



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

ASSEMBLEE
1ère session extraordinaire
Point 13 de l'ordre du jour

92FUND/A/ES.1/12
30 septembre 1996
Original: ANGLAIS

SINISTRES INTERESSANT LE FONDS DE 1992

Sinistre intervenu en Allemagne

Note de l'Administrateur

1 Le sinistre

1.1 Le 20 juin 1996, il a été constaté que du pétrole brut avait pollué un certain nombre d'îles allemandes situées à proximité de la frontière danoise en mer du Nord. D'après les autorités allemandes, des simulations par ordinateur des courants et de la force du vent ont indiqué que le pétrole avait été déversé entre le 12 et le 18 juin à environ 60-100 milles nautiques au nord-ouest de l'île de Sylt. Les autorités allemandes ont commencé les opérations de nettoyage en mer et sur le rivage le 21 juin 1996. Près de 2 130 tonnes d'un mélange de pétrole et de sable ont été évacuées des plages. Le coût de ces opérations s'élèverait à près de 5 millions de DM (£2,1 millions).

1.2 Le Fonds de 1992 a été avisé du sinistre par téléphone le 3 juillet 1996, date à laquelle les opérations de nettoyage étaient quasiment terminées, et le 17 juillet 1996 par lettre émanant du Ministère fédéral des transports.

1.3 Les services maritimes et hydrographiques de l'Allemagne Fédérale ont prélevé des échantillons du pétrole rejeté sur le rivage. L'analyse chimique a révélé qu'il s'agissait du brut de Libye.

1.4 Les autorités allemandes ont fait savoir à l'Administrateur que le sinistre peut avoir occasionné des pertes pour les industries de la pêche et du tourisme dans la zone touchée.

2 Demandes d'indemnisation

2.1 L'enquête menée par les autorités allemandes a révélé que le pétrolier russe *Kuzbass* (88 692 tsb) avait déchargé du brut de Libye dans le port de Wilhelmshaven le 11 juin 1996. L'analyse des échantillons de pétrole provenant du navire correspondait aux résultats de l'analyse des échantillons prélevés sur le rivage pollué. Des comparaisons avec les données analytiques chimiques sur le pétrole brut de la mer du Nord ont fait apparaître que la pollution n'avait pas été causée par le brut des plates-formes de la mer du Nord.

2.2 Les autorités allemandes sont entrées en pourparlers 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.

2.3 La notification faite par les autorités allemandes le 17 juillet 1996, visée au paragraphe 1.2 ci-dessus, a été adressée au Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Les autorités, à ce qu'il semble, soutiennent que le navire d'où provenait le pétrole était un pétrolier à l'état lège. La définition de "navire" à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile recouvre également les pétroliers à l'état lège, tout comme le fait par référence la définition de navire dans la Convention de 1992 portant création du Fonds. L'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile se lit 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 Comme cela a été précisé ci-dessus, les autorités allemandes ont l'intention de présenter une demande d'indemnisation auprès du propriétaire du *Kuzbass* au titre des frais des opérations de nettoyage. Le montant de limitation applicable au *Kuzbass* est évalué à environ 38 millions de DTS (£35 millions). Les autorités allemandes ont toutefois précisé que si ces tentatives échouaient, elles demanderaient réparation au Fonds de 1992.

2.5 Le navire est inscrit auprès de la West of England Ship Owners' Protection and Indemnity Association (Luxembourg).

2.6 Si les autorités allemandes devaient demander réparation au Fonds de 1992, la question se pose de savoir si elles ont prouvé que le dommage est dû à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires (article 4.2 b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds). Il faudra examiner cette question, en s'appuyant sur toutes les preuves soumises, à la lumière de la définition du navire visée ci-dessus.

3 Mesures que l'Assemblée est invitée à prendre

L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des renseignements communiqués dans le présent document; et
 - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'elle jugera appropriées concernant le sinistre dont le présent document traite.
-