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

COMITÉ EXÉCUTIF
2ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.2/2/Add.1
28 janvier 1999
Original: ANGLAIS

# SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1992

## SINISTRE SURVENU EN ALLEMAGNE

**Note de l'Administrateur**

| | |
|---|---|
| ***Résumé:*** | Le propriétaire du navire et son assureur ont présenté une défense dans la procédure judiciaire en cours, soutenant que le déversement d'hydrocarbures ne provenait pas du *Kuzbass*. |
| ***Mesures à prendre:*** | Noter les renseignements fournis. |

**1** Depuis la diffusion du document 92FUND/EXC.2/2, le propriétaire du *Kuzbass* et son assureur, le West of England P & I 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 affirmer 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 pétroles n'étaient pas identiques. En particulier, ces analyses montrent que bien qu'il s'agît 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. Dans le cas du *Kuzbass*, celui-ci se rendait en Méditerranée pour charger une cargaison de pétrole brut, et l'état des citernes ne justifiait pas de lavage. Qui plus est, il eut été techniquement impossible de procéder au pompage du pétrole qui restait à bord.

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 mouvement de pétrolier ayant à son bord du brut de Libye dans la zone visée (voir le document 92FUND/EXC.2/2, paragraphe 1.6), il conviendrait 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.

2 Le propriétaire du navire et le West of England Club ont également invoqué 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 aucun élément à l'appui de l'accusation portée contre le *Kuzbass*.

## 3 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

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

---

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