas intervenu dans ces procédures.
- 5.8 Les actions relatives à la demande d'indemnisation présentée par le PAH mentionnées au paragraphe 5.5 et les actions engagées contre le PAH dont il est question au paragraphe 5.7 seront examinées le 24 octobre 2005.

## 6 Evoikos

(Singapour, 15 octobre 1997)

- 6.1 Le navire-citerne chypriote *Evoikos* (80 823 tjb) a abordé le navire-citerne thaïlandais *Orapin Global* (138 037 tjb) alors qu'il empruntait le détroit de Singapour. Trois citernes de cargaison de l'*Evoikos*, qui transportait environ 130 000 tonnes de fuel-oil lourd, ont subi des dommages; et quelque 29 000 tonnes de combustibles se sont déversés. L'*Orapin Global*, qui était sur ballast, n'a pas déversé d'hydrocarbures.

Dans un premier temps, le déversement a touché les eaux de Singapour et certaines îles au sud de Singapour, mais par la suite les nappes d'hydrocarbures ont dérivé et atteint les eaux malaisiennes et indonésiennes du détroit de Malacca. En décembre 1997, les hydrocarbures ont souillé par endroits la côte malaisienne de la province de Selangor sur une longueur de 40 kilomètres.

- 6.2 À la date du sinistre, Singapour était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, mais non à la Convention de 1971 portant création du Fonds, alors que la Malaisie et l'Indonésie étaient parties à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds.
- 6.3 Toutes les demandes d'indemnisation recevables présentées en Malaisie, à Singapour et en Indonésie ont été réglées par le propriétaire du navire. Le Fonds de 1971 n'a pas connaissance de demandes en souffrance.
- 6.4 Dans le cadre de la procédure en limitation intentée par le propriétaire du navire à Singapour, le tribunal a établi à 8 846 942 de DTS (£7,1 millions) le montant de limitation applicable à l'*Evoikos*, en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.
- 6.5 Le total des indemnités versées par le propriétaire du navire est en deçà du niveau auquel le Fonds de 1971 serait appelé à verser des indemnités ou à effectuer une prise en charge financière.
- 6.6 L'assureur du propriétaire du navire a entamé des actions en justice contre le Fonds de 1971 à Londres, en Indonésie et en Malaisie pour protéger ses droits contre le Fonds. Le tribunal indonésien, à la demande de l'assureur et du Fonds, a interrompu la procédure en Indonésie. Les actions engagées à Londres et en Malaisie ont été suspendues par consentement mutuel. Bien qu'en vertu des Conventions, toutes demandes futures soient frappées de forclusion, l'assureur a informé le Fonds qu'il n'était pas disposé à retirer ses actions contre le Fonds en Malaisie et à Londres, tant qu'il ne serait pas possible d'établir que le propriétaire du navire ne fait l'objet d'aucune demande en suspens qui pourrait avoir pour effet d'exposer le Fonds au paiement d'indemnités ou à une prise en charge financière.
- 6.7 L'Administrateur a engagé des discussions avec l'assureur du propriétaire du navire en vue de régler les questions en souffrance.

## **7 Alambra**

*(Estonie, 17 septembre 2000)*

### *Le sinistre*

- 7.1 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 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.

### *Limitation de la responsabilité*

- 7.2 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).

### *Demandes d'indemnisation*

- 7.3 Le propriétaire du navire et son assureur, le London Steam-Ship Owners Mutual Insurance Association Ltd (London Club), ont accepté des demandes au titre du coût des opérations de nettoyage à hauteur de US\$620 000 (£323 000). 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 en ce qui concerne les demandes au titre des opérations de nettoyage sont terminées.

- 7.4 Le propriétaire du navire et le London Club ont accepté pour US\$655 000 (£340 000) une demande de EK45,1 millions (£2 millions) formée par l'État estonien, 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 en ce qui concerne cette demande est terminée.
- 7.5 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 (£52 000).
- 7.6 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 (£439 000) respectivement, au titre du manque à gagner dû à l'indisponibilité du quai durant les opérations de nettoyage.

#### *Actions en justice*

- 7.7 En novembre 2000, le propriétaire du quai du port de Muuga et l'entrepreneur qu'il avait engagé pour effectuer les opérations de chargement ont intenté 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, le Fonds de 1971 est intervenu dans la procédure.
- 7.8 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*

- 7.9 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 ainsi que 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, partant, ne pouvaient pas être invoquées devant les tribunaux estoniens.
- 7.10 Le propriétaire du navire et le London Club ont soulevé cette question dans leur argumentation auprès du tribunal de première instance, comme l'avait fait le Fonds de 1971 pour protéger sa position.
- 7.11 En décembre 2003, le tribunal de première instance a rendu sa décision sur le point de droit constitutionnel. Il a déclaré que, puisque le Gouvernement avait ratifié la Convention de 1969 sur la responsabilité civile sans l'accord préalable 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 donc décidé qu'il faudrait procéder à un examen de constitutionnalité auprès de la Cour suprême.

#### *Examen de constitutionnalité*

- 7.12 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 pertinente. 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*

- 7.13 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.
- 7.14 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.
- 7.15 La procédure suit son cours devant le tribunal de première instance. Il n'a pas été arrêté de date pour la prochaine audience.

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

Le Conseil d'administration est invité à prendre note des informations figurant dans le présent document.

---