



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

COMITE EXÉCUTIF
30ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.30/8
15 septembre 2005
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

SLOPS ET SINISTRE SURVENU EN SUEDE

Note de l'Administrateur

Résumé:

Slops: Un incendie et une explosion se sont produits à bord du *Slops* alors que celui-ci se trouvait au mouillage dans le port du Pirée (Grèce). À sa session de juillet 2000, le Comité exécutif a décidé que le *Slops* ne devait pas être considéré comme un 'navire' au sens que donnent à ce terme la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds et que ces conventions ne s'appliquaient donc pas à ce sinistre.

Deux entrepreneurs, qui ont mené à bien les opérations de nettoyage, ont engagé une action en justice contre le Fonds de 1992. À sa session de juillet 2002, le Comité exécutif a décidé que les entrepreneurs n'avaient pas fourni de renseignements susceptibles de modifier sa position, selon laquelle le *Slops* ne devrait pas être considéré comme un 'navire', et a demandé à l'Administrateur de faire opposition à cette action en justice.

Le tribunal de première instance a soutenu que le *Slops* relevait bel et bien de la définition du terme 'navire'. Le Fonds de 1992 a fait appel du jugement du tribunal.

La cour d'appel a annulé le jugement du tribunal de première instance et a soutenu que le *Slops* ne répondait pas aux critères définis en vertu des Conventions et ne pouvait donc pas être considéré comme un 'navire'. Les demandes à l'encontre du Fonds ont par conséquent été rejetées.

Les demandeurs ont fait appel de ce jugement auprès de la Cour suprême qui devrait prononcer son jugement fin 2005 ou début 2006.

Sinistre survenu en Suède: 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 être rejetés par le 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 (£385 000). 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. Le tribunal de première instance suédois n'a pas encore rendu son jugement.

Mesures à prendre: Noter les renseignements.

1 Slops

Le sinistre

- 1.1 Le 15 juin 2000, alors qu'il se trouvait au mouillage dans le port du Pirée (Grèce), un incendie et une explosion se sont produits à bord du *Slops* (10 815 tjb), installation de réception de déchets mazoutés immatriculée en Grèce et à bord de laquelle se trouvaient 5 000 m³ de déchets mazoutés, dont 1 000 à 2 000 m³ auraient été des hydrocarbures. Une quantité considérable d'hydrocarbures s'est déversée, mais on en ignore le volume exact; une partie s'est consumée au cours de l'incendie qui a suivi.
- 1.2 Le *Slops* n'était couvert par aucune assurance de responsabilité répondant à l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 1.3 Des postes d'amarrage, des cales sèches et des chantiers de réparation situés au nord du mouillage ont été touchés avant que les hydrocarbures ne quittent le port en direction du sud pour s'échouer sur un certain nombre d'îles. Un entrepreneur local a procédé aux opérations de nettoyage en mer et à terre.

Applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds

- 1.4 Le *Slops*, immatriculé auprès du registre des navires du Pirée en 1994, avait été initialement conçu et construit pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. En 1995, il a subi de gros travaux de transformation durant lesquels l'hélice a été enlevée et le moteur mis hors service et officiellement plombé. Il a été indiqué que le but de l'opération était de transformer le navire en installation flottante de réception et de traitement des déchets mazoutés. Depuis la conversion, le *Slops* semble être resté en permanence au mouillage au même endroit et avoir servi exclusivement au stockage et au traitement des déchets mazoutés. L'autorité portuaire locale a confirmé que le *Slops* était resté en permanence au mouillage depuis mai 1995 sans appareil de propulsion. Il semblerait que les résidus d'hydrocarbures récupérés ont été vendus, après traitement, comme du fuel-oil de médiocre qualité.
- 1.5 En juillet 2000, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si le *Slops* relevait ou non de la définition du terme 'navire' en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Il a rappelé que l'Assemblée du Fonds de 1992 avait décidé que les engins exploités au large, c'est-à-dire les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO) devaient être considérés comme des navires uniquement lorsqu'ils transportent des hydrocarbures en tant que cargaison à l'occasion d'un voyage à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal situé en dehors du gisement pétrolier dans lequel ils sont normalement exploités. Le Comité exécutif a noté que cette décision se fondait sur les conclusions d'un Groupe de travail intersessions créé par l'Assemblée pour examiner cette question. Il a également noté que bien que le Groupe de travail

se soit surtout penché sur l'applicabilité des Conventions de 1992 aux engins utilisés par le secteur offshore, il n'y avait pas de différence notable entre le stockage et le traitement de pétrole brut dans le secteur *offshore* et le stockage et le traitement de déchets mazoutés issus de la navigation maritime. Il a été en outre noté que le Groupe de travail avait estimé que, pour être considéré comme un 'navire' en vertu des Conventions de 1992, un engin exploité au large devait notamment avoir à bord des hydrocarbures persistants en tant que cargaison ou dans les soutes (document 92FUND/A.4/21, paragraphe 7.4.2).

- 1.6 Un certain nombre de délégations ont estimé que puisque le *Slops* ne transportait pas d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, il ne saurait être considéré comme un 'navire' aux fins des Conventions de 1992. Une délégation a fait observer que cette position était étayée par le fait que les autorités grecques avaient dégagé le navire de l'obligation d'avoir à bord un certificat d'assurance en application de l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 1.7 Le Comité exécutif a décidé que, pour les raisons exposées ci-dessus, le *Slops* ne devrait pas être considéré comme étant un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds et que ces Conventions ne s'appliquaient donc pas à ce sinistre (document 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 4.3.8).

Procédures auprès du tribunal de première instance

- 1.8 En février 2002, deux entrepreneurs grecs ont engagé une action en justice auprès du tribunal de première instance du Pirée (Grèce) contre le propriétaire immatriculé du *Slops* et le Fonds de 1992 pour obtenir réparation à raison de €1 536 528 (£1 million) et de €786 832 (£530 000) (plus les intérêts), respectivement au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Ces entrepreneurs ont allégué que le propriétaire du *Slops* les avait chargés de procéder aux opérations de nettoyage et de prendre des mesures de prévention pour lutter contre le déversement d'hydrocarbures. Ils ont ajouté qu'ils avaient demandé au propriétaire du *Slops* de rembourser les coûts susmentionnés mais que celui-ci n'avait pas donné suite à cette demande.
- 1.9 Dans leur argumentation, les entrepreneurs ont déclaré que le *Slops* avait été construit uniquement pour le transport des hydrocarbures en mer (c'est-à-dire qu'il avait été construit en tant que pétrolier), qu'il détenait un certificat de nationalité en tant que navire et demeurait immatriculé comme pétrolier auprès du registre des navires du Pirée. Ils ont soutenu également que, même dans les cas où il opérait comme zone de séparation (unité de traitement des résidus), le *Slops* flottait en mer et n'avait d'autre fonction que de transporter des hydrocarbures dans sa coque. Ils ont précisé que le *Slops* n'avait aucune assurance de responsabilité répondant à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Ces entrepreneurs ont déclaré que le propriétaire immatriculé ne possédait aucun avoir hormis le *Slops* qui avait été détruit par un incendie et n'avait donc aucune valeur, même comme ferraille. Ils ont avancé qu'ils avaient pris toutes les mesures raisonnables possibles contre le propriétaire du *Slops*, à savoir qu'ils avaient engagé une action en justice à son encontre, enquêté sur sa situation financière, demandé au tribunal de saisir ses biens et de le déclarer en faillite. Ils ont soutenu que, puisque le propriétaire n'était manifestement pas en mesure de satisfaire à leurs demandes, ils étaient en droit d'être indemnisés par le Fonds de 1992 au titre des dépenses qu'ils avaient engagées.
- 1.10 Le tribunal a prononcé son jugement en décembre 2002.
- 1.11 Concernant les actions contre le propriétaire immatriculé du *Slops*, qui ne s'est pas présenté à l'audience, le tribunal a prononcé un jugement par défaut contre lui pour les montants réclamés plus les intérêts.
- 1.12 Pour ce qui est des actions contre le Fonds de 1992, le tribunal de première instance a soutenu dans son jugement que le *Slops* relevait de la définition du terme 'navire', énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds. De l'avis du tribunal, toute unité flottante, quelle qu'elle soit, initialement construite en tant que bâtiment de mer pour le transport des hydrocarbures, est et demeure un navire, bien qu'elle puisse être ultérieurement transformée en un autre type d'unité flottante, comme

installation flottante de réception et de traitement des déchets mazoutés, et bien qu'elle puisse être immobile ou que l'hélice ait pu être provisoirement enlevée ou le moteur plombé. Le tribunal a ordonné au Fonds de 1992 de verser aux entreprises €1 536 528 (£1 million) et €786 832 (£530 000) respectivement, soit les montants réclamés, plus les intérêts légaux à compter de la date de l'assignation (12 février 2002) jusqu'à la date du paiement et les frais pour un montant de €3 000 (£63 000).

Procédures auprès de la cour d'appel

- 1.13 En février 2003, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a examiné la question de savoir s'il y avait lieu de faire appel du jugement. Au cours des débats, plusieurs délégations ont souligné que la décision du Comité, selon laquelle le *Slops* ne devrait pas être considéré comme un 'navire' aux fins des Conventions de 1992, reposait sur une décision de politique générale de l'Assemblée relative aux conditions selon lesquelles les unités de stockage au large devraient être considérées comme un 'navire' au sens qu'en donnent les Conventions, à savoir seulement quand elles transportent des hydrocarbures en vrac, ce qui impliquait que cela avait lieu pendant un voyage. Ces délégations ont évoqué le préambule des Conventions, qui se réfère spécifiquement au transport d'hydrocarbures. Le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1992 devrait faire appel du jugement (document 92FUND/EXC.20/7, paragraphe 3.5.15).
- 1.14 Dans son appel, le Fonds de 1992 a soutenu que le tribunal de première instance avait considéré à tort que le *Slops* transportait des hydrocarbures au moment du sinistre, s'agissant de la simple présence à bord de résidus d'hydrocarbures comme 'cargaison', c'est-à-dire du transport de celle-ci. Il a soutenu en outre que selon le tribunal, il y avait transport des 2 000 m³ d'hydrocarbures à bord dans le sens où ils étaient destinés à être transportés vers des raffineries de pétrole, mais que rien ne permettait de prouver que c'était réellement le cas. Le Fonds a appelé l'attention sur un document émis par le Ministère de la marine marchande établissant de façon certaine que le *Slops*, qui constituait une unité industrielle flottante de traitement des résidus d'hydrocarbures et de séparation de ces résidus d'avec l'eau, avait fonctionné continuellement en tant que telle depuis le 2 mai 1995 et était demeuré à compter de cette date en permanence au mouillage sans appareil de propulsion. Le Fonds a affirmé que le *Slops* n'était pas destiné au transport de résidus d'hydrocarbures vers des raffineries de pétrole et n'avait jamais réalisé ce type d'opération au cours de la période durant laquelle il avait servi d'installation flottante de traitement de résidus d'hydrocarbures, ce transport d'hydrocarbures ayant été effectué au moyen de barges appartenant à des tiers, qui s'étaient amarrées le long du *Slops*, de façon à recevoir les résidus d'hydrocarbures et les transportaient vers des raffineries où ils étaient traités. Le Fonds a avancé également que le *Slops* n'avait pas d'assurance de responsabilité en vertu de l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que les autorités grecques ne lui avaient jamais imposé cette obligation. On a fait valoir qu'en vertu de l'article VII.10 de cette Convention, celles-ci ne devaient pas autoriser un navire battant le pavillon grec à commercer s'il n'était pas muni d'un certificat attestant que sa responsabilité est couverte. Le Fonds a conclu qu'au vu de ces faits, le *Slops* ne pouvait pas être considéré comme relevant de la définition du terme 'navire' énoncée dans les Conventions de 1992.
- 1.15 Lors d'une audience qui a eu lieu en novembre 2003, les demandeurs ont soutenu que tout type d'engin marin intentionnellement construit pour le transport d'hydrocarbures était considéré comme un navire, même s'il avait été transformé ultérieurement et que son moteur avait été provisoirement plombé et son hélice enlevée. Ils ont ajouté que le fait que le *Slops* ait été immatriculé auprès du Registre des navires du Pirée prouvait qu'il s'agissait bien d'un navire. Ils ont soutenu que le terme 'cargaison' ne signifiait pas que le navire était tenu de transporter effectivement des hydrocarbures, ledit terme étant utilisé pour distinguer les hydrocarbures en tant que cargaison des hydrocarbures se trouvant dans les citernes du navire. Les demandeurs ont affirmé qu'au moment du sinistre, le *Slops* avait encore effectivement à son bord des résidus de déchets datant du dernier voyage qu'il avait effectué en tant que pétrolier, en 1995. Ils ont affirmé qu'une assurance n'était pas une condition nécessaire pour que le *Slops* soit considéré comme un navire. Ils ont affirmé en outre que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, dont l'objectif principal était la protection du milieu marin, fournissait un cadre à la Convention de

1969 sur la responsabilité civile, appelant une interprétation compatible avec cet objectif. Les demandeurs ont ajouté qu'ils avaient été mis au courant de la mauvaise situation financière du propriétaire immatriculé alors que les opérations de nettoyage avaient considérablement progressé et qu'en tout état de cause ils auraient pu être accusés de contribuer au dommage à l'environnement s'ils n'avaient pas achevé ces opérations. Les demandeurs ont déclaré également que le fait que le Fonds de 1992 ait organisé en Grèce le voyage de deux experts techniques chargés de faire rapport sur le sinistre les avait amenés à penser que le Fonds était disposé à leur verser des indemnités.

- 1.16 Le Fonds de 1992 a appelé l'attention du tribunal sur la Résolution n°8, adoptée en mai 2003 par le Conseil d'administration, selon laquelle celui-ci considère que les tribunaux des États parties aux Conventions de 1992 devraient tenir compte des décisions des organes directeurs du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971 concernant l'interprétation et l'application des Conventions.
- 1.17 La cour d'appel a rendu son jugement le 16 février 2004. Elle a soutenu que le *Slops* ne répondait pas aux critères requis en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, et a rejeté les demandes. La cour a interprété le terme 'navire' d'après la définition énoncée à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, c'est-à-dire comme étant un bâtiment de mer transportant des hydrocarbures d'un endroit A à un endroit B.
- 1.18 La cour d'appel a pris en considération les éléments de preuve présentés par le Fonds, qui montraient clairement qu'au moment du sinistre le *Slops* n'opérait pas en tant que bâtiment de mer ou unité de flottaison, aux fins du transport d'hydrocarbures persistants dans ses citernes. La cour a accepté la position du Fonds selon laquelle le *Slops*, initialement construit en tant que navire-citerne, avait accompli son dernier voyage en tant que navire transportant des hydrocarbures en 1994. La cour a noté également que le *Slops* avait ensuite été vendu à des intérêts grecs, qui l'avaient transformé en une unité flottante de stockage et de traitement de déchets mazoutés, qu'à cet effet on avait enlevé l'hélice et plombé le moteur et que l'autorité centrale du port du Pirée avait confirmé que le *Slops* était resté en permanence au mouillage depuis mai 1995 sans appareil de propulsion. La cour a également évoqué le fait que les autorités grecques n'avaient pas exigé que le *Slops* soit assuré conformément à l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que ceci indiquait également que le *Slops* ne pouvait pas être considéré comme un 'navire' en vertu des Conventions de 1992.

Procédures auprès de la Cour suprême

- 1.19 Les demandeurs ont interjeté appel auprès de la Cour suprême.
- 1.20 Dans leur argumentation devant la Cour suprême, les demandeurs ont fait valoir que le *Slops*, qui par sa construction avait toutes les caractéristiques d'un navire transportant des hydrocarbures, était au mouillage et était utilisé comme une installation flottante de réception et de traitement de produits pétroliers provenant d'autres navires. Ils ont également affirmé que par suite d'un incendie, une grosse quantité d'hydrocarbures chargés en vrac en tant que cargaison dans les citernes du navire s'était déversée. Les demandeurs ont soutenu que la cour d'appel interprétait de façon incorrecte la définition de 'navire' dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Selon les demandeurs, il est clair que ce terme est défini de façon non seulement à empêcher la pollution mais aussi à indemniser les victimes de la pollution par les hydrocarbures ainsi que ceux qui contribuent à la prévention d'une telle pollution.
- 1.21 En outre, les demandeurs ont soutenu que la définition de 'navire' recouvrait un engin construit pour le transport des hydrocarbures et qui au moment du sinistre n'accomplissait pas de voyages et était (pendant une période plus ou moins longue) immobile, opérant comme une unité de réception et de traitement des hydrocarbures et des résidus d'hydrocarbures et transportant des hydrocarbures dans ses citernes de cargaison. Selon les demandeurs, cela était d'autant plus vrai que l'engin avait à son bord des résidus d'hydrocarbures provenant du transport et faisait courir un risque élevé de pollution dans des zones vitales comme les ports. Les demandeurs ont

également affirmé que la cour d'appel avait examiné une question qui n'était pas invoquée, considérant qu'elle ne pouvait appuyer l'opinion selon laquelle il y avait, au moment du sinistre, des résidus d'hydrocarbures provenant du dernier voyage du *Slops*. Ils ont également fait valoir que la définition de 'navire' introduisait une présomption réfutable de présence de résidus à bord, mais que le Fonds n'avait pas réfuté cette présomption.

- 1.22 Dans leur argumentation devant la Cour suprême, les demandeurs ont également donné à entendre que le jugement de la cour d'appel n'était juridiquement pas fondé et contenait une argumentation insuffisante.
- 1.23 En mai 2005, le Fonds de 1992 a déposé auprès de la Cour suprême une argumentation faisant valoir que la cour d'appel avait interprété correctement la définition de 'navire' et que le pourvoi devrait être rejeté. Le Fonds a repris devant la Cour suprême une grande partie des arguments qui avaient été avancés dans la procédure devant la cour d'appel, faisant valoir qu'il n'était pas possible que les résidus de précédents voyages soient restés à bord, étant donné que le *Slops* avait été transformé en installation flottante de récupération d'hydrocarbures. Le Fonds a également soutenu qu'en tout état de cause, la prétendue présomption réfutable ne s'appliquerait pas dans cette affaire. En outre, le Fonds a attiré l'attention de la Cour suprême sur la Résolution n°8 évoquée plus haut.
- 1.24 Le Fonds de 1992 a présenté à la Cour suprême l'avis d'expert du Dr Thomas A. Mensah ^{<1>} à l'appui de sa position. Dans cet avis, le Dr Mensah a conclu qu'aucun élément ne permettait de penser, que ce soit dans les dispositions et les termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, dans le droit international de la mer, ou dans les règles et principes du droit international relatifs à l'interprétation et à l'application des traités, que l'on pouvait qualifier le *Slops* de 'navire' en relation avec le sinistre. Il a estimé qu'au moment du sinistre, le *Slops* ne satisfaisait à aucun critère requis pour être considéré comme un navire tel que défini par l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, puisque ce n'était pas un 'bâtiment de mer ou engin marin [...] construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison'; ce n'était pas non plus un navire qui 'transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison' ou 'pendant tout voyage faisant suite à un tel transport'. De l'avis du Dr Mensah, on ne pouvait donc pas dire que les dommages dus à la pollution résultant du sinistre relèvent du champ d'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il s'ensuit donc que le Fonds de 1992 ne saurait être soumis à une quelconque obligation en ce qui concerne l'indemnisation de ces dommages dus à la pollution.
- 1.25 La Cour suprême a tenu une audience en mai 2005. Elle devrait rendre son jugement fin 2005 ou début 2006.

2 Sinistre survenu en Suède

Le sinistre

- 2.1 Entre le 23 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 m³ de pétrole ont ainsi été récupérés en mer et sur le rivage.
- 2.2 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

<1> Ancien Secrétaire général adjoint de l'OMI, ancien Président du Tribunal international du droit de la mer à Hambourg (Allemagne).

Service des garde-côtes, l'analyse montre que les échantillons de pétrole prélevés dans les îles contaminées correspondent à ceux prélevés dans l'*Alambra*.

- 2.3 L'*Alambra* est inscrit auprès de la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club). Le propriétaire du navire et l'assureur ont soutenu que les hydrocarbures ne provenaient pas de l'*Alambra*.

Limitation de la responsabilité

- 2.4 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 (£22 millions).

Demandes d'indemnisation

- 2.5 Le Service des garde-côtes a engagé des dépenses au titre des opérations de nettoyage pour un montant de SKr1,1 million (£80 000). 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 (£300 000). Le montant total des demandes serait donc nettement inférieur au montant de limitation applicable à l'*Alambra*.

- 2.6 Les autorités suédoises ont fait savoir au Fonds de 1992 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.

- 2.7 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. Le Fonds 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*.

Imposition d'une amende au propriétaire

- 2.8 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 (£32 000) pour pollution des eaux.

- 2.9 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*.

- 2.10 Dans une décision rendue en 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.

- 2.11 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.

- 2.12 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.

Actions en justice contre le propriétaire/Club et le Fonds

- 2.13 En septembre 2003, le Gouvernement suédois a engagé devant le tribunal de district de Stockholm une action en justice contre le propriétaire du navire et le London Club, soutenant que les hydrocarbures en question provenaient de l'*Alambra* et demandant une indemnisation de SKr5 260 364 (£385 000) 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.
- 2.14 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 très probablement de l'*Alambra*.
- 2.15 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.
- 2.16 En mai 2005, le propriétaire du navire et le London Club ont demandé à la cour de suspendre la procédure pour laisser aux parties le temps de négocier un accord à l'amiable. La cour a acquiescé à leur demande de suspension.

3 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à prendre note des renseignements figurant dans le présent document.
