



CONSEIL D'ADMINISTRATION
12ème session
Point 15 de l'ordre du jour

71FUND/AC.12/13/8
10 octobre 2003
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 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 trois 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 bien été intégrées dans le droit interne de l'Estonie puisqu'elles ont été ratifiées sans l'accord du Parlement. Des demandeurs ont demandé au tribunal de première instance de renvoyer cette question à la Cour Suprême pour un contrôle de légalité.

Lors des procédures, l'assureur du propriétaire du navire a allégué que ce dernier 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.

Mesures à prendre: Noter les renseignements fournis.

1 Le sinistre

- 1.1 Le 17 septembre 2000, 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 par une fissure apparue dans le bordé de fond du navire. Le navire est demeuré à quai jusqu'au 28 septembre 2000, et ce afin de réduire au minimum la propagation du pétrole durant les opérations de nettoyage.
- 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 (£6,5 millions).

3 Demandes d'indemnisation

- 3.1 L'autorité portuaire de Tallinn et l'État estonien ont soumis au propriétaire du navire et au London Club des demandes de EK6,5 millions (£265 000) et de EK4 millions (£160 000) respectivement, au titre des frais de nettoyage.

- 3.2 L'État estonien est en train de faire valoir une demande de EK45,1 millions (£1,8 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 (£65 000).

- 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 (£1,2 million) et de EK9,7 millions (£390 000) 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 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, 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 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 du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI). 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 les Conventions ne font pas partie intégrante du droit estonien et, partant, ne peuvent être invoquées 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, 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 de la législation nationale estonienne. Il est noté 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 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, comme l'avait fait le Fonds de 1971 dans ses conclusions 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 divers ministères estoniens concernés.
- 4.5 À la session de juillet 2002 du Conseil d'administration, l'Administrateur a exprimé l'opinion 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 fort 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 applicables. L'Administrateur a également exprimé l'opinion 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. 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 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 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 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 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 a estimé qu'il était 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 était question ci-dessus était avant tout théorique, et que le Fonds n'avait pas besoin de participer activement à la procédure en cours.
- 4.9 Cependant, 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 Dans son argumentation, le Club a noté 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 noté 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 été autorisé à effectuer un chargement complet. Le London Club a affirmé 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. 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.
- 4.11 Le Fonds de 1971 a présenté une argumentation 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 l'*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.
- 4.12 Les débats concernant un règlement à l'amiable entre le propriétaire du navire, le Club et les demandeurs n'ont pas abouti. En mai 2003, le Fonds de 1971 a été informé que les demandeurs avaient demandé que le tribunal renvoie à la Cour Suprême, pour en contrôler la légalité, la question de l'applicabilité en Estonie de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Comme le Fonds avait estimé que les Conventions n'avaient pas été bien intégrées dans le droit estonien, l'Administrateur a décidé de ne pas s'opposer à la demande des demandeurs. Le tribunal ne s'est pas encore prononcé sur cette demande.
- 4.13 Le 20 août 2003, le Fonds a été informé conformément à l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds des actions en justice engagées par l'État estonien contre le propriétaire du navire pour récupérer EK4 millions (£179 000) pour ce qui est des frais encourus par l'État pour mener les opérations de nettoyage liées à ce sinistre. Le Fonds a présenté à propos de cette demande d'indemnisation une argumentation semblable à l'argumentation décrite au paragraphe 4.5 ci-dessus en ce qui concerne les autres demandes. Le Fonds a évalué à EK2,4 millions (£107 000) le montant recevable de la demande d'indemnisation de l'État estonien et a informé le tribunal de cette évaluation, soulignant qu'elle était sans préjudice de sa position concernant l'applicabilité des Conventions.

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.
-