



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

COMITÉ EXÉCUTIF
22ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.22/3
19 septembre 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 ont également engagé une action en justice contre le Fonds de 1992 pour que leur demande ne soit pas frappée de prescription. Le tribunal de première instance a soutenu que le propriétaire du navire et l'assureur étaient conjointement et solidairement responsables du dommage par pollution. Ceux-ci ont fait appel du jugement.

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 DM 2,6 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 Afin que leurs demandes contre le Fonds ne soient pas frappées de prescription à l'expiration du délai de six ans à compter de la date du sinistre, les autorités allemandes ont engagé une action en justice contre le Fonds de 1992 en 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.
- 3.4 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.
- 3.5 En décembre 2002, le tribunal a rendu un jugement 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.

- 3.6 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.
- 3.7 L'idée maîtresse de l'argumentation des demandeurs en appel était que les analyses chimiques des échantillons d'hydrocarbures 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.
- 3.8 Les avocats du Fonds de 1992 ont estimé que compte tenu des éléments de preuve indirecte selon lesquels le *Kuzbass* serait à l'origine de la pollution, et de l'absence d'éléments de preuve mettant hors de cause les demandeurs en appel, la Cour d'appel devrait confirmer la décision du tribunal de première instance.
- 3.9 Le Fonds a demandé à la Cour d'appel l'autorisation d'examiner les dossiers, y compris celui du bureau du procureur, puis, le Fonds procédera à l'élaboration d'une déclaration de réponse. L'Administrateur propose la tenue d'une réunion avec les autorités allemandes avant la finalisation de ladite déclaration.

4 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à prendre note des renseignements figurant dans le présent document.
