



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

COMITÉ EXÉCUTIF  
41ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.41/8  
30 mai 2008  
Original: ANGLAIS

## SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

### VOLGONEFT 139

#### Note de l'Administrateur

**Objet du document:**

Informar le Comité des faits récents concernant ce sinistre.

**Résumé du sinistre à ce jour:**

Le 11 novembre 2007, le navire-citerne *Volgoneft 139*, immatriculé en Fédération de Russie, s'est brisé en deux dans le détroit de Kerch qui relie la mer d'Azov à la mer Noire, entre la Fédération de Russie et l'Ukraine. Il semblerait qu'entre 1 200 et 2 000 tonnes de fuel-oil se soient déversées au moment du sinistre.

Quelque 50 kilomètres de côtes ont été polluées par les hydrocarbures aussi bien en Fédération de Russie qu'en Ukraine. Le nettoyage de la côte en Fédération de Russie aurait été effectué par l'armée russe. De lourdes pertes d'oiseaux, soit plus de 30 000, ont été signalées.

La Fédération de Russie est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds et est donc un État Membre du Fonds de 1992, alors que l'Ukraine est seulement partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Le navire appartenait à JSC Volgotanker qui a, depuis, été déclaré en faillite par le tribunal de commerce de Moscou. Le propriétaire du navire était couvert par une assurance de protection et d'indemnisation auprès d'Ingosstrakh (Fédération de Russie) à hauteur de US\$5 millions (£2,5 millions), ce qui est très inférieur au montant de limitation minimal prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile qui est de 4,51 millions de DTS (£3,7 millions)<sup><1></sup>. Il y a donc un 'déficit d'assurance' de quelque 1,5 million de DTS (£1,2 million).

Dans une décision émise en février 2008, le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Petersbourg et de Léningrad a déclaré qu'un fonds de limitation avait été constitué par une lettre de garantie d'Ingosstrakh à hauteur de 3 millions de DTS (£2,5 millions).

Ingosstrakh n'appartenant pas à l'International Group of P&I Clubs, l'accord STOPIA n'est donc pas applicable.

<1>

Dans le présent document, la conversion des devises a été faite au taux de change en vigueur au 29 mai 2008 (1 DTS = £0,8204, US\$ 1 = £0,5058 et £1 = R46,8115).

Ingosstrakh a fait valoir pour sa défense devant le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Petersbourg et de Léningrad que le déversement résultait d'un phénomène naturel d'un caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible et que le propriétaire du navire et Ingosstrakh n'étaient pas responsables du dommage de pollution que ce déversement avait causé. Si ce moyen de défense devait être accepté, le Fonds de 1992 serait d'emblée tenu de verser des indemnités aux victimes du déversement.

Le gouvernement central et autorités régionales russes ont présenté des demandes d'indemnisation s'élevant à R8 432 millions (£180 millions) qui n'étaient pas, sauf une, accompagnées de pièces justificatives. Une demande de R4 millions (£88 000) a été présentée au tribunal d'arbitrage de Saint-Petersbourg par le port de commerce de Kerch (Ukraine). Cette demande sera en concurrence avec les autres demandes d'indemnisation présentées contre le fonds de limitation constitué par le propriétaire du navire devant le tribunal d'arbitrage de Saint-Petersbourg.

Le montant d'indemnisation total disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds est de 203 millions de DTS (£166,8 millions). Les sommes totales réclamées à ce jour dépassent ce montant.

***Faits récents:***

En avril 2008, une réunion s'est tenue à Londres entre les représentants du Gouvernement russe, un des demandeurs russes, le propriétaire du navire et des membres du Secrétariat. Ingosstrakh, qui était invité, n'a pas participé à la réunion au cours de laquelle il a été convenu que les représentants et les experts du Fonds de 1992 devraient se rendre à Moscou afin d'examiner les demandes d'indemnisation résultant de ce sinistre (paragraphe 6.2).

En mai 2008, des réunions se sont tenues à Moscou au ministère des transports où de nouvelles demandes d'indemnisation ont été présentées. Lors des réunions, il a été convenu que les représentants et les experts du Fonds de 1992 se rendraient également dans la région touchée par le déversement d'hydrocarbures pour y avoir des entretiens avec les autorités régionales. Cette visite a été programmée pour juin 2008 (paragraphe 6.3).

***Mesures à prendre:***

Prendre note des informations communiquées.

## 1 Résumé du sinistre

Navire	<i>Volgoneft 139</i>
Date du sinistre	11.11.2007
Lieu du sinistre	Détroit de Kerch, entre la mer d'Azov et la mer Noire, qui sépare la Fédération de Russie et l'Ukraine
Cause du sinistre	Rupture
Quantité d'hydrocarbures déversée	Entre 1 200 et 2 000 tonnes de fuel-oil environ
Zone touchée	Péninsule de Taman, pointe de Tuzla et pointe de Chushka en Fédération de Russie
État du pavillon	Fédération de Russie
Jauge brute (tjb)	3 463 tjb
Assureur P&I	Ingosstrakh
Couverture P&I	US\$5 millions (£2,5 millions)
Limite fixée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile	4,51 millions de DTS (£3,7 millions)
Limite fixée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds	203 millions de DTS (£166,8 millions)
Applicabilité de STOPIA/TOPIA	Non
Demandes d'indemnisation à ce jour	Gouvernement central et autorités régionales russes: R8 446,2 millions (£180,4 millions) Autorités portuaires de Kerch (Ukraine): R4,1 millions (£88 000)

## 2 Le sinistre

- 2.1 Le 11 novembre 2007, le navire-citerne *Volgoneft 139* (3 463 tjb, construit en 1978), immatriculé en Fédération de Russie, s'est brisé en deux dans le détroit de Kerch qui relie la mer d'Azov à la mer Noire, entre la Fédération de Russie et l'Ukraine. Le navire-citerne était à l'ancre lorsqu'une forte tempête a produit des vagues atteignant six mètres.
- 2.2 Le navire-citerne transportait 4 077 tonnes de fuel-oil lourd, dont entre 1 200 et 2 000 tonnes auraient été déversées. La section arrière du navire étant restée à la surface, le capitaine a réussi, en utilisant les moteurs de secours, à l'échouer sur un banc de sable qui se trouvait à proximité. Les membres d'équipage ont été secourus et amenés au port voisin de Kavkaz (Fédération de Russie). Après que l'on a retiré 913 tonnes de fuel-oil lourd, la section arrière du navire a été remorquée jusqu'à Kavkaz où elle se trouve pour inspection. La section avant du navire est restée à la surface un certain temps avant de couler. Un mois après le sinistre, elle a été partiellement relevée et 1 200 tonnes de fuel-oil ont été récupérées dans les citernes 1 et 2. Elle repose toujours sur le fond marin.
- 2.3 Un autre navire-citerne, le *Volgoneft 123*, chargé d'une cargaison de fuel-oil, s'est également trouvé en sérieuses difficultés et des mesures de sauvegarde ont été prises pour éviter un déversement d'hydrocarbures. On croit savoir que 4 000 tonnes de fuel-oil lourd ont été enlevées du navire et qu'il n'y a pas eu de déversement. Trois autres navires qui transportaient du soufre (*Volnogorsk*, *Nakhichevan* et *Kovel*) ont également sombré dans la même zone dans les deux heures qui ont suivi ce sinistre; quatre membres d'équipage de navires se trouvant dans la zone à ce moment ont péri et quatre autres ont été portés disparus.

### **3 Opérations de nettoyage et interventions**

- 3.1 Selon les comptes rendus que les médias ont donnés du sinistre, quelque 50 kilomètres de côtes ont été touchées par les hydrocarbures, aussi bien en Fédération de Russie qu'en Ukraine. La côte de la péninsule de Taman, la pointe de Tuzla ainsi que celle de Chushka et les plages situées à proximité des villages d'Ilyich et de Priazovskii auraient été en grande partie polluées par les hydrocarbures (voir la carte en annexe). Un centre commun de crise a été mis sur pied afin de coordonner les interventions de la Fédération de Russie et de l'Ukraine et il semblerait que des mesures aient été prises afin de contenir et de récupérer les hydrocarbures en mer. Il semblerait que les opérations de nettoyage de la côte de la Fédération de Russie aient été menées par l'armée russe sous le contrôle du Premier Ministre, M. Viktor Soubkov.
- 3.2 Au cours des opérations en mer, 200 tonnes de fuel-oil lourd ont été récupérées. Les autorités russes ont fait savoir qu'une quantité inconnue d'hydrocarbures s'était accumulée sur le fond marin. Lors du nettoyage des côtes, quelque 70 000 tonnes de déchets mazoutés ont été enlevées avec un mélange de terre, de sable et d'herbier.
- 3.3 De lourdes pertes, soit plus de 30 000, ont été signalées parmi la population d'oiseaux et un représentant de la fondation Sea Alarm, organisme environnemental qui a son siège en Belgique, s'est rendu en Fédération de Russie pour tenter de participer aux efforts de remise en état des zones naturelles.

### **4 Convention de 1992 sur la responsabilité civile et Convention de 1992 portant création du Fonds**

La Fédération de Russie est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds, tandis que l'Ukraine est uniquement partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

### **5 Le propriétaire du navire et son assureur**

- 5.1 Le *Volgoneft 139* appartenait à JSC Volgotanker. En mars 2008, Volgotanker a été déclaré en faillite par le tribunal de commerce de Moscou.
- 5.2 Le *Volgoneft 139* était couvert par une assurance de protection et d'indemnisation auprès d'Ingosstrakh à hauteur de US\$5 millions (£2,5 millions). Cette couverture d'assurance correspond à 3 millions de DTS (soit le montant minimal prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile avant novembre 2003). Ce montant minimal (après novembre 2003) est de 4 510 000 de DTS (£3,7 millions). Il y a donc un 'déficit d'assurance' d'environ 1,5 million de DTS (£1,2 million).
- 5.3 The *Volgoneft 139* n'était pas assuré par l'un des clubs P&I affiliés à l'International Group of P&I Clubs et n'était donc pas couvert par l'accord STOPIA 2006.

### **6 Réunions entre les autorités russes et les membres du Secrétariat**

- 6.1 En novembre et décembre 2007, l'Administrateur et le Chef du Service des demandes d'indemnisation ont pris contact avec l'ambassade de la Fédération de Russie à Londres et le ministère des transports à Moscou pour offrir aux autorités russes l'aide du Fonds de 1992 pour faire face à ce sinistre. Plusieurs réunions ont eu lieu dans les bureaux du Fonds de 1992 afin d'expliquer en détail aux autorités russes le fonctionnement du régime d'indemnisation et de leur fournir des informations. Le Fonds de 1992 a renouvelé son offre d'aider les autorités russes en proposant notamment de dépêcher des experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) qui étaient de permanence et se tenaient prêts à se rendre en Fédération de Russie pour suivre la situation et donner des conseils aux autorités russes si des demandes d'indemnisation devaient être présentées par la suite. Toutefois, aucune réponse officielle n'ayant été reçue des autorités russes et faute des lettres d'invitation et visas nécessaires, ni les

représentants du Fonds de 1992 ni les experts de l'ITOPF n'ont pu se rendre dans la région touchée par le sinistre pour contrôler les opérations de nettoyage.

- 6.2 En avril 2008, une réunion s'est tenue à Londres entre les représentants du Gouvernement russe, l'un des demandeurs russes, le propriétaire du navire et des membres du Secrétariat. Ingosstrakh, qui était invité, n'a pas participé à la réunion au cours de laquelle le Fonds de 1992 a indiqué qu'il avait besoin de temps pour traduire les documents présentés par le demandeur russe. Ce dernier et le Fonds de 1992 sont convenus de demander conjointement au tribunal d'accorder aux parties suffisamment de temps pour examiner les pièces et discuter leur contenu. Il a également été décidé que les représentants et les experts du Fonds de 1992 se rendraient à Moscou pour étudier les demandes d'indemnisation nées du sinistre.
- 6.3 En mai 2008, des réunions se sont tenues à Moscou au ministère des transports où de nouvelles demandes d'indemnisation ont été présentées. Lors des réunions, la délégation russe a fait savoir au Fonds de 1992 que, sur ordre du Gouvernement de la Fédération de Russie, le ministère des transports serait le principal interlocuteur et s'exprimerait au nom de l'ensemble des autorités centrales et régionales qui feraient des demandes. La délégation russe a indiqué qu'elle préparait les pièces justificatives requises qui seraient présentées prochainement au Fonds de 1992 avec des traductions en anglais. La question du 'déficit d'assurance' a été examinée à la réunion. La délégation a déclaré comprendre le problème et indiqué qu'une solution serait trouvée si toutes les parties faisaient preuve de bonne volonté. Il a été noté qu'en droit russe, les accords internationaux prévalent sur la législation nationale et que les autorités russes étudieraient la question de savoir qui devait payer le 'déficit d'assurance' (Ingosstrakh ou le Gouvernement russe). Les autorités russes se proposaient de soumettre au Fonds de 1992 un document contenant leur analyse juridique. Il a été convenu que les représentants et les experts du Fonds de 1992 devraient également se rendre dans la région touchée par le déversement d'hydrocarbures pour y avoir des entretiens avec les autorités régionales. Cette visite a été programmée pour juin 2008.

## 7 Demandses d'indemnisation

7.1 Au 29 mai 2008, le bilan des demandes d'indemnisation s'établit tel qu'indiqué dans le tableau ci-après:

Catégorie de demande	Demandeur	Montant	Montant	Situation actuelle
Opérations de nettoyage	Entreprise de nettoyage	R73,5 millions	£1,6 million	Documentation en cours d'examen par les experts.
Dommages à l'environnement	Ministère des ressources naturelles	R6 048,6 millions	£129,2 millions	Aucune pièce justificative n'a été présentée. Demandes d'indemnisation calculées sur la base d'une formule ('Methodika').
Opérations de nettoyage	Ministère des situations d'urgence	R4 millions	£85 000	Aucune pièce justificative n'a été présentée
Opérations de nettoyage	Autorités régionales	R100,5 millions	£2,1 millions	Aucune pièce justificative n'a été présentée
Opérations de nettoyage	Autorités régionales	R400 millions	£8,5 millions	Aucune pièce justificative n'a été présentée
Mesures de remise en état	Autorités régionales	R1 819,6 millions	£38,9 millions	Aucune pièce justificative n'a été présentée
		<b>R8 446,2 millions</b>	<b>£180,4 millions</b>	

- 7.2 Les autorités centrales et régionales russes ont présenté des demandes d'indemnisation pour un montant total de R8 446,2 millions (£180,4 millions). Ces demandes concernent les coûts des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde ainsi que les coûts de la remise en état du milieu marin.
- 7.3 En janvier 2008, le Fonds de 1992 a reçu une demande d'indemnisation d'un montant de R73,5 millions (£1,6 million) d'une entreprise russe de nettoyage au titre des opérations de nettoyage, des dépenses afférentes au déchargement des hydrocarbures de la section arrière du navire-citerne, du remorquage de la section arrière jusqu'au port de Kavkaz (Fédération de Russie) et du coût de l'enlèvement des hydrocarbures de la section avant qui avait coulé. La demande d'indemnisation est en cours d'examen par les experts du Fonds de 1992.
- 7.4 À la réunion de mai 2008, les autorités russes ont informé le Fonds de 1992 que le ministère des ressources naturelles avait présenté une demande d'indemnisation de quelque R6 048,6 millions (£129,2 millions). Cette demande a été calculée sur la base d'une formule (Methodika). Les autorités russes ont également fait savoir au Fonds de 1992 que la documentation concernant cette demande et toutes les autres demandes mentionnées dans le tableau au paragraphe 7.1 était en cours de préparation et serait transmise au Fonds prochainement.
- 7.5 En mai 2008, le port de commerce de Kerch (Ukraine) a présenté une demande d'indemnisation au tribunal d'arbitrage de Saint-Pétersbourg, d'un montant total de R4 105 561 (£87 000), concernant des dommages aux biens et les dépenses encourues pour les opérations de nettoyage. Cette demande porte sur les dommages causés en Ukraine, qui est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile sans être partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le Fonds de 1992 n'aura donc pas à verser des indemnités en ce qui concerne cette demande, laquelle modifiera cependant la répartition du fonds de limitation du propriétaire du navire avec des effets mineurs sur le montant d'indemnisation total disponible.
- 7.6 Des demandes d'indemnisation pourraient être présentées par le Comité d'État des pêches concernant les préjudices subis par le secteur de la pêche.

## **8 Actions en justice**

### *Demandes d'indemnisation*

- 8.1 En février 2008, le Fonds a reçu du tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léninegrad une notification l'informant de la procédure engagée par l'entreprise de nettoyage contre le propriétaire du navire, l'assureur P&I et le Fonds de 1992 (paragraphe 7.3).
- 8.2 En mai 2008, le Fonds a reçu du tribunal d'arbitrage une autre notification l'informant de la procédure engagée par le port de commerce de Kerch (paragraphe 7.5).

### *Actions en limitation*

- 8.3 Le propriétaire du navire a engagé une action en limitation auprès du tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léninegrad.
- 8.4 En février 2008, le tribunal a rendu un jugement dans lequel il fait savoir qu'un fonds de limitation avait été constitué par une lettre de garantie d'Ingosstrakh à hauteur de 3 millions de DTS, soit l'équivalent de R116 636 700 (£2,5 millions).
- 8.5 À l'audience d'avril 2008, le Fonds de 1992 a déposé des conclusions dans lesquelles il demande au tribunal de lui laisser le temps nécessaire pour examiner les demandes d'indemnisation et entamer des discussions avec les demandeurs. Dans ses conclusions, le Fonds de 1992 a fait valoir que le montant de limitation du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile étant actuellement de 4,51 millions de DTS (£3,7 millions) et, selon la Constitution russe, les conventions

internationales auxquelles la Fédération de Russie est partie prévalant sur le droit interne russe, la décision du tribunal établissant le fonds de limitation du propriétaire du navire devrait par conséquent être modifiée.

- 8.6 En mai 2008, la cour d'appel a rendu une décision rejetant la demande du Fonds de 1992 et confirmant le jugement du tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léninegrad qui établit le fonds de limitation du propriétaire du navire pour un montant, en roubles russes, équivalent à 3 millions de DTS.
- 8.7 Le Fonds de 1992 examinera, en concertation avec son juriste russe, la décision du tribunal dès qu'elle sera publiée et décidera ou non de faire appel devant le tribunal de seconde instance (cour de cassation).

*Phénomène naturel d'un caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible*

- 8.8 Ingosstrakh a présenté sa défense devant la cour, faisant valoir que le sinistre avait été totalement provoqué par un phénomène naturel d'un caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible et que, par conséquent, la responsabilité du propriétaire du *Volgoneft 139* ne saurait être engagée (article III.2 a) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile). Si cet argument devait être accepté par le tribunal, le propriétaire du navire et son assureur seraient exonérés de leur responsabilité et le Fonds de 1992 serait tenu d'emblée de verser des indemnités aux victimes du déversement (article 4.1a) de Convention de 1992 portant création du Fonds).
- 8.9 Les experts engagés par le Fonds de 1992 examinent actuellement les informations disponibles concernant les conditions météorologiques dans la région et les circonstances au moment du sinistre pour établir la validité de la défense du propriétaire du navire.

**9 Examen de la question par l'Administrateur**

- 9.1 Il est important, tout d'abord, de ne pas oublier qu'il s'agit d'un sinistre dans lequel le Fonds de 1992 n'a pas été en mesure d'intervenir dès le départ et il est donc très difficile de connaître avec certitude les circonstances qui ont entouré le déversement d'hydrocarbures. Les vues exprimées dans ce document ne peuvent donc que revêtir un caractère préliminaire, en attendant une enquête plus approfondie sur les divers aspects du sinistre.
- 9.2 L'Administrateur note avec satisfaction que les autorités russes ont invité les experts et les représentants du Fonds de 1992 à se rendre à Moscou et dans la région touchée par le sinistre. Il aimerait, cependant, porter les questions ci-après à l'attention du Comité exécutif.
- Les tribunaux russes ont considéré que la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était limitée à 3 millions et non 4,51 millions de DTS. Cette décision va clairement à l'encontre de ladite Convention, telle qu'amendée en novembre 2003.
  - Le propriétaire du navire et Ingosstrakh cherchent à s'exonérer de leur responsabilité concernant le sinistre. S'ils y parviennent, le Fonds de 1992 sera d'emblée tenu de payer des indemnités.
  - Une des demandes d'indemnisation présentées par le Gouvernement central russe concerne des dommages à l'environnement, qui ont été évalués sur la base d'une formule, ce qui est contraire à l'article I.6 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
  - Les demandes d'indemnisation qui ont été présentées du fait du sinistre dépassent déjà le montant maximal disponible en vertu des Conventions de 1992. Si le Comité exécutif devait, à un moment futur, autoriser l'Administrateur à conclure des accords de règlement concernant les demandes d'indemnisation et à verser des indemnités, il lui faudrait également arrêter un niveau de paiement approprié.

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

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des informations contenues dans le présent document; et
- b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera pertinentes pour le traitement de ce sinistre.

\* \* \*



# ANNEXE

