



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

COMITÉ EXÉCUTIF  
26ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.26/7  
5 octobre 2004  
Original: ANGLAIS

## SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

### SINISTRE SURVENU EN SUÈDE

#### Note de l'Administrateur

**Résumé:**

En septembre 2000, plusieurs îles suédoises de la mer Baltique ont été victimes d'une pollution par les hydrocarbures, lesquels, d'après les autorités suédoises, auraient pu provenir du pétrolier *Alambra* au cours d'un voyage sur ballast à destination de Tallinn (Estonie). Le propriétaire de l'*Alambra* et son assureur soutiennent que le pétrole ne provenait pas de ce navire.

Le Gouvernement suédois a engagé une procédure contre le propriétaire et l'assureur pour obtenir le remboursement des dépenses engagées au titre du nettoyage dont le total s'élève à SKr5,2 millions (£405 000). Le Gouvernement a également engagé une procédure contre le Fonds de 1992, affirmant que le Fonds serait tenu de l'indemniser si ni le propriétaire ni son assureur n'étaient tenus de verser une indemnisation. Le propriétaire du navire et son assureur ont présenté des éléments de preuve scientifiques, qui, selon eux, montrent que la pollution ne pouvait provenir de l'*Alambra*. Les autorités suédoises ont également présenté des éléments de preuve scientifiques qui, selon l'Administrateur, démontrent que l'*Alambra* était selon toute vraisemblance à l'origine de la pollution.

**Mesures à prendre:**

Donner des instructions au sujet de la procédure juridique engagée contre le Fonds de 1992.

### **1 Le sinistre**

- 1.1 Entre le 22 septembre et les premiers jours d'octobre 2000, des hydrocarbures persistants ont échoué sur les rivages de Fårö et de Gotska Sandön, deux îles situées au nord de l'île de Gotland, dans la mer Baltique, et par la suite sur plusieurs îles de l'archipel de Stockholm. Le Service des garde-côtes de Suède, l'Agence suédoise des services de secours ainsi que les municipalités ont mené les opérations de nettoyage; quelque 20 m<sup>3</sup> de pétrole ont ainsi été récupérés en mer et sur le rivage.

- 1.2 D'après les recherches effectuées par les autorités suédoises, le pétrole pourrait avoir été vidangé dans la zone économique exclusive suédoise à l'est de Gotland, peut-être par le navire-citerne maltais *Alambra*, qui était passé dans cette zone au moment supposé du déversement d'hydrocarbures lors d'un déplacement sur ballast à destination de Tallinn (Estonie). Selon le Service des garde-côtes, l'analyse montre que les échantillons de pétrole prélevés dans les îles contaminées correspondent à ceux prélevés dans l'*Alambra*.
- 1.3 L'*Alambra* est inscrit auprès de la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club). Le propriétaire du navire et le London Club ont soutenu que les hydrocarbures ne provenaient pas de l'*Alambra*.
- 1.4 Le montant de limitation applicable à l'*Alambra* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 32 684 760 DTS (£27,6 millions).

## **2 Demandes d'indemnisation**

- 2.1 Le Service des garde-côtes a engagé des dépenses au titre des opérations de nettoyage pour un montant de SKr1,1 million (£83 000). L'Agence suédoise des services de secours ainsi que les municipalités ont elles aussi engagé des dépenses à ce titre, pour un montant de SKr4,1 millions (£310 000). Le montant total des demandes serait donc nettement inférieur au montant de limitation applicable à l'*Alambra*.
- 2.2 Les autorités suédoises ont fait savoir à l'Administrateur qu'elles avaient l'intention de demander réparation des dépenses encourues auprès du propriétaire du navire mais que, faute d'y parvenir, des demandes d'indemnisation pourraient être formées contre le Fonds de 1992. Cependant, pour obtenir réparation auprès du Fonds de 1992 dans ces conditions, les autorités devraient établir que les dommages résultent d'un sinistre mettant en cause un navire tel que défini dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 2.3 Les autorités suédoises ont communiqué au Fonds de 1992 les résultats d'une analyse, réalisée par le laboratoire de la police suédoise, d'échantillons d'hydrocarbures transportés à bord de l'*Alambra* et de ceux qui ont été prélevés sur plusieurs îles suédoises. L'Administrateur a examiné les résultats de ces analyses et accepte la conclusion des autorités selon laquelle les échantillons prélevés sur les sites pollués ressemblent beaucoup à ceux provenant de l'*Alambra*.

## **3 Imposition d'une amende au propriétaire**

- 3.1 Invoquant la loi de 1980 sur les mesures contre la pollution provenant de navires, le Service des garde-côtes suédois a condamné le propriétaire de l'*Alambra* à une amende de SKr439 000 (£34 000) pour pollution des eaux.
- 3.2 Le propriétaire du navire a fait appel de la décision du tribunal de district de Stockholm. Il a demandé au tribunal d'annuler la décision du Service des garde-côtes au motif que les autorités suédoises n'ont pas compétence pour imposer une amende pour pollution des eaux en l'espèce car le déversement allégué a été le fait d'un navire étranger, s'est produit dans la zone économique exclusive suédoise et que l'amende a été imposée après que l'*Alambra* eut quitté cette zone. Le propriétaire a demandé subsidiairement que l'affaire soit rejetée étant donné qu'il n'y avait eu aucun déversement de l'*Alambra*.
- 3.3 Dans une décision rendue le 31 juillet 2002, le tribunal de district a examiné le premier motif invoqué par le propriétaire du navire, selon lequel il faudrait rejeter l'affaire étant donné que les autorités suédoises n'avaient pas compétence pour imposer une amende pour pollution des eaux concernant le déversement en question. Le tribunal de district a rejeté la demande du propriétaire du navire de ne pas donner suite en l'espèce pour ce motif.

- 3.4 En septembre 2002, la cour d'appel de Stockholm a confirmé la décision du tribunal de district. Le propriétaire a fait appel de cette décision et, en mai 2003, la Cour suprême a autorisé le propriétaire à la saisir de cette affaire.
- 3.5 La Cour suprême a jugé que le Service des garde-côtes de Suède avait compétence pour imposer une amende pour pollution des eaux à un navire étranger et qu'il en serait ainsi même si le navire en cause n'avait pas été arraisonné ou saisi à l'intérieur de la zone économique exclusive suédoise ou dans les eaux territoriales suédoises. La Cour suprême a jugé en outre que l'exercice de cette compétence n'était pas en contradiction avec les obligations internationales de la Suède.

#### **4 Actions en justice contre le propriétaire/Club et le Fonds**

- 4.1 Le 19 septembre 2003, le Gouvernement suédois a engagé devant le tribunal de district de Stockholm une action en justice contre le propriétaire et le London Club, soutenant que les hydrocarbures en question provenaient de l'*Alambra* et demandant une indemnisation de SKr5 260 364 (£405 000) pour les opérations de nettoyage. Le Gouvernement a également engagé une action en justice contre le Fonds de 1992 à titre de mesure de protection pour éviter que la demande d'indemnisation adressée au Fonds ne soit frappée de prescription. Le Gouvernement a évoqué la responsabilité du Fonds de 1992 de l'indemniser si ni le propriétaire ni le London Club n'étaient déclarés tenus de verser une indemnisation.
- 4.2 Le Fonds de 1992 a présenté sa réponse au tribunal en octobre 2003, demandant que l'action contre le Fonds soit suspendue en attendant que la décision finale ait été rendue en ce qui concerne l'action contre le propriétaire du navire et son assureur. Le Fonds a informé le tribunal qu'il partageait l'opinion du Gouvernement suédois selon laquelle la pollution par les hydrocarbures provenait de l'*Alambra*.
- 4.3 Le tribunal de district a décidé que l'action contre le Fonds serait suspendue jusqu'à ce que l'action contre le propriétaire/London Club soit instruite.
- 4.4 Le propriétaire du navire et le London Club ont présenté une argumentation dans laquelle ils rejettent l'allégation du gouvernement, affirmant qu'il n'a été fourni aucune preuve montrant que les hydrocarbures qui ont pollué les îles provenaient de l'*Alambra*. Ils ont présenté des éléments de preuve émanant d'experts de la Heriot Watt University et de l'AEA Technology du Royaume Uni qui avaient mené une analyse comparative des échantillons d'hydrocarbures prélevés sur la côte suédoise et sur l'*Alambra*. Les experts ont exprimé l'opinion que la conclusion formulée par le laboratoire de la police suédoise, à savoir que les échantillons prélevés sur le navire correspondaient aux échantillons prélevés par le tribunal suédois, était erronée. Les experts faisaient valoir que les échantillons provenant de la pollution et les échantillons prélevés sur le navire différaient quant à la distribution relative d'un groupe d'hydrocarbures aromatiques polynucléaires (HAP) et que les échantillons prélevés sur le navire contenaient un groupe d'HAP caractéristiques du pétrole brut que l'on ne retrouvait pas dans les échantillons provenant de la pollution. Les experts concluaient que les échantillons de la pollution avaient les caractéristiques du pétrole brut, tandis que les échantillons prélevés sur le navire correspondaient plus typiquement à un mélange de pétrole brut et de mazout.
- 4.5 Les autorités suédoises ont fait valoir que les échantillons de la pollution et les échantillons prélevés sur le navire étaient très semblables pour ce qui est de la distribution des HAP et que l'absence d'HAP qui caractérisent le mazout dans les échantillons provenant de la pollution pouvait s'expliquer par l'exposition des hydrocarbures aux intempéries après leur déversement. Les autorités ont fait observer par ailleurs que si les échantillons de la pollution avaient été du pétrole brut et les échantillons prélevés sur le navire un mélange de pétrole brut et de mazout, il y aurait eu entre ces deux types d'hydrocarbures des différences bien plus nombreuses, et plus nettes, que ce qu'avait démontré l'analyse.

- 4.6 L'Administrateur a examiné les éléments de preuve présentés par le propriétaire du navire/London Club et les autorités suédoises. Il considère que les différences mises en évidence dans les profils d'hydrocarbures des échantillons de la pollution et des échantillons prélevés sur le navire étaient très légères et tenaient probablement à des variations méthodologiques et instrumentales plutôt qu'à des différences dans les échantillons. L'Administrateur considère également que les profils d'hydrocarbures des échantillons prélevés tant sur le site pollué que sur le navire suggèrent avec force qu'il s'agit de pétrole brut plutôt que de mazout. Sa conclusion générale est qu'il n'y a aucune raison d'être en désaccord avec les conclusions des autorités suédoises selon lesquelles les échantillons de pollution provenaient de l'*Alambra*.

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

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note de l'information figurant dans le présent document; et
  - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées concernant ce sinistre.
-