



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

CONSEIL D'ADMINISTRATION  
8ème session  
Point 2 de l'ordre du jour

71FUND/AC.8/4  
5 juin 2002  
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). Des demandes d'indemnisation s'élevant au total à £3,5 millions pour des opérations de nettoyage, des préjudices économiques et des dommages à l'environnement ont été formées contre le propriétaire du navire. 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, conformément à 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.

**Mesures à prendre:** Examiner la question de la position du Fonds de 1971 en ce qui concerne l'applicabilité des Conventions en droit interne estonien.

### 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 250 tonnes s'est échappée par une fissure apparue dans le bordé de fond du navire.
- 1.2 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.
- 1.3 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.

1.4 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 (£6,6 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 EK 6,5 millions (£250 000) et de EK 4 millions (£156 000), respectivement, au titre des frais de nettoyage.

3.2 L'État estonien est en train de faire valoir une demande de EK 45,1 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 sur la base de modèles théoriques; 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 (£69 000).

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 formés des demandes d'indemnisation contre le propriétaire du navire et le London Club, d'un montant de EK 29,1 millions (£1,1 million) et de EK 9,7 millions (£379 000) 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 2001, 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.

4.2 Notifié de ces procédures en février 2002, le Fonds de 1971 a donné mandat à des avocats en Estonie pour que ceux-ci représentent le Fonds dans le cadre de ces actions.

4.3 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.

4.4 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.

4.5 Cela étant, les avocats du propriétaire du navire et du London Club, mais aussi ceux du Fonds de 1971, ont appelé l'attention sur la Constitution estonienne, d'après laquelle 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.

- 4.6 Le propriétaire du navire et le London Club ont soulevé cette question dans leurs observations au tribunal, comme l'a fait le Fonds de 1971 pour protéger sa position en attendant l'examen de ce point par le Conseil d'administration.
- 4.7 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.
- 4.8 L'analyse de l'Administrateur est la suivante.
- 4.9 Il semblerait que les mécanismes prévus par la Constitution - entrée en vigueur le 3 juillet 1992 - pour la ratification des traités internationaux n'aient pas été suivis. Il est donc fort possible que, pour les tribunaux estoniens, les Conventions de 1969 et de 1971 ne fassent pas partie intégrante du droit interne. On ne saurait pour autant exclure que les tribunaux puissent estimer que les Conventions sont applicables.
- 4.10 Étant donné que la raison d'être du Fonds de 1971 est l'indemnisation des victimes d'une pollution par les hydrocarbures, l'Administrateur estime que le Fonds ne devrait pas adopter une démarche trop formaliste des demandes d'indemnisation. Il estime donc que si les demandes nées du sinistre de l'*Alambra* sont réglées à l'amiable, le Fonds ne devrait pas invoquer la non-applicabilité des Conventions. Cela étant dit, le propriétaire du navire et le London Club ont bel et bien invoqué durant la procédure l'éventuelle non-applicabilité des Conventions et, 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.
- 4.11 Les échanges entre l'Administrateur et le London Club se poursuivent, et ce dans le but de conclure des règlements à l'amiable, du moins pour celles des demandes que l'Administrateur estime relever du champ d'application des Conventions.

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

Le Conseil d'administration est invité à:

- a) prendre note de l'information figurant dans le présent document; et
  - b) examiner la position du Fonds de 1971 en ce qui concerne l'applicabilité de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds en droit interne estonien.
-