



## SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

### SINISTRE SURVENU EN ALLEMAGNE

#### Note de l'Administrateur

<b>Résumé:</b>	Le propriétaire du <i>Kuzbass</i> et son assureur ont fait appel auprès du tribunal de première instance du jugement qui a conclu que le <i>Kuzbass</i> 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 ce jour, a déclaré que le propriétaire du navire et son assureur avaient de bien meilleures chances de gagner que le Gouvernement allemand. La cour a vivement recommandé aux parties de parvenir à un accord à l'amiable.
<b>Mesure à prendre:</b>	Déterminer si le Fonds de 1992 aurait intérêt à passer un accord à l'amiable avec le Gouvernement allemand, le propriétaire du navire et son assureur.

#### **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 mené 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'enquête menée par les autorités allemandes a révélé que le pétrolier russe *Kuzbass* (88 692 tjb) avait déchargé du brut de Lybie dans le port de Wilhelmshaven le 11 juin 1996. D'après elles, il restait à bord quelque 46m<sup>3</sup> 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) (ci-après le West of England Club), ont fait savoir aux autorités allemandes qu'ils rejetaient toute responsabilité pour le déversement.

#### **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 Le montant de limitation applicable au *Kuzbass*, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, est évalué à quelque 38 millions de DTS (£30,7 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 *Kuzbass* et le West of England Club, demandant réparation au titre du coût des opérations de nettoyage pour un montant de DM2,6 millions (€1,3 million ou £900 000). La demande a été ultérieurement portée à €1,4 millions (£968 000), plus les intérêts.
- 3.2 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.
- 3.3 Afin que leurs demandes contre le Fonds ne soient pas frappées de prescription à l'expiration du délai de six ans qui court 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. Le tribunal a accordé la suspension de la procédure en novembre 2002.
- 3.4 Les argumentations présentées au tribunal par le propriétaire du *Kuzbass* et le West of England Club sont résumées ci-dessous.

Les analyses chimiques fournies par les autorités allemandes montrent seulement que le pétrole transporté dans le *Kuzbass* et celui que l'on a trouvé à terre provenaient tous deux de Lybie, sans établir pour autant que leur composition chimique était identique. Or, les analyses chimiques réalisées pour le compte du propriétaire du navire et du Club montrent que les deux types de pétrole n'étaient pas identiques. En particulier, ces analyses établissent que, bien qu'il se soit agi dans les deux cas de brut d'origine lybienne, le pétrole qui se trouvait à bord du *Kuzbass* était du «Lybian Brega» alors que celui ayant 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 les résidus de la cargaison transportée lors d'un précédent voyage. En l'occurrence, 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, et le temps eut manqué pour le faire, de nettoyer les citernes et de procéder au pompage du pétrole qui restait à bord.

Entre 18h30, le 12 juin 1996 et 19h, le 13 juin 1996, le *Kuzbass* se trouvait à l'ancre pendant que l'on réparait le système de refroidissement du navire.

L'itinéraire suivi par le *Kuzbass* se trouvait éloigné des zones où le pétrole ayant causé la pollution était censé avoir été déversé dans la mer. L'original des cartes marines russes utilisées, le traceur de route et une copie du 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 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 aux mouvements 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 invoqué les résultats des enquêtes menées, l'une par la police allemande et l'autre par le procureur italien<sup><1></sup>, les deux ayant conclu, selon le propriétaire du navire et le Club, qu'ils n'avaient trouvé aucune preuve valable à l'appui de l'accusation portée contre le *Kuzbass*.

3.6 Dans leur réponse au tribunal, les autorités allemandes ont fait valoir les points suivants:

Le *Kuzbass* transportait du pétrole brut de Libye. 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 pétroles n'étaient pas identiques. Qui plus est, 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 de pétrole brut s'était écoulée dans la citerne de décantation, que celle-ci contenait déjà des 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 bien du pétrole brut 'Libyan Brega'. L'expert a conclu que les échantillons en cause contenaient de toute évidence des résidus de pétrole brut typiques de ce que l'on trouvait dans les eaux de lavage des citernes de pétroliers (slops). Il a en outre affirmé n'avoir trouvé aucune trace de boue dans les échantillons. Selon lui, vu la quantité de pétrole récupérée (soit plusieurs centaines de tonnes), il était exclu que les boues mazoutées aient contribué à la pollution. Sur la base des travaux menés par l'Agence maritime et hydrographique fédérale, le pétrole incriminé ne pouvait que - selon lui - être du pétrole brut libyen. En revanche, il n'était pas possible de l'imputer à un puits précis. L'expert a fait valoir également qu'il n'était pas possible de déterminer si la pollution pouvait être attribuée à la cargaison transportée par le *Kuzbass* en l'absence d'échantillons prélevés de ses citernes à résidus.

3.8 L'Administrateur a déclaré qu'il était d'accord avec les conclusions de l'expert. Toutefois, après avoir examiné les données de l'analyse présentées par l'Agence maritime et hydrographique fédérale, en particulier les spectrogrammes de masse des échantillons de la pollution, il a fait observer qu'il existait une similitude très forte avec le brut de Lybie «Lybian Es Sider» et non avec le brut «Lybian Brega», ce dernier étant le pétrole transporté par le *Kuzbass* lors du voyage qui avait immédiatement précédé le délit de pollution allégué. Selon le calendrier des exportations du brut de Lybie fourni par Lloyd's Maritime Information Services, il se trouve que préalablement au transport de la cargaison de brut de Lybie «El Brega» à destination de Wilhemshaven, le *Kuzbass* avait acheminé deux cargaisons de brut «Es Sider» (chargements effectués les 14 février et 28 mars 1996) et une cargaison de brut «Ras Lanuf» (chargement en date du 22 février 1996). De l'avis de l'Administrateur, si le *Kuzbass* avait été la cause de la pollution, et que cela a résulté du déchargement par-dessus bord de résidus accumulés au cours de plusieurs voyages, cela pourrait expliquer pourquoi les spectrogrammes de masse des échantillons

---

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

de pollution étaient très semblables à ceux du brut «Es Sider ». Se fondant sur les éléments de preuve présentés par les autorités allemandes, l'Administrateur a déclaré qu'à son avis la pollution a été causée par le déchargement de pétrole brut très semblable au brut «Es Sider », provenant d'un navire-citerne et que le *Kuzbass* est selon toute probabilité à l'origine de la pollution.

- 3.9 En décembre 2002, le tribunal a rendu un jugement partiel selon lequel le propriétaire du *Kuzbass* et le West of England Club étaient conjointement et solidairement responsables du dommage de pollution. Le tribunal reconnaissait que les autorités allemandes n'avaient pas fourni d'élément de preuve concluant, selon lequel le *Kuzbass* était le navire responsable, mais que les éléments de preuves indirectes indiquaient de manière accablante que tel était le cas. Le tribunal n'a pas traité 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.
- 3.10 Le propriétaire du navire et le West of England Club ont fait appel du jugement. Selon eux, les procédures suivies par le tribunal de première instance étaient incorrectes et contraires aux règles établies, dans la mesure où des éléments essentiels du dossier de l'audience de décembre 2002 ne reflétaient pas convenablement les déclarations qui avaient été faites lors de cette audience. Ils ont soutenu en outre que le tribunal recueillait les dépositions auprès du bureau du procureur dans le cadre de l'enquête pénale sans ordonnance du tribunal et ne leur donnait pas la possibilité d'émettre des observations sur les éléments de preuve.
- 3.11 L'idée maîtresse de l'argumentation des demandeurs en appel en ce qui concerne les questions de fond était 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 en mer du Nord au cours de la période considérée et auraient donc pu provoquer la pollution.
- 3.12 Les autorités allemandes ont soumis un exposé pour faire suite à l'argumentation des demandeurs en appel, dans lequel elles rappelaient les éléments de preuve indirects ayant conduit le tribunal de première instance à conclure que le *Kuzbass* était la cause de la pollution et où elles répondaient également aux points évoqués par ces derniers.
- 3.13 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.
- 3.14 À l'audience qui s'est tenue en décembre 2004, la cour d'appel du Schleswig-Holstein a fait valoir que les éléments de preuve qui avaient été fournis jusqu'à présent ne l'avaient nullement convaincue que le *Kuzbass* était à l'origine de la pollution. Elle a notamment appelé 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 jusqu'à présent, la cour a aussi indiqué que les chances que le propriétaire du navire et le West of England Club aient de gagner la procédure en appel étaient bien meilleures que celles du Gouvernement allemand. Elle a vivement recommandé aux parties de parvenir à une transaction à l'amiable stipulant que le propriétaire du navire et le West of England Club verseraient au Gouvernement allemand la somme de €120 000 (£85 000) et que les dépens récupérables seraient partagés entre ce dernier, le propriétaire du navire et le West of England Club sur la base de 92% -8%. Cette recommandation laisserait entendre 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.
- 3.15 En février 2005, la cour d'appel a ordonné la poursuite du procès et fixé la date de la prochaine audience au 6 avril 2005. La cour fera citer deux témoins qui se sont occupés du *Kuzbass* lors du déchargement de la cargaison à Wilhemshaven, le 11 juin 1996, pour le compte des réceptionnaires.

- 3.16 Début 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.
- 3.17 L'Administrateur présentera à la session une proposition en vue d'une éventuelle transaction à l'amiable entre le Gouvernement allemand, le propriétaire du navire, le West of England Club et le Fonds de 1992.

**4 Mesure que le Comité exécutif est invité à prendre**

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document.; et
- b) déterminer si le Fonds de 1992 a intérêt à passer un accord à l'amiable avec le Gouvernement allemand, le propriétaire du navire et le West of England Club.
-