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

COMITÉ EXÉCUTIF
18ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.18/8
6 septembre 2002
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

SINISTRE SURVENU EN SUEDE

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.

Les autorités suédoises ont fait part de leur intention de recouvrer les dépenses engagées au titre du nettoyage auprès du propriétaire de l'*Alambra*, faute de quoi elles pourraient former des demandes d'indemnisation contre le Fonds de 1992.

Le Fonds de 1992 examine actuellement le résultat des analyses d'échantillons d'hydrocarbures effectuées par les autorités suédoises.

Mesures à prendre: Noter les renseignements fournis.

1 Le sinistre

1.1 Entre le 23 septembre et le 9 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, ainsi que sur plusieurs îles de l'archipel de Stockholm.

1.2 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.

1.3 D'après les recherches effectuées par les autorités suédoises, le pétrole pourrait avoir été vidangé le 3 septembre 2000 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*.

1.4 L'*Alambra*, immatriculé à Malte, est inscrit auprès de la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club).

1.5 Le propriétaire du navire et son assureur soutiennent que les hydrocarbures ne provenaient pas de l'*Alambra*.

2 Limitation de la responsabilité

2.1 La Suède est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

2.2 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 (£28 millions).

3 Demandes d'indemnisation

3.1 Le Service des garde-côtes a engagé des dépenses au titre des opérations de nettoyage pour un montant de SKr 1,1 million (£75 000). L'Agence suédoise des services de secours ainsi que les municipalités ont elles aussi engagé des dépenses à ce titre, pour un montant de SKr 4,1 millions (£280 000). Le montant total des demandes serait donc nettement inférieur au montant de limitation applicable à l'*Alambra*.

3.2 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 à l'automne 2002 mais que, faute d'y parvenir, des demandes d'indemnisation seraient peut-être formées contre le Fonds de 1992. Cependant, pour obtenir réparation auprès du Fonds de 1992, les autorités devront 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.

3.3 Les autorités suédoises ont communiqué au Fonds de 1992 les résultats d'une analyse d'échantillons d'hydrocarbures transportés à bord de l'*Alambra* et de ceux qui ont été prélevés sur plusieurs îles suédoises. Le Fonds de 1992 examine actuellement ces documents.

4 Action en justice

4.1 Invoquant la loi de 1980 sur les mesures contre la pollution provenant d'un navire, le Service des garde-côtes a condamné le propriétaire de l'*Alambra* à une amende de SKr 439 000 (£30 000) pour pollution des eaux.

4.2 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*.

4.3 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.

4.4 Le propriétaire a fait appel de cette décision auprès de la Cour d'appel de Stockholm.

5 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à prendre note de l'information figurant dans le présent document.