



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

ASSEMBLÉE
9ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.9/3
25 septembre 2000
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

SINISTRE SURVENU EN ALLEMAGNE

Note de l'Administrateur

Résumé:	Le Fonds de 1992 a été notifié d'une procédure judiciaire engagée par les autorités allemandes contre le propriétaire d'un navire soupçonné d'avoir provoqué une pollution par les hydrocarbures en Allemagne en 1996. Le Fonds de 1992 s'est porté partie intervenante.
Mesures à prendre:	Donner des instructions à l'Administrateur concernant ce sinistre.

1 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 entrepris les opérations de nettoyage en mer et à terre; environ 1 574 tonnes d'un mélange de pétrole et de sable ont été évacuées des plages.
- 1.2 L'Agence maritime et hydrographique fédérale de l'Allemagne a prélevé des échantillons du pétrole rejeté sur le rivage. D'après les autorités allemandes, des comparaisons avec une base de données de chimie analytique sur le pétrole brut de la mer du Nord, établie par l'Agence maritime et hydrographique fédérale, ont fait apparaître que la pollution n'avait pas été causée par du brut provenant des plates-formes de la mer du Nord. L'analyse chimique a révélé qu'il s'agissait de brut de Libye.
- 1.3 D'après les simulations des courants et des vents, effectuées sur ordinateur par l'Agence maritime et hydrographique fédérale, le pétrole aurait été déversé entre le 12 et le 18 juin, à environ 60 à 100 milles nautiques au nord-ouest de l'île de Sylt.

- 1.4 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 46 m³ de pétrole que les pompes du navire n'avaient pas réussi à évacuer.
- 1.5 Le *Kuzbass* a quitté Wilhelmshaven le 11 juin 1996; il est passé à un poste de contrôle situé non loin du centre des garde-côtes de Douvres le 14 juin 1996. Se fondant sur l'analyse de données communiquées par Lloyd's Maritime Information Services, les autorités allemandes ont soutenu que durant la période et dans la zone visées, il n'y avait eu aucun autre mouvement de pétrolier ayant à son bord du pétrole brut de Libye. D'après les autorités allemandes, l'analyse des échantillons de pétrole provenant du *Kuzbass* correspondait aux résultats de l'analyse des échantillons prélevés sur le rivage pollué.
- 1.6 Les autorités allemandes ont pris contact avec le propriétaire du *Kuzbass* et lui ont demandé d'accepter la responsabilité de la pollution causée par le pétrole. 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) (West of England Club), ont nié toute responsabilité.

2 Rôle du Fonds de 1992

- 2.1 Les autorités allemandes ont informé le Fonds de 1992 que si leurs tentatives de recouvrer le coût des opérations de nettoyage auprès du propriétaire du *Kuzbass* et de son assureur échouaient, elles demanderaient réparation au Fonds de 1992.
- 2.2 Si les autorités allemandes devaient demander réparation au Fonds de 1992, la question se poserait de savoir si elles ont prouvé que le dommage était dû à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires tel que défini dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (article 4.2b) de la Convention portant création du Fonds de 1992).
- 2.3 La définition du terme 'navire' qui figure à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile vise également, dans certaines circonstances, les pétroliers à l'état lège, tout comme le fait, par voie de référence, la définition du terme 'navire' figurant dans la Convention portant création du Fonds de 1992. L'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est libellé comme suit:

'Navire' signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac.

- 2.4 Le montant de limitation applicable au *Kuzbass* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est évalué à environ 38 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (£35 millions).

3 Poursuites judiciaires

- 3.1 En juillet 1998, la République fédérale d'Allemagne a engagé, auprès du tribunal de première instance de Flensburg, une procédure contre le propriétaire du navire et le West of England Club,

demandant réparation au titre du coût des opérations de nettoyage pour un montant de DM2,6 millions (£815 000).

- 3.2 En novembre 1998, le Fonds de 1992 a été notifié de la procédure engagée et, en août 1999, il s'est porté partie intervenante dans la procédure afin de sauvegarder ses intérêts.
- 3.3 Les autorités allemandes fondent notamment leur argumentation sur les faits décrits ci-dessus. Le Fonds de 1992 examine actuellement les documents présentés à l'appui de ces actions.
- 3.4 Le propriétaire du *Kuzbass* et son assureur, le West of England Club, ont présenté leur défense, qui peut se résumer comme suit:

Les analyses chimiques auxquelles ont fait procéder les autorités allemandes montrent simplement que le pétrole transporté par le *Kuzbass* et celui que l'on a trouvé le long du littoral provenaient tous deux de Libye, sans pouvoir affirmer pour autant que la composition chimique des deux pétroles était identique. Or, les analyses chimiques effectuées pour le compte du propriétaire du navire et le Club montrent que les deux types de pétrole n'étaient pas identiques. En particulier, ces analyses montrent que bien qu'il se soit agi dans les deux cas de brut de Libye, le pétrole qui se trouvait à bord du *Kuzbass* était du 'Libyan Brega', alors que celui qui avait causé la pollution ne l'était pas.

S'agissant de la question de savoir si la pollution par les hydrocarbures aurait pu être causée par le lavage des citernes du *Kuzbass*, il y a lieu de noter que ce lavage n'interviendrait le plus souvent qu'en des circonstances exceptionnelles, par exemple s'il fallait réparer une citerne ou bien encore s'il fallait prendre à bord une cargaison qui ne devait pas entrer en contact avec d'éventuels résidus de la cargaison transportée lors d'un précédent voyage. Or, le *Kuzbass* se rendait en Méditerranée pour charger une cargaison de pétrole brut, et l'état des citernes était tel qu'il ne justifiait pas le lavage. Qui plus est, il eut été techniquement impossible de procéder au pompage du pétrole qui restait à bord.

L'itinéraire suivi par le *Kuzbass* se trouvait bien loin des zones à partir desquelles le pétrole ayant causé la pollution était censé avoir dérivé en direction de la mer. Une copie des cartes marines russes utilisées, le traceur de route et le journal de bord ont été fournis à l'appui de cette thèse.

Quant aux renseignements communiqués par Lloyd's Maritime Information Services indiquant qu'en juin 1996 il n'y avait eu aucun autre mouvement de pétrolier ayant à son bord du brut de Libye dans la zone visée, il convient de noter que Lloyd's Maritime Information Services ne s'intéresse qu'aux pétroliers en charge et ne fournit aucun renseignement relatif au mouvement des pétroliers légers, qui sont précisément les plus susceptibles de procéder au lavage de leurs citernes.

- 3.5 Le propriétaire du navire et le West of England Club ont également évoqué les résultats des enquêtes menées, l'une par la police allemande et l'autre par le procureur italien^{<1>}, les deux ayant conclu, selon le propriétaire du navire et le Club, qu'ils n'avaient trouvé aucune preuve à l'appui de l'accusation portée contre le *Kuzbass*.

<1> C'est dans un port italien que le déchargement suivant devait avoir lieu.

- 3.6 Dans la réponse qu'elles ont adressée au tribunal, les autorités allemandes ont fait valoir les points suivants:

Le *Kuzbass* transportait du pétrole brut libyen. L'analyse des échantillons du pétrole ramassé sur les plages polluées a montré qu'il s'agissait, là aussi, de brut de Libye. Or, le *Kuzbass* était le seul pétrolier à se trouver en mer du Nord à destination de la baie de Helgoland en juin 1996. D'après les premiers éléments de preuve, seul le *Kuzbass* aurait donc pu être à l'origine de la pollution. L'analyse à laquelle il a été procédé pour le compte du propriétaire du navire et du Club n'a pas permis de réfuter ces premiers éléments. D'après les critères scientifiques qui ont cours, il n'est pas possible de défendre la position du propriétaire du navire et du Club selon laquelle les deux types de pétrole n'étaient pas identiques. Il y avait dans le *Kuzbass* une fuite entre une citerne de décantation et une citerne à cargaison. On ne prétend plus que la pollution aurait été causée par le lavage d'une seule citerne. Il se serait plutôt agi d'une vidange en mer. Il faut donc supposer qu'à l'occasion d'un voyage précédent, en charge, une partie de la cargaison s'était écoulée dans la citerne de décantation, que celle-ci avait été partiellement remplie de résidus provenant de lavages antérieurs et que la fuite avait donné lieu à des résidus fortement enrichis en pétrole brut. Le *Kuzbass* avait ensuite déchargé ce mélange alors qu'il se rendait de Cuxhaven à la Méditerranée.

- 3.7 Le tribunal a désigné un expert chargé d'examiner les éléments de preuve ayant trait à l'origine des hydrocarbures, et en particulier de déterminer si les échantillons du mélange de pétrole et de sable contenaient des résidus provenant du lavage d'une citerne et/ou des résidus de slops, et si les résidus provenaient du pétrole brut 'Libyan Brega'. Le rapport des experts devrait être disponible en novembre 2000.

4 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements figurant dans le présent document; et
 - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera utiles concernant ce sinistre.
-