



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

CONSEIL D'ADMINISTRATION  
10ème session  
Point 2 de l'ordre du jour

71FUND/AC.10/4  
16 janvier 2003  
Original: ANGLAIS

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

### ALAMBRA

#### Note de l'Administrateur

<b>Résumé:</b>	<p>Le navire-citerne maltais <i>Alambra</i> a déversé des hydrocarbures dans le port de Muuga, Tallinn (Estonie) en septembre 2000. Des demandes d'indemnisation s'élevant au total à £2,1 millions pour des opérations de nettoyage et des préjudices économiques ont été formées contre le propriétaire du navire, ainsi qu'une demande d'un montant de £1,8 million, émanant du 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 deux 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 été réellement intégrées dans le droit interne de l'Estonie.</p> <p>Lors des procédures, l'assureur du propriétaire du navire a allégué que ce dernier avait délibérément omis de maintenir l'<i>Alambra</i> en bon état et que par conséquent l'assureur n'était pas responsable des dommages par pollution nés de ce sinistre.</p>
<b>Mesures à prendre:</b>	<p>Donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées concernant les actions en justice.</p>

### 1 Le sinistre

- 1.1 Le navire-citerne *Alambra* (75 366 tjb), immatriculé à Malte, 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 de l'une des citernes à cargaison du navire du fait de la corrosion du bordé de fond.
- 1.2 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.

- 1.3 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 (£6,4 millions).

## **3 Demandes d'indemnisation**

- 3.1 L'autorité portuaire de Tallinn et l'État estonien (Ministère de l'environnement) ont soumis au propriétaire du navire et au London Club des demandes de EK 6,5 millions (£270 800) et de EK 4 millions (£166 700) respectivement, au titre des frais de nettoyage.

- 3.2 L'État estonien (les services de l'Inspection de l'environnement) est en train de faire valoir une demande de EK 45,1 millions (£1,9 million) 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 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'affréteur d'un navire qui aurait été retardé en raison des opérations de nettoyage présente actuellement au propriétaire du navire et au London Club une demande se chiffrant à US\$100 000 (£63 000).

- 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 EK 29,1 millions (£1,2 million) et de EK 9,7 millions (£404 000) 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 2000, le propriétaire du quai de port de Muuga et l'entrepreneur qu'il avait engagé pour effectuer les opérations de chargement ont entamé une action en justice contre le propriétaire du navire et le London Club et demandé au tribunal de notifier le Fonds de 1971 de la procédure, conformément à l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Notifié de ces procédures en février 2002, le Fonds de 1971 est intervenu dans la procédure. 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.

- 4.2 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 du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI) le 1er décembre 1992. Les Conventions sont donc entrées en vigueur à l'égard de l'Estonie le 1er mars 1993. 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, d'après 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 estiment que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile ne fait pas partie intégrante du droit estonien et, partant, ne peut être invoquée devant les tribunaux estoniens.

- 4.3 Dans un projet de loi soumis au Parlement estonien en 2002, qui comporte une proposition visant à une nouvelle loi sur les transports maritimes, le Gouvernement traite de la question constitutionnelle mentionnée plus haut. Selon ce projet de loi, 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 fait valoir que l'adhésion à la Convention allait à l'encontre de 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 avancé dans le projet de loi 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.
- 4.4 Le propriétaire du navire et le London Club ont soulevé cette question dans leur argumentation auprès du tribunal, de même que le Fonds de 1971 l'avait fait dans ses conclusions présentées au tribunal pour protéger sa position en attendant l'examen du Conseil d'administration sur ce point. L'Administrateur s'est entretenu de la situation avec les ministres estoniens intéressés, à l'occasion d'une visite qu'il a effectuée en Estonie en avril 2002.
- 4.5 Lors de la session du Conseil d'administration tenue en juillet 2002, l'Administrateur a déclaré qu'il semblerait que la procédure de ratification des traités internationaux prévue par la Constitution estonienne, entrée en vigueur le 3 juillet 1992, n'avait pas été suivie. Il a dit 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. Il a ajouté que l'on ne saurait pour autant exclure que les tribunaux puissent estimer que les Conventions étaient applicables. L'Administrateur a déclaré en outre que la raison d'être du Fonds de 1971 étant l'indemnisation des victimes d'une pollution par les hydrocarbures, le Fonds ne devrait pas adopter une démarche trop formaliste face aux demandes d'indemnisation. Pour cette raison, 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, le propriétaire du navire et le London Club ainsi que le Fonds de 1971 avaient invoqué durant la procédure l'éventuelle non-applicabilité des Conventions. Si les tribunaux devaient conclure qu'il ne pouvait être donné suite aux demandes contre le propriétaire du navire et le 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. L'Administrateur a précisé qu'il poursuivait le dialogue avec le London Club en vue de conclure des règlements à l'amiable, du moins pour celles des demandes qui, selon lui, relevaient du champ d'application des Conventions.
- 4.6 Dans ses argumentations présentées au tribunal, le propriétaire du navire soutenait 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 disposait 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.
- 4.7 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 différentes normes juridiques, 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.
- 4.8 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. Pour cette raison, l'Administrateur estime qu'il est très peu probable que le Fonds de 1971 soit tenu de verser des

indemnités ou une prise en charge financière, mais aussi que le point de droit constitutionnel dont il est question ci-dessus est avant tout théorique, et que le Fonds n'a pas besoin de participer activement à la procédure en cours.

- 4.9 Toutefois, en septembre 2002, le London Club a déposé auprès du tribunal des argumentations 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'indemnité au titre des dommages causés par ce sinistre.
- 4.10 Lors d'une audience du tribunal tenue le 17 septembre 2002, le Fonds de 1971 et les demandeurs ont demandé le renvoi de la procédure pour leur permettre d'examiner la position du London Club concernant l'état de non-navigabilité alléguée de l'*Alambra* et les conséquences juridiques qui en découlent.
- 4.11 L'Administrateur a examiné les argumentations présentées par le London Club, selon lesquelles 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. De plus, en juin 2000, le capitaine du navire a 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 affirme 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'a pas été signalé dans le journal machine ni dans le journal de passerelle du navire. Le London Club précise 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 a poursuivi sa route en direction d'Algéciras (Espagne) pour de nouvelles réparations sous-marines (ce qui n'a 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'a pas signalé à la société de classification les orifices des citernes à cargaison dans le bordé de fond et a autorisé le navire à poursuivre sa route dans cet état, la pollution survenue en Estonie résulte d'un acte préjudiciable intentionnel du propriétaire, et le London Club n'est donc pas responsable du dommage par pollution.
- 4.12 Le Conseil d'Administration a examiné l'affaire à sa 9ème session, tenue en octobre 2002. Il a rappelé que les avocats du propriétaire du navire et du London Club ainsi que les avocats du Fonds de 1971 avaient appelé l'attention sur le fait qu'en vertu de la Constitution estonienne, la ratification des Conventions n'aurait pas dû intervenir avant que le Parlement estonien n'ait donné son accord et n'ait modifié en conséquence la législation nationale, mais que c'était cependant ce qui s'était passé. Le Conseil a rappelé également que pour ces raisons, de l'avis des avocats susmentionnés, la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds ne faisaient pas partie intégrante de la législation nationale et ne pouvaient donc pas être appliquées par les tribunaux estoniens; de plus, le propriétaire du navire et le London Club avaient soulevé cette question dans leurs argumentations auprès du tribunal. En outre, afin de protéger sa position, le Fonds de 1971 avait aussi soulevé cette question dans les conclusions présentées au tribunal en attendant que le Conseil examine ce point.
- 4.13 Au cours du débat qui a eu lieu au sein du Conseil d'administration, une délégation a fait valoir qu'il était prématuré de se prononcer sur les points d'ordre juridique tant que les tribunaux estoniens n'auraient pas étudié la question. Toutefois, de l'avis de cette délégation, le Fonds devrait aviser tous les demandeurs de la nécessité de maintenir leurs demandes d'indemnisation à l'encontre du propriétaire du navire et de son assureur.
- 4.14 En réponse à la question de savoir si l'*Alambra* était couvert par une assurance pour ce qui était de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, l'Administrateur a indiqué que même si cela n'avait pas été confirmé, il n'avait aucune raison de douter que le navire fût assuré. Il a par ailleurs fait observer que l'assureur, ayant soutenu que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile ne s'appliquait pas au sinistre, n'avait pas invoqué comme moyen de défense

une faute intentionnelle de la part du propriétaire du navire, ce que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile l'autorisait à faire, et avait donc fait valoir que c'était sur la base du contrat d'assurance et de la loi estonienne sur la marine marchande qu'il n'était pas tenu de verser d'indemnités.

- 4.15 Le Conseil d'administration n'a pas donné d'instruction à l'Administrateur concernant la procédure judiciaire.
- 4.16 L'Administrateur a examiné, de concert avec les avocats estoniens du Fonds de 1971, les documents soumis par le Club. L'Administrateur a étudié également les aspects juridiques de la position du Club. Sur la base de cette analyse, le Fonds de 1971 a présenté de nouvelles argumentations soutenant qu'en droit estonien la notion de faute intentionnelle doit être interprétée comme étant un acte délibéré s'agissant du sinistre mais aussi de ses effets, et que le propriétaire du navire a délibérément occasionné le dommage de pollution. Le Fonds affirme que les éléments de preuve présentés au sujet de l'état de *Alambra* ne permettent pas d'établir que le propriétaire du navire est coupable de faute intentionnelle, et que par conséquent l'assureur n'est pas exonéré de sa responsabilité pour dommage de pollution.
- 4.17 De nouvelles audiences doivent se tenir en janvier, février et avril 2003.

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

Le Conseil d'administration est invité à:

- a) prendre note des renseignements figurant dans le présent document; et
  - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées concernant les actions en justice.
-