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

COMITÉ EXÉCUTIF
14ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.14/3
9 octobre 2001
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 mené les opérations de nettoyage en mer et à terre; environ 1574 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 m^3 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, selon la définition qu'en donne 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 de 1992 portant création du Fonds. 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) (£34 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 (£830 000).

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 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 indiquer 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.
>
> Entre 18h30 le 12 juin 1996 et 19h00 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 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 lèges, qui sont précisément les plus susceptibles de procéder au lavage de leurs citernes.

3.4 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*.

3.5 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

---

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

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.

3.6 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.

3.7 Le propriétaire du navire et le West of England Club sont d'accord avec la conclusion de l'expert, notamment s'agissant d'affirmer que le pétrole était bien originaire de Libye mais qu'il n'était pas possible de l'attribuer à un puits particulier, qu'il était en outre impossible d'attribuer le pétrole à un navire particulier en l'absence d'échantillon provenant du navire et qu'aucun échantillon n'avait été prélevé du *Kuzbass* bien que l'occasion s'en soit présentée lors de l'inspection du navire en juillet 1996 en Italie par les autorités allemandes qui ont décidé de ne pas demander de prélèvement d'échantillon. Ils ont également fait valoir que la conclusion de l'expert, selon laquelle les échantillons prélevés sur les plages avaient des caractéristiques typiques des résidus provenant des eaux de lavage des soutes mais ne comportaient aucune trace de boues, ne débouchait sur rien étant donné que tous les pétroliers passant dans la mer du Nord à la date fatidique auraient pu procéder au nettoyage de leurs soutes et être à l'origine de la pollution. Le propriétaire du navire et le West of England Club ont soutenu que les éléments de preuve disponibles montraient que la pollution n'était pas imputable aux hydrocarbures du *Kuzbass*.

3.8 Les autorités allemandes ont présenté des observations sur l'origine des hydrocarbures, soutenant que, sur la base des conclusions des experts et des éléments de preuve disponibles, la pollution ne pouvait provenir que du *Kuzbass*. Elles soutiennent en outre que les indications données par Lloyds Maritime Information Services sur le mouvement de pétroliers en mer du Nord ainsi que l'analyse des exportations de pétrole brut libyen montrent clairement qu'en juin 1996, hormis le *Kuzbass*, aucun pétrolier venu directement de Libye chargé de brut libyen n'avait emprunté la baie de Helgoland et longé les côtes allemandes et néerlandaises avec ses citernes à cargaison contenant des résidus de brut libyen. Les autorités ont fait remarquer que les réparations qu'il avait fallu apporter d'urgence à une citerne de cargaison fêlée avaient obligé à laver la citerne.

3.9 Le propriétaire du navire et le West of England Club ont également présenté le rapport établi conjointement par un ancien chef mécanicien et un expert indépendant ayant tous deux examiné le journal des machines du *Kuzbass* et d'autres documents techniques. Ils ont déclaré que, selon le journal des machines, aucune activité de la pompe à cargaison ou de la pompe de ballast n'avait été consignée entre le moment où le déchargement avait pris fin à Wilhelmshaven et la fin des travaux d'entretien; que l'utilisation de la pompe à cargaison ou de la pompe de ballast aurait été

impossible durant les réparations et que le navire était à l'ancre pour cause d'entretien essentiel du système de refroidissement de l'eau entre le 12 juin 18h30 et le 13 juin 19 heures.

3.10 Les autorités allemandes contestent ce rapport, et notamment son interprétation de l'inscription figurant dans le livre de bord ayant trait aux travaux d'entretien qui auraient été effectués. Les autorités ont expliqué les raisons pour lesquelles, selon elles, aucun navire autre que le *Kuzbass* n'aurait pu être à l'origine de la pollution.

3.11 L'on s'attend à ce que le tribunal se prononce dans un avenir proche sur la procédure à suivre pour traiter cette affaire.

4 Examen de la question par l'Administrateur

4.1 L'Administrateur est d'accord avec les conclusions de l'expert judiciaire. Il a également examiné les données analytiques présentées par L'Agence maritime et hydrographique fédérale, en particulier les spectrogrammes de masse des échantillons de la pollution qui, à son avis, montrent une remarquable correspondance avec le brut de Libye "Libyan Es Sider", et non avec le brut de Libye "Libyan El Brega", ce dernier étant le pétrole transporté par le *Kuzbass* lors de son déplacement immédiatement antérieur au délit de pollution allégué.

4.2 Selon le calendrier des exportations de brut de Libye fourni par Lloyd's Maritime Information Services, il se trouve que préalablement au transport de la cargaison de brut de Libye "El Brega" à destination de Willhemshaven, le *Kuzbass* avait transporté deux cargaisons de brut "Es Sider" (chargement effectué 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* a 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 d'hydrocarbures étaient très semblables à ceux du brut "Es Sider".

4.3 Se fondant sur les éléments de preuve présentés par les autorités allemandes, l'Administrateur estime que la pollution a été causée par le déchargement de pétrole brut très semblable au brut "Es Sider" à partir d'une citerne et que le *Kuzbass* est selon toute probabilité à l'origine de la pollution.

5 Faits intervenus récemment

5.1 L'Administrateur a eu récemment des entretiens non officiels avec des membres du West of England Club au sujet des éléments de preuve présentés au tribunal.

5.2 Cependant, le West of England Club a informé le Fonds de 1992 que, compte tenu des éléments de preuve disponibles, il continuait de soutenir que le *Kuzbass* n'était pas la cause de la pollution.

5.3 Étant donné la position du propriétaire du navire et du West of England Club, l'Administrateur a conclu que les tribunaux allemands devront se prononcer sur la question de la responsabilité en l'espèce.

6 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

a) prendre note des informations contenues dans le présent document; et

b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées concernant ce sinistre.