



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

COMITÉ EXÉCUTIF
1ère session
Point 4 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.1/3
18 septembre 1998
Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1992

SINISTRE EN ALLEMAGNE

Note de l'Administrateur

Résumé:	Le Fonds de 1992 recevra notification des poursuites judiciaires engagées par les autorités allemandes contre le propriétaire d'un navire suspecté d'avoir causé un événement de pollution par les hydrocarbures en Allemagne en 1996.
Mesures à prendre:	Donner à l'Administrateur des instructions concernant ce sinistre.

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 des courants et des vents sur ordinateur ont indiqué que le pétrole avait été déversé entre le 12 et le 18 juin à environ 60 à 100 milles marins au nord-ouest de l'île de Sylt. Les autorités allemandes ont commencé les opérations de nettoyage en mer et à terre et quelque 2 130 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. 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. 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 du brut provenant des plates-formes de la mer du Nord.

1.4 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.

2 Intervention du Fonds de 1992

2.1 Les autorités allemandes ont adressé notification du sinistre au Fonds de 1992. À ce qu'il semble, les autorités soutiennent que le navire d'où provenait le pétrole était un pétrolier à l'état lège. La définition du "navire" à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile vise également les pétroliers à l'état lège, tout comme le fait, par voie de référence, la définition du navire 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.

2.2 Les autorités allemandes ont informé le Fonds de 1992 que si leurs tentatives visant à recouvrer les coûts des opérations de nettoyage auprès du propriétaire et de son assureur échouaient, elles demanderaient réparation au Fonds de 1992.

2.3 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. Il faudra examiner cette question sur la base de toutes les preuves soumises et compte tenu de la définition du "navire" donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

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) (£31 millions).

3 Poursuites judiciaires

3.1 En juillet 1998, les autorités allemandes ont introduit une action devant le tribunal de première instance de Flensburg à l'encontre le propriétaire du navire et de son assureur, la West of England Ship Owner's Mutual Insurance Association (Luxembourg), afin de demander une indemnisation pour le coût des opérations mentionnées au paragraphe 1 ci-dessus, à raison d'un montant de DM2 610 226 (£890 000). Elles ont demandé au tribunal d'en notifier le Fonds de 1992 en application de l'article 7.6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

3.2 L'Administrateur a l'intention d'intervenir dans les poursuites pour protéger les intérêts du Fonds une fois que le Fonds de 1992 aura reçu notification des poursuites engagées à l'encontre du propriétaire du navire et de son assureur.

4 **Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre**

Le Comité exécutif est invité à:

- a) noter les renseignements fournis dans le présent document; et
 - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées concernant ce sinistre.
-