



COMITÉ EXÉCUTIF
34ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.34/4
22 août 2006
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

SINISTRE EN ALLEMAGNE ET SINISTRE EN SUEDE

Note de l'Administrateur

Résumé:

Sinistre survenu en Allemagne: le propriétaire du *Kuzbass* et son assureur ont fait appel auprès du tribunal de première instance du jugement qui a conclu que le *Kuzbass* était à l'origine de la pollution qui a touché les côtes allemandes en 1996. À l'audience qui s'est tenue en décembre 2004, la cour d'appel, se fondant sur les éléments soumis à l'époque, a déclaré que les chances de gagner du propriétaire du navire et de son assureur étaient bien meilleures que celles du Gouvernement allemand. La cour ayant vivement recommandé aux parties de parvenir à une transaction à l'amiable, le propriétaire du navire et l'assureur ont fait une proposition aux termes de laquelle ils acquitteraient 18 % et le Fonds de 1992 82 % de toutes les pertes dont il aurait été établi qu'elles avaient été effectivement subies.

À sa session de mars 2005, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à rechercher une transaction à l'amiable avec toutes les autres parties en présence et à conclure un tel accord au nom du Fonds de 1992, à condition que le montant que le propriétaire du navire et l'assureur verseraient dépasse les 18 %. Le propriétaire et son assureur ont par la suite proposé de porter leur contribution à 20 %. Il a été procédé à une première évaluation de la demande d'indemnisation des autorités allemandes et une offre de règlement a été présentée au Gouvernement allemand

Sinistre survenu en Suède: en septembre 2000, plusieurs îles suédoises de la mer Baltique ont subi une pollution par les hydrocarbures. Selon une enquête menée ultérieurement par les autorités suédoises, ces hydrocarbures 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 action en justice contre le propriétaire et l'assureur pour obtenir le remboursement des dépenses engagées au titre du nettoyage dont le total s'élève à £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'était tenu de verser une indemnisation.

En juin 2006 le Gouvernement suédois d'une part et le propriétaire et l'assureur du navire de l'autre sont parvenus à un accord à l'amiable. Le Gouvernement suédois et le Fonds de 1992 ont conclu un accord de règlement aux termes duquel le premier s'engageait à verser au second £5 900 au titre de ses dépens et autres frais d'experts et acceptait de retirer la procédure judiciaire en instance engagée contre le Fonds.

Mesures à prendre: Prendre note des renseignements fournis.

1 Sinistre survenu en Allemagne

Le sinistre

- 1.1 Entre le 20 juin et le 10 juillet 1996, du pétrole brut a pollué le littoral allemand et un certain nombre d'îles allemandes situées à proximité de la frontière danoise en mer du Nord. Les autorités allemandes ont mené des opérations de nettoyage en mer et à terre; environ 1 574 tonnes d'un mélange de pétrole et de sable ont été recueillies sur les plages.
- 1.2 L'enquête menée par les autorités allemandes a révélé que le pétrolier russe *Kuzbass* (88 692 tjb) avait déchargé du brut de Libye dans le port de Wilhelmshaven le 11 juin 1996. D'après elles, il restait à bord quelque 46m³ de pétrole que les pompes du navire n'avaient pas réussi à évacuer.
- 1.3 Les autorités allemandes ont pris contact avec le propriétaire du *Kuzbass* et lui ont demandé d'accepter la responsabilité de la pollution causée par les hydrocarbures. Elles ont précisé que, faute d'une réponse satisfaisante, elles engageraient des poursuites judiciaires. Le propriétaire du navire et son assureur P&I, la West of England Ship Owners' Mutual Insurance Association (Luxembourg) (le West of England Club), ont fait savoir aux autorités allemandes qu'ils rejetaient toute responsabilité pour le déversement

Rôle du Fonds de 1992

- 1.4 Les autorités allemandes ont informé le Fonds de 1992 que si leurs tentatives pour se faire rembourser le coût des opérations de nettoyage par le propriétaire du *Kuzbass* et son assureur échouaient, elles demanderaient réparation au Fonds de 1992.
- 1.5 Le montant de limitation applicable au *Kuzbass*, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, était évalué à quelque 38 millions de DTS (£30 millions).

Poursuites judiciaires

- 1.6 En juillet 1998, la République fédérale d'Allemagne a engagé auprès du tribunal de première instance de Flensburg une procédure contre le propriétaire du *Kuzbass* et le West of England Club, demandant réparation au titre du coût des opérations de nettoyage pour un montant de DM2,6 millions soit €1,3 million (£881 000).
- 1.7 En novembre 1998, le Fonds de 1992 a été informé de la procédure engagée et, en août 1999, il s'est porté partie intervenante dans la procédure afin de sauvegarder ses intérêts.
- 1.8 Afin que leurs demandes contre le Fonds ne soient pas frappées de prescription à l'expiration du délai de six ans qui courait à compter de la date du sinistre, les autorités allemandes ont engagé une action en justice contre le Fonds de 1992 en juin 2002. Ce dernier a adressé au tribunal une demande de suspension de la procédure relative à cette action en attendant l'issue de l'action en justice engagée par les autorités allemandes contre le propriétaire du navire et le West of England Club et a obtenu gain de cause.

- 1.9 En décembre 2002, le tribunal de première instance a rendu un jugement partiel selon lequel le propriétaire du *Kuzbass* et le West of England Club étaient conjointement et solidairement responsables des dommages par pollution. Le tribunal reconnaissait que le Gouvernement allemand n'avait pas fourni d'éléments établissant de manière concluante que le *Kuzbass* était le navire responsable, mais que les éléments de preuve indirects indiquaient de manière accablante que tel était le cas. Le tribunal n'a pas abordé la question du calcul des pertes subies par les autorités allemandes; il a déclaré que cette question serait examinée à la demande de l'une des parties mais pas avant le jugement définitif sur la question de la responsabilité.
- 1.10 Le propriétaire du navire et le West of England Club ont fait appel du jugement, alléguant que les procédures suivies par le tribunal de première instance étaient incorrectes et contraires aux règles établies, dans la mesure où des passages essentiels du compte rendu de l'audience de décembre 2002 ne reflétaient pas convenablement les déclarations qui avaient été faites lors de cette audience. Les appellants ont en outre soutenu que le tribunal avait recueilli les éléments de preuve auprès du bureau du procureur dans le cadre de l'enquête pénale sans ordonnance du tribunal et ne leur avait pas donné la possibilité d'émettre des observations sur ces éléments de preuve.
- 1.11 L'idée maîtresse de l'argumentation des appellants en ce qui concerne les questions de fond avait été que le *Kuzbass* ne pouvait pas avoir atteint la zone de déchargement alléguée dans le délai disponible, que les analyses chimiques des échantillons de pollution ne fournissaient pas de preuve concluante attestant que les hydrocarbures provenaient du *Kuzbass*, et que trois autres navires ayant auparavant transporté des cargaisons de pétrole brut de Libye se trouvaient au sud de la mer du Nord au moment des faits et auraient donc pu provoquer la pollution.
- 1.12 Les autorités allemandes ont soumis une déclaration en réponse aux motifs invoqués par les appellants pour leur appel, dans laquelle elles rappelaient les éléments de preuve indirects ayant conduit le tribunal de première instance à conclure que le *Kuzbass* était à l'origine de la pollution et où elles répondaient également aux points soulevés par les appellants dans leur appel.
- 1.13 En janvier 2004, le Fonds a également présenté ses éléments de réponse dans un exposé allant en grande partie dans le sens de celui des autorités allemandes.
- 1.14 À une audience tenue en décembre 2004, la cour d'appel du Schleswig-Holstein a fait valoir que les éléments de preuve qui avaient été fournis jusque-là ne l'avaient nullement convaincue que le *Kuzbass* était à l'origine de la pollution et a en particulier attiré l'attention sur les autres navires qui auraient pu causer la pollution et sur lesquels les autorités allemandes n'avaient pas mené d'enquête. La cour a également émis des réserves quant à l'exactitude des éléments de preuve indirects et sur l'interprétation qui en avait été donnée par le tribunal de première instance. Se fondant sur les documents qui avaient été soumis jusque-là, la cour d'appel a indiqué que les chances que le propriétaire du navire et le West of England Club avaient de gagner la procédure en appel étaient bien meilleures que celles du Gouvernement allemand. La cour a vivement recommandé aux parties de parvenir à une transaction à l'amiable aux termes de laquelle le propriétaire du navire et le West of England Club verseraient au Gouvernement allemand la somme de €120 000 (£81 000), les dépenses récupérables étant partagées entre ce dernier, le propriétaire du navire et le West of England Club sur la base de 92 % - 8 %, ce qui impliquerait que le Fonds de 1992 devrait payer le solde du montant recevable de la demande d'indemnisation du Gouvernement allemand. Toutefois, la cour a également donné aux parties la possibilité de soumettre d'autres conclusions écrites et de citer des témoins.
- 1.15 La cour d'appel a ordonné la poursuite de la procédure. Toutefois, au début de février 2005, l'Administrateur, en concertation avec les représentants du Gouvernement allemand, a mené des entretiens sans engagement avec le West of England Club en vue de parvenir à une transaction à l'amiable.

- 1.16 À la suite de la session de mars 2005 du Comité exécutif, toutes les parties en présence ont adressé des demandes à la cour d'appel en vue d'annuler l'audience prévue le 6 avril 2005. La cour a acquiescé à leur requête et une nouvelle audience ne se tiendra que si l'une des parties en fait la demande.

Examen de la question par le Comité exécutif en mars 2005

- 1.17 À sa session de mars 2005, le Comité exécutif, conformément à l'article iv) de son Règlement intérieur, a poursuivi ses travaux en séance privée tenue en présence des seuls représentants des États membres du Fonds de 1992, afin de déterminer si le Fonds de 1992 devait parvenir à une transaction à l'amiable.
- 1.18 L'Administrateur a proposé que, au vu des éléments de preuve disponibles et des indications de la cour d'appel quant à l'issue probable de la procédure judiciaire, il soit autorisé à rechercher une transaction à l'amiable avec les autres parties.
- 1.19 Le Comité a noté que, s'il est vrai qu'il y avait eu des motifs raisonnables de soupçonner que le *Kuzbass* était à l'origine de la pollution, les éléments de preuve étaient largement de nature indirecte, et que, en avançant leurs arguments, les autorités allemandes avaient cherché à convaincre le tribunal de première instance que ces éléments de preuve étaient suffisants pour faire peser sur le propriétaire du navire l'obligation de prouver que le *Kuzbass* n'était pas à l'origine de la pollution.
- 1.20 Le Comité a relevé que le propriétaire du navire et le West of England Club avaient proposé un règlement à l'amiable de la question incluant toutes les parties concernées, au titre duquel le propriétaire du navire et le West of England Club acquitteraient 18 % et le Fonds de 1992 82 % de toutes les pertes dont il aurait été établi que la République fédérale d'Allemagne les avait encourues du fait du sinistre.
- 1.21 Le Comité a observé que le Fonds de 1992 avait récemment reçu à l'appui de la demande du Gouvernement allemand des documents que les experts du Fonds étaient occupés à examiner aux fins d'évaluation. Il a également été relevé que le Gouvernement serait habilité, en droit allemand, à toucher des intérêts au taux légal sur toute perte établie, et que tout accord de règlement devrait inclure la question de la répartition des frais de justice encourus par les parties respectives.
- 1.22 Un certain nombre de délégations se sont dites déçues par l'évolution de la procédure judiciaire, reconnaissant toutefois que les éléments de preuve contre le propriétaire du navire et le West of England Club étaient insuffisants sur des points essentiels. Ces délégations ont souscrit à l'analyse de la situation faite par l'Administrateur et ont appuyé sa recommandation tendant à ce que le Fonds de 1992 cherche à parvenir à une transaction à l'amiable avec les autres parties.
- 1.23 Certaines délégations ont manifesté leur reconnaissance envers les autorités allemandes pour s'être efforcées d'identifier le navire responsable de la pollution avant de demander réparation au Fonds de 1992.
- 1.24 Le Comité a décidé d'autoriser l'Administrateur à chercher à parvenir à une transaction à l'amiable avec toutes les autres parties en cause (à savoir la République fédérale d'Allemagne, le propriétaire du navire et le West of England Club) et à conclure un tel accord au nom du Fonds de 1992, à condition que le montant devant être versé par le propriétaire du navire et par le West of England Club dépasse les 18 % actuellement offerts.

Faits nouveaux survenus à la suite de la session de mars 2005

- 1.25 À la suite de la session de mars 2005, le West of England Club et le propriétaire du navire ont augmenté leur offre, la portant de 18 % à 20 %. Estimant que, compte tenu des circonstances, il

n'était pas possible de les convaincre d'augmenter leur offre au-delà de 20 % et au vu de la décision du Comité exécutif, l'Administrateur a décidé d'accepter la proposition de règlement qui était faite.

- 1.26 En juillet 2005, le Fonds de 1992 et le West of England Club ont achevé, avec l'assistance de l'ITOPF, une première évaluation de la demande d'indemnisation présentée par les autorités allemandes. La demande a été évaluée à titre provisoire à DM1,8 million soit €932 000 (£632 000) en attendant de recevoir des informations supplémentaires concernant certains éléments de la demande.
- 1.27 En février 2006, les autorités allemandes ont fourni à l'appui de leurs demandes un complément de documentation qui a permis au Fonds et au West of England Club de relever le montant évalué à DM2,1 millions soit €1,1 millions (£745 000).
- 1.28 On s'attend à ce qu'un accord de règlement soit conclu très prochainement entre le Fonds et le West of England Club d'une part et le Gouvernement allemand de l'autre.

2 **Sinistre survenu en Suède**

Le sinistre

- 2.1 Entre le 23 septembre et les premiers jours d'octobre 2000, des hydrocarbures persistants se sont échoués 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 des 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 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*.
- 2.3 L'*Alambra* était 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 (£26 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 SKr 1,1 million (£82 000). 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 (£302 000). 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, elles pourraient former des demandes d'indemnisation 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 de l'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 a accepté 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 infligé au propriétaire de l'*Alambra* une amende de SKr 439 000 (£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 était le fait d'un navire étranger, s'était produit dans la zone économique exclusive suédoise et l'amende avait 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 de rejet que le propriétaire du navire avait présentée en se fondant sur 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 contre le propriétaire du navire et le London Club, soutenant que les hydrocarbures en question provenaient de l'*Alambra* et demandant une indemnisation de SKr 5 260 364 (£388 000) 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 invoqué la responsabilité qu'a le Fonds de 1992 de l'indemniser si ni le propriétaire ni le London Club n'était déclaré tenu 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 était très probablement le fait 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 de règlement à l'amiable. La cour a acquiescé à leur demande de suspension.
- 2.17 En juin 2006 le Gouvernement suédois, le propriétaire du navire et le London Club sont parvenus à un accord de règlement à l'amiable sans qu'aucune responsabilité ne soit reconnue par aucune partie. De ce fait, les actions en justice en instance contre le propriétaire du navire et le London Club ont été retirées. En juin 2006 également, le Gouvernement suédois et le Fonds de 1992 ont conclu un accord de règlement aux termes duquel le premier acceptait de verser au second SKr 79 000 (£5 900), somme qui correspondait à l'ensemble des dépens du Fonds et de ses frais d'experts. De ce fait, la procédure en instance devant le tribunal contre le Fonds a été retirée.

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.
