



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

COMITÉ EXÉCUTIF  
30ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.30/4  
7 septembre 2005  
Original: ANGLAIS

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

### SINISTRE SURVENU EN ALLEMAGNE

#### Note de l'Administrateur

**Résumé:**

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 ce jour, 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 a vivement recommandé aux parties de parvenir à une transaction à l'amiable, le propriétaire du navire et l'assureur ont donc fait une proposition aux termes de laquelle ils acquitteraient 18 % et le Fonds de 1992, 82 % de toutes les pertes avérées.

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 devant être versé par le propriétaire du navire et l'assureur 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.

**Mesures à prendre:**

Prendre note des renseignements figurant dans ce document.

### **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 Libye 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) (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 ou €1,3 million (£890 000).
- 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.
- 3.4 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 du dommage de pollution. Le tribunal reconnaissait que le Gouvernement allemand n'avait pas fourni d'élément de preuve concluant, selon lequel 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 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.
- 3.5 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 éléments essentiels du dossier de l'audience de décembre 2002 ne reflétaient pas convenablement les déclarations qui avaient été faites lors de cette audience. Les demandeurs 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.
- 3.6 L'idée maîtresse de l'argumentation des demandeurs en appel 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.
- 3.7 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 les demandeurs.

- 3.8 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.
- 3.9 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, appelant 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 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 dépenses récupérables seraient partagées entre ce dernier, le propriétaire du navire et le West of England Club sur la base de 92 % - 8 %, ce qui 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.
- 3.10 La cour d'appel a ordonné la poursuite de la procédure et fixé la date de l'audience suivante au 6 avril 2005.
- 3.11 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.
- 3.12 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.

#### **4 Considérations du Comité exécutif de mars 2005**

- 4.1 À sa session de mars 2005, le Comité exécutif a poursuivi ses travaux en séance privée, conformément à l'article iv) de son Règlement intérieur, afin de déterminer si le Fonds de 1992 devait parvenir à une transaction à l'amiable. Seuls des représentants des États Membres du Fonds de 1992 ont assisté à la séance privée.
- 4.2 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.
- 4.3 Le Comité a noté que, s'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.
- 4.4 Le Comité a relevé que le propriétaire du navire et le West of England Club avaient proposé une transaction à l'amiable de la question incluant toutes les parties en présence, et au titre de laquelle le propriétaire du navire et le West of England Club acquitteraient 18 % et le Fonds de 1992, 82 % de toutes les pertes avérées encourues par la République fédérale d'Allemagne du fait du sinistre.
- 4.5 Le Comité a observé que le Fonds de 1992 avait récemment reçu des documents à l'appui de la demande du Gouvernement allemand, que les experts du Fonds étaient occupés à examiner aux fins d'une évaluation. Il a également été relevé que le gouvernement serait habilité, en droit allemand, à toucher des

intérêts au taux légal sur toute perte avérée, et que tout accord de règlement devrait inclure la question de la répartition des frais de justice encourus par les parties respectives.

- 4.6 Un certain nombre de délégations se sont dites déçues par les derniers faits survenus dans le cadre de la procédure judiciaire, reconnaissant toutefois que les éléments de preuve à charge du propriétaire du navire et du West of England Club étaient, sur des points essentiels, insuffisants. 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.
- 4.7 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.
- 4.8 Le Comité a décidé d'autoriser l'Administrateur à chercher à parvenir à une transaction à l'amiable avec toutes les autres parties en présence (soit 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 % qui constituaient l'offre en vigueur

## **5 Faits nouveaux survenus à la suite de la session de mars 2005**

- 5.1 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 convaincre ces derniers 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.
- 5.2 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 ou €32 000 (£637 000) en attendant de recevoir des informations supplémentaires concernant certains éléments de la demande. Lorsque d'autres précisions auront été fournies, le montant évalué devrait croître de manière considérable.

## **6 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre**

Le Comité exécutif est invité à prendre note des informations contenues dans le présent document.

---