



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

COMITÉ EXÉCUTIF
20ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.20/4
16 janvier 2003
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

SINISTRE SURVENU EN ALLEMAGNE

Note de l'Administrateur

Résumé:

Les autorités allemandes ont engagé une action en justice contre le propriétaire d'un navire, le *Kuzbass*, soupçonné d'avoir provoqué une pollution par les hydrocarbures en Allemagne en 1996, et contre l'assureur de celui-ci. Le propriétaire du navire et son assureur ont soutenu que les hydrocarbures à l'origine de la pollution ne provenaient pas du *Kuzbass*. Le Fonds de 1992 s'est porté partie intervenante dans la procédure et a affirmé que le *Kuzbass* était selon toute probabilité la cause de la pollution. Les autorités allemandes également ont engagé une action en justice contre le Fonds de 1992 pour que leur demande ne soit pas frappée de prescription. Le 12 décembre 2002, le tribunal de première instance a prononcé un jugement sur la question de la responsabilité, soutenant que le propriétaire du navire et l'assureur étaient conjointement et solidairement responsables du dommage par pollution.

Mesures à prendre:

Noter les informations figurant dans le présent 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'Agence maritime et hydrographique fédérale d'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 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.
- 1.4 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.
- 1.5 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 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 (£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 (€1,3 million, environ £850 000).
- 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, soutenant que leurs propres analyses chimiques avaient démontré que le pétrole transporté par le *Kuzbass* n'était pas identique à celui que l'on a trouvé le long du littoral. Ils ont souligné que 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.
- 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 soutenu que d'après les premiers éléments de preuve, seul le *Kuzbass* aurait pu être à l'origine de la pollution, et que l'analyse à laquelle il a été procédé pour le compte du propriétaire du navire et du Club n'avait pas permis de réfuter ces premiers éléments.

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

- 3.6 Les argumentations du propriétaire du *Kuzbass* et du West of England Club et celles des autorités allemandes sont résumées aux paragraphes 3.3 à 3.5 du document 92FUND/EXC.14/3.
- 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 Le tribunal a ordonné aux défendeurs de communiquer le dossier intégral du OD-MAC-System et le registre complet de 1996 sur les hydrocarbures. Les défendeurs ont répondu que ces documents n'étaient plus disponibles puisque le *Kuzbass* était à la ferraille depuis longtemps et que par conséquent la plupart des documents du navire avaient été détruits.

4 Examen de la question par l'Administrateur

- 4.1 L'Administrateur est d'accord avec les conclusions de l'expert judiciaire. Cependant, après avoir examiné les données analytiques présentées par l'Agence maritime et hydrographique fédérale, en particulier les spectrogrammes de masse des échantillons de la pollution, il a remarqué qu'ils montraient 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. 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". 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.
- 4.2 En septembre 2002, le Fonds de 1992 a soumis aux autorités allemandes un document récapitulatif de la position du Fonds.
- 4.3 Le 12 décembre 2002, une audience a eu lieu devant le tribunal de première instance de Flensburg. Le tribunal a présenté un résumé des faits et donné un avis provisoire sur les questions juridiques en cause. Ensuite, le demandeur, les défendeurs et le Fonds ont abordé les principaux points en jeu.
- 4.4 Ce même jour, le tribunal a prononcé un jugement partiel, soutenant que le propriétaire du *Kuzbass* et le West of England Club étaient conjointement et solidairement responsables du dommage par pollution au motif que les éléments de preuves indirects indiquaient de manière accablante que les hydrocarbures provenaient bel et bien du *Kuzbass*. 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.

- 4.5 L'on ne sait pas si le propriétaire du navire et le West of England Club ont l'intention de faire appel du jugement.

5 Prescription

- 5.1 Les demandeurs perdent le droit d'être indemnisés en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds à défaut d'intenter une action en justice dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu ou de notifier officiellement le Fonds d'une action en justice contre le propriétaire du navire ou son assureur dans ce délai de trois ans. Cependant, aucune action en justice ne peut être intentée à l'expiration d'un délai de six ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement ayant causé le dommage.

- 5.2 Comme il est indiqué plus haut, les autorités allemandes ont notifié le Fonds de 1992 de la procédure qu'elles ont engagée contre le propriétaire du *Kuzbass* et le West of England Club afin que leurs droits contre le Fonds de 1992 ne soient pas frappés de prescription à l'expiration du délai de trois ans. Cependant, pour que leurs demandes ne soient pas frappées de prescription à l'expiration du délai de six ans, elles ont intenté une action en justice contre le Fonds de 1992 le 14 juin 2002. Le Fonds 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 et le West of England Club. Le tribunal a accordé la suspension de la procédure le 12 novembre 2002.

6 Mesure que le Comité exécutif est invité à prendre

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