



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

COMITÉ EXÉCUTIF  
28ème session  
Point 4 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.28/7  
25 février 2005  
Original: ANGLAIS

## DIVERS

SINISTRE METTANT EN CAUSE LE CLUB P&I NORTH OF ENGLAND

NEFTERUDOVOZ-57M

### Note de l'International Group of P&I Clubs

**Résumé:**

Le navire-citerne russe destiné à la navigation fluviale et maritime a été mis en cause dans une collision qui a provoqué un déversement de fuel-oil lourd en mer Blanche dans la Fédération de Russie. Les tribunaux russes ont estimé que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ne s'appliquait pas au sinistre car celui-ci s'était produit dans les eaux intérieures de la Fédération de Russie et que les indemnités devaient donc être calculées selon les règles de cette dernière et non pas selon les règles établies par les traités internationaux. Les demandes d'indemnisation ont été calculées selon des formules théoriques.

**Mesure à prendre:**

Prendre note des renseignements fournis.

## 1 Introduction

- 1.1 Le présent document, établi par l'International Group of P&I Clubs, concerne un sinistre survenu dans la Fédération de Russie en septembre 2003. La faible importance de ce sinistre est certes telle que le Fonds de 1992 ne sera pas appelé à verser d'indemnités, mais étant donné l'intérêt que portent les États membres du Fonds à une application uniforme du régime international d'indemnisation, l'International Group souhaiterait attirer l'attention du Comité exécutif du Fonds de 1992 sur les circonstances du sinistre et sur la position adoptée par les tribunaux russes en ce qui concerne l'applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et l'étendue de la réparation à accorder pour les dommages causés à l'environnement.

## 2 Le sinistre

- 2.1 Le 1er septembre 2003, le pétrolier/minéralier *Nefterdovoz-57M* (2 605 tjb), transportant une cargaison de fuel-oil lourd, a abordé le pétrolier chypriote *Zoja I* (18 625 tjb) dans la grande rade d'Onega en mer Blanche (Fédération de Russie). Au moment du sinistre, le *Nefterdovoz-57M* manœuvrait aux côtés du *Zoja I* afin de procéder à un transfert de cargaison d'un navire à l'autre.
- 2.2 L'inspecteur s'occupant du sinistre au nom du propriétaire du navire a initialement estimé à 0,2 tonne la cargaison déversée. Toutefois, les autorités russes ont par la suite calculé que 53 893 tonnes avaient été déversées dont 8 893 avaient été récupérées par écumage.

### **3 Demandes d'indemnisation**

- 3.1 Une demande d'indemnisation d'un montant de 14 847 521 roubles (£242 000) au titre des dommages par pollution a été soumise à l'Inspection maritime spécialisée d'Arkhangelsk relevant du Ministère des ressources naturelles de la Fédération de Russie. Le montant réclamé était calculé selon la "méthodika", une méthode mise au point en 1967 pour quantifier les dommages causés à l'environnement. La méthode fait appel à une formule théorique permettant de déterminer l'étendue des dommages en fonction du volume des hydrocarbures déversés, de la sensibilité de la zone dans laquelle le déversement s'est effectué et du rythme de nettoyage des hydrocarbures.
- 3.2 Le *Nefterudovoz-57M* était assuré par le Club P&I North of England et détenait un certificat délivré par le Capitaine du port d'Astrakhan au nom du Gouvernement de la Fédération de Russie attestant que le navire était assuré conformément aux dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Registre maritime de navigation russe a classé le navire comme étant destiné à la navigation fluviale et maritime avec quelques restrictions pour cette dernière. Le navire a navigué ces dernières années en mer du Nord et en mer Baltique.
- 3.3 Les demandeurs ont saisi le tribunal d'arbitrage d'Arkhangel.
- 3.4 Lors de la procédure engagée devant ce tribunal, le propriétaire du navire a fait valoir que les demandes d'indemnisation concernant le sinistre devrait être régies par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile qui exclut les demandes au titre de l'altération de l'environnement fondées sur une quantification abstraite calculée selon des modèles théoriques.
- 3.5 Le tribunal d'arbitrage a rejeté l'argument du propriétaire du navire selon lequel l'indemnisation au titre des dommages par pollution devait être régie par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le tribunal a estimé que les dispositions de cette Convention s'appliquaient aux navires transportant des hydrocarbures et des produits pétroliers, faisant escale dans un port étranger et se trouvant en haute mer ou dans les eaux intérieures d'un État étranger. Le tribunal a également déclaré que le *Nefterudovoz-57M* qui était un navire destiné à la navigation à la fois fluviale et maritime procédait au moment des faits à des livraisons de produits pétroliers dans les eaux intérieures de la Fédération de Russie et relevait donc du règlement d'exploitation des navires du Ministère de la flotte fluviale russe approuvé aux termes de l'ordonnance n° 30 du 30 mars 2002 de ce ministère. Le tribunal a décidé que le calcul du montant des pertes devait donc s'effectuer en application du règlement de la Fédération de Russie et non pas selon les règles du droit international ou les dispositions de traités internationaux.
- 3.6 Dans un jugement d'avril 2004, le tribunal d'arbitrage a donné tort au propriétaire du navire qui doit verser 12 397 500 roubles, montant calculé selon la "méthodika". Le tribunal a ordonné que l'indemnité soit versée à la municipalité de la ville de Gorod Onega Onezhskiy.
- 3.7 Le propriétaire du navire a fait appel de la décision du tribunal d'arbitrage devant la cour d'appel d'Arkhangel puis devant la Cour de cassation de Saint-Pétersbourg en maintenant que la demande d'indemnisation devrait relever de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Ces deux tribunaux ont néanmoins maintenu la décision du tribunal d'arbitrage de première instance.
- 3.8 En janvier 2005, le Département de la frontière de la Région de l'Arctique du Service fédéral de sécurité a déposé une demande d'indemnisation pour un montant de 19 604 529 roubles (£368 000) pour le compte du secteur de la pêche. Cette demande a également été calculée selon la "méthodika".
- 3.9 Le Département de la frontière de la Région de l'Arctique a engagé devant le tribunal d'arbitrage d'Arkhangel une action contre le propriétaire du navire.
- 3.10 L'International Group a décidé d'appeler l'attention du Comité exécutif sur ce sinistre pour les raisons suivantes:

- i) Le tribunal d'arbitrage a déclaré que les dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile s'appliquaient aux navires transportant des hydrocarbures et des produits pétroliers, faisant escale dans un port étranger et se trouvant en haute mer ou dans les eaux intérieures d'un État étranger. Or, l'article II a) i) de cette Convention indique qu'elle s'applique aux dommages par pollution survenus sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un État contractant.
- ii) Lors d'un sinistre semblable, celui du *Victoriya* (Fédération de Russie, 30 août 2003) - un navire-citerne russe qui a pris feu et a explosé dans un terminal sur la Volga à l'intérieur des terres à 1300 km de la mer Caspienne et de la mer d'Azov - le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé à sa session d'octobre 2003 que les Conventions de 1992 étaient applicables en l'espèce puisque le *Victoriya* était un bâtiment de mer et que les dommages par pollution avaient été causés sur le territoire d'un État contractant.
- iii) L'International Group étant fermement convaincu que les demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution causés par le sinistre du *Nefterudovoz-57M* devraient être régies par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les demandes d'indemnisation calculées d'après la "méthodika" ne devraient pas être recevables conformément à la politique du Fonds de 1992 qui veut que les demandes d'indemnisation pour des dommages causés à l'environnement ne soient pas accueillies si elles reposent sur une quantification abstraite établie selon des modèles théoriques (voir le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992, édition de novembre 2002, page 30).

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

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

---