



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

COMITÉ EXÉCUTIF
44ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.44/6
12 mars 2009
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

VOLGONEFT 139

Note de l'Administrateur

Objet du document:	Informar le Comité exécutif des derniers événements survenus concernant ce sinistre.
Résumé du sinistre à ce jour:	<p>Le 11 novembre 2007, le navire-citerne <i>Volgoneft 139</i>, 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.</p> <p>Quelque 250 kilomètres de côtes ont été pollués 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 des villageois locaux, des fonctionnaires municipaux et des fonctionnaires de l'administration régionale, des services d'urgence civile, des entreprises privées spécialisées dans la lutte contre la pollution et les forces armées russes.</p> <p>Le navire appartenait à JSC Volgotanker qui a, depuis lors, 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). Il semble que la couverture d'assurance soit limitée à 3 millions de DTS (£2,9 millions)^{<1>}, 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 (£4,3 millions). Il y a donc un 'déficit d'assurance' de quelque 1,5 million de DTS (£1,4 million).</p> <p>L'assureur n'appartenant pas à l'International Group of P&I Clubs, l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA) n'est donc pas applicable.</p> <p>Dans une décision émise en février 2008, le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léningrad a déclaré qu'un fonds de limitation avait été constitué par une lettre de garantie à hauteur de 3 millions de DTS (£2,9 millions).</p>

<1> Dans le présent document, la conversion des devises a été faite au taux de change en vigueur au 11 février 2009 (1 DTS = £0,9606 et £1 = R50,4792).

Dans un arrêt rendu en septembre 2008, la Cour de cassation de la région de Saint-Pétersbourg et de Leningrad a confirmé le jugement du tribunal d'arbitrage indiquant que le fonds de limitation avait été constitué à hauteur de 3 millions de DTS (£2,9 millions). Le Fonds a fait appel de ce jugement devant la Cour suprême de Moscou.

L'assureur a fait valoir pour sa défense devant le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Leningrad que le déversement résultait d'un phénomène naturel d'un caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible et que le propriétaire du navire et l'assureur 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.

Les experts du Fonds examinent actuellement les preuves disponibles sur les causes du déversement et ont conclu à titre provisoire que la tempête du 11 novembre 2007 ne revêtait pas un caractère exceptionnel mais qu'elle était irrésistible en ce qui concerne le *Volgoneft 139*, car les normes de conception du navire ne lui permettaient pas de résister aux conditions régnant à ce moment. Toutefois, ils ont également conclu qu'elle n'était pas inévitable, dans ce sens que le navire n'aurait pas dû être exposé à la tempête comme cela a été le cas.

Des demandes d'indemnisation s'élevant au total à R8 193,9 millions (£162,3 millions) ont été soumises comme suite au sinistre.

Le montant total d'indemnisation 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 (£195 millions).

Faits récents:

À une audience tenue en décembre 2008 devant le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Leningrad, le Fonds de 1992 a de nouveau demandé au tribunal d'accorder davantage de temps à ses experts pour qu'ils examinent les demandes et discutent avec les demandeurs. Le tribunal, par une décision provisoire, a accepté de repousser son examen sur le fond jusqu'à une audience fixée à la fin de mars 2009. À la même audience, le Fonds a soumis des écritures demandant au tribunal d'arbitrage de reconsidérer sa décision antérieure sur le fonds de limitation du propriétaire du navire. Le tribunal se prononcera sur ce point à la prochaine audience en mars 2009.

En décembre 2008, la Cour suprême a confirmé la décision prise par la Cour de cassation au sujet du fonds de limitation prévu par la Convention sur la responsabilité civile. Le Fonds devra maintenant attendre que le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Leningrad ait examiné ses écritures sur la question, ce qu'il fera en mars 2009.

Les experts du Fonds examinent actuellement les documents fournis à l'appui des diverses demandes.

Mesures à prendre:

Prendre note des informations fournies.

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, Fédération de Russie et Ukraine
État du pavillon	Fédération de Russie
Jauge brute (tjb)	3 463 tjb
Assureur P&I	Ingosstrakh
Couverture P&I	3 millions de DTS (£2,9 millions)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	4,51 millions de DTS (£4,3 millions)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (£195 millions)
Applicabilité de STOPIA/TOPIA	Non
Demandes d'indemnisation à ce jour	R8 193,9 millions (£162,3 millions)

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 un gros temps avec une forte houle. La section arrière du navire étant restée à la surface, le capitaine a réussi, en utilisant les moteurs auxiliaires, 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). La section avant du navire est restée à la surface à l'ancre un certain temps avant de couler.
- 2.2 Le navire-citerne transportait 4 077 tonnes de fuel-oil lourd, dont 1 200 à 2 000 tonnes auraient été déversées. Après que l'on eut retiré 913 tonnes de fuel-oil lourd, la section arrière du navire a été remorquée jusqu'à Kavkaz où elle se trouve pour inspection. Un mois après le sinistre, la section avant a été relevée temporairement et 1 200 tonnes de fuel-oil ont été récupérées dans les citernes 1 et 2. En août 2008, cette section a de nouveau été relevée et remorquée jusqu'au port de Kavkaz pour éviter que la pollution ne se poursuive.

3 Opérations de nettoyage et mesures d'intervention prises

- 3.1 Quelque 250 kilomètres de côtes auraient été touchés 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 du village d'Ilyich 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 des mesures ont été prises afin de contenir et de récupérer les hydrocarbures en mer. Les opérations de nettoyage de la côte dans la partie russe semblent avoir été menées par des villageois locaux, des fonctionnaires municipaux et des fonctionnaires de l'administration régionale, des services d'urgence civile, des entreprises privées spécialisées dans la lutte contre la pollution et les forces armées et forces d'intervention civiles russes sous le contrôle du Premier Ministre, M. Victor Soubkov.

- 3.2 Au cours des opérations en mer, 200 tonnes de fuel-oil lourd auraient été récupérées. Les autorités ukrainiennes ont fait savoir qu'une quantité inconnue d'hydrocarbures s'était accumulée sur le fond marin. Cependant, les responsables de l'administration régionale de Krasnodar pensent que cela est peu probable. Lors du nettoyage dans la partie russe des côtes, quelque 70 000 tonnes de déchets mazoutés auraient 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. L'Ukraine a déposé sa ratification de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile auprès du Secrétaire général de l'OMI le 28 novembre 2007. Cette convention n'entrera donc en vigueur pour l'Ukraine qu'en novembre 2008. Ce pays n'a pas adhéré à la Convention de 1992 portant création du Fonds et ne l'a pas davantage ratifiée.

5 Le propriétaire du navire et son assureur

- 5.1 Le *Volgoneft 139* appartenait à JSC Volgotanker. En mars 2008, cette société a été déclarée 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 3 millions de DTS (£2,9 millions), soit le montant minimal prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile avant novembre 2003. Or, depuis novembre 2003, ce montant minimal est de 4 510 000 DTS (£4,3 millions). Il y a donc un 'déficit d'assurance' d'environ 1,5 million de DTS (£1,4 million).
- 5.3 Le *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 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA).

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. En particulier, le Fonds de 1992 a offert d'envoyer des experts de l'International Tanker Owner's Pollution Federation (ITOPF) qui étaient en attente, prêts à se rendre en Fédération de Russie pour étudier la situation et donner des avis aux autorités russes en prévision de demandes d'indemnisation ultérieures. Mais aucune réponse officielle n'a été reçue des autorités russes et faute des lettres d'invitation et des visas nécessaires, ni les représentants du Fonds de 1992 ni les experts de l'ITOPF n'ont pu se rendre dans la zone touchée pour suivre 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, des membres du Secrétariat et les experts du Fonds de 1992. Ingosstrakh, qui était invité, n'a pas participé à la réunion au cours de laquelle le Fonds de 1992 et le demandeur 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 a indiqué qu'une solution serait trouvée si toutes les parties faisaient preuve de bonne volonté. La délégation russe a fait observer 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). Il a été dit que les autorités russes se proposaient de soumettre au Fonds de 1992 un document exposant 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.

- 6.4 En juin 2008, une équipe de représentants et d'experts du Fonds de 1992 s'est rendue à Moscou, à Krasnodar et à Novorossiysk pour y avoir des entretiens avec les autorités centrales et régionales ainsi qu'avec un autre demandeur et pour examiner la zone touchée par le déversement. Lors de ce déplacement, des réunions ont eu lieu avec des représentants du Ministère des transports, du Ministère des ressources naturelles (Rosprirodnador), de l'administration de la région de Krasnodar et une entreprise de nettoyage installée à Novorossiysk. Une visite sur le terrain a aussi été effectuée au port de Kavkaz où les représentants et les experts du Fonds ont examiné la section arrière du *Volgoneft 139*, arrimée à un poste à l'extérieur du port principal. Les représentants du Fonds de 1992 ont également été emmenés par bateau sur place dans le détroit de Kerch où la section avant gisait sur le fond. Il a été observé que, sept mois environ après le sinistre, des hydrocarbures s'échappaient encore de la section avant de l'épave comme on pouvait le voir d'après les reflets à la surface de l'eau. Au cours de la visite, des renseignements utiles concernant les causes du sinistre ont été fournis et il a été demandé un complément d'information en ce qui concerne les demandes d'indemnisation. Il a été convenu que les représentants et les experts du Fonds se rendraient de nouveau en Fédération de Russie pour y tenir d'autres réunions avec les autorités nationales et régionales.
- 6.5 Une autre visite à Moscou, Krasnodar, Novorossiysk et Temryuk a eu lieu en septembre 2008. Au cours de cette visite, les représentants du Fonds de 1992 ont rencontré les représentants du Ministère des transports, du Ministère des ressources naturelles, du gouvernement régional de Krasnodar et des demandeurs. Au cours des trois visites effectuées en Fédération de Russie, les représentants et les experts du Fonds de 1992 ont bénéficié de l'assistance des autorités russes.
- 6.6 Il est prévu que d'autres visites en Fédération de Russie aient lieu en 2009.

7 Procédure en limitation et 'déficit d'assurance'

- 7.1 En février 2008, le Fonds a reçu une notification du tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léninegrad sur la procédure engagée par une entreprise de nettoyage russe contre le propriétaire du navire, l'assureur P&I et le Fonds de 1992. Divers autres demandeurs ont également engagé une procédure devant le même tribunal (voir la section 9).
- 7.2 En février 2008, dans le cadre de ces procédures, le tribunal a rendu une décision par laquelle il déclarait que le fonds de limitation du propriétaire avait été constitué au moyen d'une lettre de garantie d'Ingosstrakh d'un montant de R116 636 700 qui équivalait à 3 millions de DTS (£2,9 millions).
- 7.3 À une audience tenue en avril 2008, le Fonds de 1992 a présenté des écritures demandant au tribunal de lui accorder du temps pour qu'il puisse examiner les demandes et en discuter avec les demandeurs. Dans ses écritures, le Fonds de 1992 a fait valoir que la limite de responsabilité actuelle du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était de 4,51 millions de DTS (£4,3 millions) et que, conformément à la constitution russe, les conventions internationales auxquelles la Fédération de Russie est partie l'emportent sur le droit interne russe et que de ce fait la décision par laquelle le tribunal a institué le fonds de limitation du propriétaire du navire à seulement 3 millions de DTS (£2,9 millions) devait être modifiée.
- 7.4 En mai 2008, la cour d'appel a rendu une décision rejetant la demande du Fonds de 1992 et confirmant la décision par laquelle le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léninegrad a constitué

le fonds de limitation du propriétaire du navire pour un montant en roubles équivalant à 3 millions de DTS.

- 7.5 Le Fonds de 1992, après avoir examiné la décision de la cour a décidé de faire appel auprès de la deuxième cour d'appel (Cour de cassation).
- 7.6 En septembre 2008, la Cour de cassation a rendu une décision par laquelle elle a rejeté l'appel du Fonds de 1992. Dans ses considérants, la Cour a estimé que, dans la mesure où le droit russe continuait d'établir que la limite de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur responsabilité civile était dans le cas du *Volgoneft 139* de R116 636 700, soit l'équivalent de 3 millions de DTS (£2,9 millions), il appartenait aux tribunaux russes d'appliquer les limites de responsabilité telles que publiées dans le journal officiel russe.
- 7.7 Le Fonds de 1992 a de nouveau fait appel de ce jugement devant la Cour suprême à Moscou en arguant que la décision de la Cour de cassation allait clairement à l'encontre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile telle que modifiée avec effet au 1er novembre 2003.
- 7.8 À une audience tenue en décembre 2008 devant le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Petersbourg et de Leningrad, le Fonds de 1992 a de nouveau demandé à ce dernier d'accorder à ses experts davantage de temps pour examiner les demandes et en discuter avec les demandeurs. Le tribunal, aux termes d'une décision provisoire, a accepté de repousser son examen des demandes sur le fond jusqu'à une audience fixée à la fin de mars 2009. À la même audience, le Fonds a soumis des écritures dans lesquelles il demandait au tribunal d'arbitrage de reconsidérer sa décision antérieure concernant le fonds de limitation du propriétaire du navire au motif que les modifications des limites du montant disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds établies en novembre 2003 avaient été officiellement publiées en Russie en octobre 2008 et que ce texte modifié faisait donc dorénavant partie du droit national russe. Le tribunal a déclaré qu'il n'était pas disposé à se prononcer sur la question du relèvement du fonds de limitation à ce stade mais qu'il le ferait ultérieurement.
- 7.9 En décembre 2008, la Cour suprême a confirmé la décision de la Cour de cassation (voir le paragraphe 7.6). Le Fonds devra maintenant attendre l'examen auquel le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Petersbourg et de Leningrad va soumettre les écritures du Fonds concernant le fonds de limitation prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, examen qui aura lieu en mars 2009 (voir le paragraphe 7.8).

Examen de la question par le Comité exécutif en mars, juin et octobre 2008

- 7.10 Le Comité exécutif a examiné cette question en mars, juin et octobre 2008. À la session du Comité d'octobre 2008, de nombreuses délégations se sont déclarées très préoccupées et déçues par le fait que le Gouvernement russe ne s'était pas montré disposé à reconnaître qu'il n'avait pas appliqué correctement les Conventions. Ces délégations ont déclaré qu'elles escomptaient que le Gouvernement russe prendrait à sa charge le 'déficit d'assurance' puisque c'était lui, et non pas la compagnie d'assurance, qui était responsable de bien appliquer les Conventions. Deux délégations ont émis l'avis que si le Gouvernement russe n'acceptait pas sa responsabilité en ce qui concernait le 'déficit d'assurance', le Fonds de 1992, qui avait pour responsabilité générale d'indemniser les victimes de dommages par pollution causés à l'occasion de déversements d'hydrocarbures, devrait payer le montant manquant et devrait alors engager une action récursoire contre le Gouvernement russe. Une autre solution a également été suggérée selon laquelle le Fonds de 1992 pourrait déduire le montant correspondant au 'déficit d'assurance' de la réparation due au Gouvernement russe (voir le document 92FUND/EXC.42/14, paragraphe 3.8.11).

8 Cause du sinistre

- 8.1 Ingosstrakh a présenté au tribunal des moyens de défense selon lesquels le sinistre a été entièrement provoqué par un phénomène naturel d'un caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible et que la responsabilité du propriétaire du *Volgoneft 139* n'était absolument pas en cause (article III.2 a) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile). Si le tribunal acceptait cet argument, le propriétaire du navire et son assureur seraient exonérés de toute responsabilité et le Fonds de 1992 serait tenu d'emblée de verser des indemnités aux victimes du déversement (article 4.1 a) de la Convention de 1992 portant

création du Fonds).

- 8.2 À sa session d'octobre 2008, le Comité exécutif a été informé que le Fonds de 1992 avait nommé une équipe d'experts chargée d'examiner les conditions météorologiques dans la zone du sinistre et les circonstances qui l'entouraient au moment du sinistre, afin de déterminer la validité de la défense présentée par le propriétaire du navire. Les experts se sont rendus sur le lieu du sinistre et ont inspecté la section arrière de l'épave, dans le port de Kavkaz.
- 8.3 En résumé, les premières conclusions auxquelles sont parvenus les experts du Fonds de 1992 sont les suivantes:
- i) La tempête du 11 novembre 2007 ne revêtait pas un caractère exceptionnel. Au cours des 20 dernières années, il a été observé dans la région, à quatre reprises, des tempêtes de nature comparable.
 - ii) Des prévisions de tempête avaient été diffusées en temps utile, décrivant les conditions avec exactitude.
 - iii) En ce qui concerne le *Volgoneft 139*, il ne lui était pas possible de résister à la tempête du 11 novembre 2007 dans la mesure où les normes de conception du navire ne lui permettaient pas de résister aux conditions régnant à ce moment-là. Il ressort de l'analyse des experts que la cale aurait été en surcharge en présence de vagues présentant des creux semblables à ce que le *Volgoneft 139* avait rencontré et dépassant quatre mètres de hauteur.
 - iv) Elle n'était pas inévitable dans ce sens que le *Volgoneft 139* aurait pu éviter d'être pris dans la tempête pour les raisons suivantes:
 - a) Selon le certificat de classification, tel que modifié par une 'condition de classification' du 6 juillet 2007, le navire faisait l'objet d'une restriction de navigation au sud du détroit de Kerch. Cette restriction a été confirmée dans un rapport d'enquête effectué par les autorités russes selon lequel: 'la navigation dans le détroit de Strait, au sud du banc de sable de Tuzla, est limitée à la période allant d'avril à octobre compris. Le navire-citerne se trouvait donc dans cette zone, hors de la période de navigation autorisée par le registre.' Le sinistre aurait été évité si le *Volgoneft 139* avait navigué dans les limites prescrites dans son certificat de classification et qui étaient valables à l'époque des faits.
 - b) Avant que le navire n'atteigne la zone exposée, le capitaine a reçu des informations indiquant clairement que le transfert de navire à navire qui était envisagé, n'aurait pas lieu avant 36 heures au moins. Il aurait dû, alors, prendre les mesures qui s'imposaient à la lumière de ces informations et rebrousser chemin jusqu'à une zone où il aurait pu s'abriter des vents du sud qui avaient été annoncés. S'il avait agi de la sorte, le sinistre aurait été évité.
 - c) Le 10 novembre, en début d'après-midi, les prévisions météorologiques annonçaient une forte tempête accompagnée de vents du sud-est. Le détroit de Kerch n'offrant pas d'abris contre ces vents, il aurait fallu par conséquent faire marche arrière et mettre cap au nord immédiatement afin d'éviter d'être exposé à une grosse mer et à des vents violents.
 - d) Il ressort des enquêtes effectuées que le mouillage dans le détroit de Kerch est considéré comme un port commercial. Le port fonctionne avec des infrastructures commerciales et administratives telles qu'un poste de douanes et est géré et contrôlé par un système de suivi et de surveillance du trafic maritime. Un véritable système de suivi et de surveillance des navires au mouillage dans le détroit de Kerch aurait dû lancer des alertes tempête, faire des recommandations ou donner des instructions aux navires qui présentaient un risque particulier en cas d'exposition à des conditions météorologiques extrêmes, tels que les navires-citernes pour la navigation intérieure en attente d'effectuer des opérations de transfert entre navires. Un véritable système aurait permis de prendre des mesures pour conseiller ou ordonner à de tels navires d'évacuer le mouillage sud et de se diriger vers le nord afin de franchir en priorité le chenal de Kerch avant l'arrivée de la tempête. Enfin, un

véritable système aurait interdit à de tels navires venant du nord d'accéder au mouillage alors que celui-ci était placé en état d'alerte tempête. Le sinistre aurait été évité si le navire avait reçu l'ordre de mettre cap au nord avant la tempête.

- 8.4 À la session d'octobre 2008 du Comité exécutif, certaines délégations ont demandé si le Fonds de 1992 ne devrait pas envisager de contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité puisque le *Volgoneft 139* se trouvait dans le détroit de Kerch en novembre 2007 en violation de son certificat de classe. L'Administrateur a répondu que le Secrétariat, dans son traitement des sinistres, étudiait systématiquement la question de savoir si le Fonds de 1992 devait contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité et qu'il le ferait dans le cas d'espèce (voir le document 92FUND/EXC.42/14, paragraphe 3.8.15).
- 8.5 La délégation russe a déclaré qu'elle n'était pas d'accord avec l'Administrateur lorsque celui-ci indiquait que la tempête du 11 novembre 2007 n'était pas exceptionnelle, car d'après les rapports officiels, les conditions météorologiques dans le détroit de Kerch ce jour-là étaient absolument anormales et n'avaient pas été enregistrées dans la zone depuis 50 ans. La délégation russe a déclaré qu'elle n'était pas davantage d'accord avec les renseignements figurant au point iv) des conclusions préliminaires des experts du Fonds de 1992 dans la mesure où le *Volgoneft 139* ne faisait pas l'objet d'une restriction de navigation dans le détroit de Kerch entre novembre et mars. Cette délégation a proposé de fournir un complément d'information sur ce point (voir le document 92FUND/EXC.42/14, paragraphe 3.8.16).
- 8.6 Un complément d'information a été fourni dans le cadre d'un rapport soumis par les autorités russes au Fonds en février 2009 (voir le document 92FUND/EXC.44/6/1 et annexe). Ce rapport contient également d'autres informations sur les mesures prises à la suite du sinistre. Les experts engagés par le Fonds de 1992 étudient actuellement ce rapport.

9 Demandes d'indemnisation

- 9.1 Au 24 février 2009, le bilan des demandes d'indemnisation s'établit tel qu'indiqué dans le tableau ci-après:

Catégorie de demande	Demandeur	Montant R	Montant £	Situation actuelle
Opérations de nettoyage	Entreprise de nettoyage	R63,9 millions	£1,3 million	Évaluation provisoire terminée.
Opérations de nettoyage	Gouvernement régional	R207,9 millions	£4,1 millions	Documentation soumise en cours d'examen.
Dommages à l'environnement	Ministère des ressources naturelles	R6 048,6 millions	£119,8 millions	Aucune pièce justificative n'a été présentée. Demande d'indemnisation calculée sur la base d'un modèle théorique ('Methodika').
Suivi de l'état de l'environnement	Ministère des ressources naturelles	R0,5 million	£9 900	Documentation soumise en cours d'examen.
Opérations de nettoyage	Ministère des situations d'urgence	R4,3 millions	£85 200	Aucune pièce justificative n'a été présentée.
Mesures de remise en état	Autorités régionales	R1 819,6 millions	£36 millions	Documentation soumise en cours d'examen.
Opérations de nettoyage	Propriétaire du navire	R5,2 millions	£103 000	Documentation soumise en cours d'examen.
Tourisme	Entreprises privées	R21,5 millions	£425 900	Documentation soumise en cours d'examen.
Pêche	Entreprises privées	R22,4 millions	£443 750	Documentation soumise en cours d'examen.
Total		R8 193,9 millions	£162,3 millions	

- 9.2 Le gouvernement central russe et les gouvernements régionaux ont présenté des demandes d'indemnisation pour un total de R8 080,9 millions (£160 millions). Ces demandes concernent les dépenses afférentes aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde ainsi qu'à la remise en état du milieu marin.
- 9.3 En janvier 2008, le Fonds de 1992 a reçu une demande d'indemnisation d'un montant de R73,5 millions (£1,5 million) d'une entreprise de nettoyage russe au titre des coûts des opérations de nettoyage, des dépenses afférentes au déchargement des hydrocarbures de la section arrière du navire-citerne et de son remorquage jusqu'au port de Kavkaz (Fédération de Russie) ainsi que du coût de l'enlèvement des hydrocarbures de la section avant qui avait coulé. Après avoir examiné la documentation présentée, le Fonds de 1992 a accepté l'évaluation provisoire de cette demande pour un montant de R30 millions (£594 300). L'écart entre les sommes réclamées et le montant évalué est dû, apparemment, en grande partie à la duplication de plusieurs éléments de la demande et au fait que les opérations de secours avaient un double objectif (secours et mesures de sauvegarde). En février 2009, le Fonds a reçu une lettre dans laquelle le demandeur exprimait son désaccord avec certains aspects de l'évaluation et ramenait sa demande à R63,9 millions (£1,3 million). Les experts engagés par le Fonds procèdent à l'analyse du contenu de cette lettre.
- 9.4 Le port de commerce de Kerch (Ukraine) a présenté une demande d'indemnisation au tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Petersbourg et de Léningrad pour un total de R15 341 177 (£303 900) concernant les dommages aux biens et les dépenses encourues pour les opérations de nettoyage. Cette demande porte sur les dommages causés en Ukraine, qui n'était pas partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile à l'époque des faits et n'est toujours pas partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le Fonds de 1992 ne devra donc pas verser d'indemnités au titre de cette demande.
- 9.5 En septembre 2008, le gouvernement régional a fourni au Fonds de 1992 une documentation à l'appui des demandes qu'il avait soumises. Des pièces justificatives supplémentaires ont été remises au tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Petersbourg et de Léningrad, notamment une carte de la zone touchée. Cette documentation est actuellement examinée par les experts du Fonds de 1992.
- 9.6 Le propriétaire du navire a présenté une demande d'indemnisation d'un montant de R5,2 millions (£103 000) pour les dépenses afférentes au nettoyage de la section avant du *Volgoneft 139* et pour l'élimination d'une partie des hydrocarbures retirés de l'épave. Les experts du Fonds de 1992 ont examiné la documentation soumise mais ils ont besoin d'un complément d'information pour déterminer à combien s'élèvent les éléments recevables de la demande.
- 9.7 Quatre demandes, d'un montant total de R22,4 millions (£443 750), ont été reçues des secteurs de la pêche et une demande d'un montant de R21,5 millions (£425 900) a été reçue du secteur du tourisme. En septembre 2008, les représentants du Fonds de 1992 ont tenu une réunion avec les représentants de deux des demandeurs des secteurs de la pêche et du demandeur du secteur du tourisme. Deux des demandeurs ont fourni une documentation que les experts du Fonds de 1992 examinent actuellement.
- 9.8 À la 42ème session du Comité exécutif tenue en octobre 2008, la délégation russe a fait savoir que, s'agissant de la demande soumise par une entreprise de nettoyage russe pour un montant de R73,5 millions (£1,5 million), les mesures prises par cette entreprise avaient eu pour but unique de prévenir les dommages dus à la pollution dans la mesure où le navire était totalement perdu et que la cargaison récupérée était un mélange d'hydrocarbures et d'eau qui n'avait aucune valeur résiduelle.

10 Demande d'indemnisation selon la formule Methodika

- 10.1 Lors d'une réunion tenue en mai 2008, les autorités russes ont informé le Fonds de 1992 que le Ministère des ressources naturelles avait soumis une demande au titre des dommages subis par l'environnement d'un montant de R6 048,6 millions (£119,8 millions). Cette demande se fonde sur la quantité d'hydrocarbures déversés, multipliée par un montant en roubles par tonne (formule 'Methodika'). Le Secrétariat a informé les autorités russes qu'une demande fondée sur une quantification abstraite des dommages calculés selon un modèle théorique allait à l'encontre de l'article I.6 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et n'était donc pas recevable, mais que le Fonds de 1992 était disposé à examiner les activités menées par le Ministère des ressources naturelles pour lutter contre la pollution

par les hydrocarbures et remettre l'environnement en état afin de déterminer dans quelle mesure ces activités ouvraient droit à indemnisation en vertu des Conventions.

- 10.2 À la session d'octobre 2008 du Comité exécutif, de nombreuses délégations se sont déclarées très préoccupées par le recours à la formule 'Methodika'. Ces délégations ont fait valoir que les critères du Fonds de 1992 en matière de recevabilité de demandes d'indemnisation établissaient clairement que seules les demandes correspondant à des pertes ou à des dommages effectivement subis ou devant l'être, qui s'appuyaient sur des pièces justificatives, étaient recevables en vertu des Conventions, et que les demandes fondées sur une quantification abstraite calculée d'après un modèle théorique ne l'étaient pas. Il a été fait observer que le Gouvernement russe était tenu d'appliquer la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds; or apparemment les dispositions du droit interne russe étaient incompatibles avec ces conventions. Certaines délégations ont suggéré que le Gouvernement russe modifie son droit interne afin de s'acquitter des obligations qu'il avait contractées en vertu des Conventions (voir le document 92FUND/EXC.42/14, paragraphe 3.8.25).

11 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document;
- b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées en ce qui concerne le traitement de ce sinistre.

* * *

ANNEXE

