



FONDS INTERNATIONAUX
D'INDEMNISATION
POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/APR15/3/3	
Original: ANGLAIS	11 mars 2015	
Assemblée du Fonds de 1992	92AES19	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC64	•
7ème Groupe de travail du Fonds de 1992	92WG7/4	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE – FONDS DE 1992

VOLGONEFT 139

Note du Secrétariat

Objet du document: Informer le Comité exécutif du Fonds de 1992 des faits les plus 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 Kertch, qui relie la mer d'Azov à la mer Noire, entre la Fédération de Russie et l'Ukraine. Il semblerait que jusqu'à 2 000 tonnes de fuel-oil se soient déversées au moment du sinistre. Environ 250 kilomètres de côtes ont été pollués par ces hydrocarbures, aussi bien en Fédération de Russie qu'en Ukraine.

Le propriétaire du navire était couvert par une assurance de protection et d'indemnisation auprès d'Ingosstrakh (Fédération de Russie), qui n'appartient pas à l'International Group of P&I Associations. La couverture d'assurance est limitée à 3 millions de DTS (R 116,3 millions), ce qui est très inférieur au montant de limitation minimal prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992), qui est de 4,51 millions de DTS (R 174,8 millions). On constate donc un 'déficit d'assurance' d'environ 1,51 million de DTS (R 58,5 millions).

En juin 2012, le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad a considéré que les assureurs avaient une responsabilité de 3 millions de DTS, conformément à la législation russe, telle que publiée dans le Journal officiel de la Fédération de Russie au moment où le sinistre est survenu.

La cour d'appel et la cour de cassation ont confirmé le jugement du tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad. Cependant, dans un arrêt prononcé en juillet 2013, la Cour suprême a décidé que le Présidium de la Cour suprême devait examiner l'appel interjeté par le Fonds de 1992 concernant le 'déficit d'assurance'. Dans un arrêt rendu en octobre 2013, le Présidium de la Cour suprême a ordonné tout d'abord que les décisions du tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad, de la cour d'appel et de la cour de cassation soient en partie annulées, pour ce qui concerne l'ordre donné au Fonds de couvrir le 'déficit d'assurance' d'un montant de 1,51 millions de DTS, et ensuite que l'affaire soit renvoyée devant le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad pour que celui-ci procède à un nouvel examen de ce point.

À sa session d'avril 2013, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé d'autoriser l'Administrateur à indemniser les demandeurs privés en totalité, conformément au jugement du tribunal de juin 2012, et à faire des versements provisoires aux trois demandeurs publics, à savoir l'agence fédérale, l'autorité régionale et l'autorité locale, avec des réductions au prorata pour couvrir le 'déficit d'assurance'.

	Le Fonds de 1992 a indemnisé tous les demandeurs privés en totalité pour un montant global de R 76,2 millions. Il a également pris contact avec les trois demandeurs publics restants afin d'organiser une indemnisation provisoire au titre de leurs préjudices. Les trois demandeurs publics n'ont pas répondu à l'offre de versement du Fonds de 1992.
Faits nouveaux:	Dans un jugement rendu en novembre 2014, le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad a statué que le 'déficit d'assurance' devait être réparti entre tous les demandeurs à parts égales. Le propriétaire du navire a fait appel du jugement, mais cet appel n'a pas encore été examiné par la cour d'appel.
Mesure à prendre:	<u>Comité exécutif du Fonds de 1992</u> Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

1 Résumé du sinistre

Navire	<i>Volgoneft 139</i>
Date du sinistre	11 novembre 2007
Lieu du sinistre	Détroit de Kertch, entre la mer d'Azov et la mer Noire (Fédération de Russie et Ukraine)
Cause du sinistre	Le navire s'est brisé en deux
Quantité d'hydrocarbures déversée	Jusqu'à 2 000 tonnes de fuel-oil
Zone touchée	Péninsule de Taman, pointe de Tuzla et pointe de Chushka (Fédération de Russie et Ukraine)
État du pavillon du navire	Fédération de Russie
Jauge brute	3 463 tjb
Assureur P&I	Ingosstrakh
Couverture P&I	3 millions de DTS, soit R 116,3 millions (£1,2 million) ^{<1>}
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	4,51 millions de DTS, soit R 174,8 millions (£1,8 million)
'Déficit d'assurance'	1,51 million de DTS, soit R 58,5 millions (£0,6 million)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS, soit R 7 868,3 millions (£80,2 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Montant attribué ou ayant fait l'objet d'un règlement à l'amiable	R 453,7 millions (£4,6 millions)
Montant versé	R 76,2 millions (£0,8 million) ^{<2>}

^{<1>} La conversion des monnaies a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur au 23 février 2015, soit R 1 = £0,01019

^{<2>} Le montant effectivement versé par le Fonds de 1992 est de £1 527 250, c'est-à-dire le montant en livres sterling que le Fonds de 1992 a dû payer au moment d'acheter R 76 247 634 pour indemniser les demandeurs en 2013.

2 **Rappel des faits**

Les faits à l'origine de ce sinistre sont résumés ci-dessus et exposés plus en détail dans l'annexe au présent document.

3 **Procédure en limitation**

- 3.1 Le *Volgoneft 139* appartenait à la société JSC Volgotanker, qui a été déclarée en faillite en mars 2008 par le tribunal de commerce de Moscou. Le *Volgoneft 139* était assuré par la compagnie Ingosstrakh (Fédération de Russie) pour un montant de 3 millions de DTS, c'est-à-dire la limite minimum de responsabilité fixée par la CLC de 1992 avant novembre 2003. Cette même limite minimum ayant ensuite été portée à 4,51 millions de DTS, il existe un 'déficit d'assurance' d'environ 1,51 million de DTS.
- 3.2 En février 2008, le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad a rendu une décision déclarant qu'un fonds de limitation avait été constitué par une lettre de garantie à hauteur de 3 millions de DTS (R 116,3 millions).
- 3.3 Tous les demandeurs partie à la procédure en limitation ayant cité le Fonds de 1992 comme défendeur, le Fonds est mis en cause depuis le début de la procédure en limitation en qualité de défendeur. Les jugements et les demandes d'indemnisation dans le cadre de la procédure en limitation sont examinés aux sections 4 et 5 intitulées respectivement 'Procédure civiles' et 'Demandes d'indemnisation'.

4 **Procédures civiles**

- 4.1 Des trois points de droit soulevés par ce sinistre, ceux relatifs aux questions de la 'Metodika' et de la force majeure ont déjà été réglés et seul celui relatif au 'déficit d'assurance' ne l'est pas encore (voir les paragraphes 6.1 et 6.2 de l'annexe).

Jugement du tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad rendu en juin 2012

- 4.2 En juin 2012, le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad a rendu un jugement sur le montant des demandes, attribuant des montants pour un total de R 503,2 millions, intérêts légaux compris. En outre, le tribunal a attribué à certains demandeurs le paiement des droits de greffe et frais judiciaires pour un total de R 318 969, somme devant être versée à parts égales par Ingosstrakh, le propriétaire du navire et le Fonds de 1992.
- 4.3 Le tribunal a décidé que le propriétaire du navire/Ingosstrakh devaient payer les sommes allouées jusqu'à la limite de 3 millions de DTS et que le Fonds de 1992 devait payer tous les montants au-delà de ces 3 millions de DTS. Étant donné que la limite de responsabilité en vertu de la CLC de 1992 applicable au moment du sinistre était de 4,51 millions de DTS, il reste un 'déficit d'assurance' d'environ 1,51 million de DTS. Dans son jugement, le tribunal avait décidé que la limite de responsabilité du propriétaire du navire devait être de 3 millions de DTS car c'était la limite de responsabilité inscrite dans la CLC de 1992 au moment du sinistre, telle que publiée dans le Journal officiel de la Fédération de Russie.
- 4.4 Le Fonds de 1992 a fait appel de ce jugement du tribunal d'arbitrage, qui a ensuite été confirmé par la cour d'appel en septembre 2012 et par la cour de cassation en janvier 2013. Le Fonds de 1992 a demandé l'autorisation de former un recours devant la Cour suprême.

Arrêt de la Cour suprême rendu en juillet 2013

- 4.5 Dans une décision rendue en juillet 2013, la Cour suprême a déclaré que le Présidium de la Cour suprême devait examiner le recours formé par le Fonds de 1992 au titre du 'déficit d'assurance'. Dans ses considérations, la Cour suprême a déclaré qu'il était illégal que le Fonds de 1992 ait à payer ce

‘déficit d’assurance’ au motif que les amendements à la CLC de 1992 n’avaient pas encore été publiés en Fédération de Russie lorsque le sinistre s’est produit, ni n’avaient été portés à la connaissance du propriétaire du navire et de son assureur.

Arrêt du Présidium de la Cour suprême rendu en octobre 2013

- 4.6 Dans un arrêt rendu en octobre 2013, le Présidium de la Cour suprême a ordonné tout d’abord que les décisions du tribunal d’arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad, de la cour d’appel et de la cour de cassation soient en partie annulées, pour ce qui concerne l’ordre donné au Fonds de 1992 de couvrir le ‘déficit d’assurance’ d’un montant de 1,51 million de DTS, et ensuite que l’affaire soit renvoyée devant le tribunal d’arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad pour que celui-ci procède à un nouvel examen de ce point.

Jugement du tribunal d’arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad rendu en novembre 2014

- 4.7 Dans un jugement rendu en novembre 2014, le tribunal d’arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad a statué ce qui suit:

- Le fait qu’il n’a pas été procédé à temps à la publication des modifications apportées aux limites de responsabilité prévues dans la CLC de 1992, modifications qui ont eu pour effet de porter la limite de responsabilité minimale pour le propriétaire du navire de 3 millions à 4,51 millions de DTS, et le fait que ces modifications n’ont pas été communiquées à temps aux membres professionnels du marché ne doivent pas être une raison pour que le Fonds de 1992 ait à supporter une charge financière supplémentaire.
- Le tribunal a estimé que la différence entre le fonds de limitation d’un montant de 3 millions de DTS déposé auprès de lui par l’assureur du propriétaire du navire et le montant correspondant de 4,51 millions de DTS de la limite de responsabilité du propriétaire prévu par la CLC de 1992 devait être répartie entre tous les demandeurs.
- Le tribunal a donc décidé de déduire le ‘déficit d’assurance’ d’un montant de 1,51 million de DTS au prorata du montant déjà accordé à tous les demandeurs.

- 4.8 Le propriétaire du navire a fait appel du jugement en faisant essentiellement valoir que la société Volgotanker avait été déclarée en faillite et que le Fonds de 1992 devrait prendre en charge le déficit d’assurance en application de l’article 4.1 b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, qui se lit comme suit:

‘le Fonds est tenu d’indemniser toute personne ayant subi un dommage par pollution si cette personne n’a pas été en mesure d’obtenir une réparation équitable des dommages sur la base de la Convention... b) [du fait que] le propriétaire responsable aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité est incapable, pour des raisons financières, de s’acquitter pleinement de ses obligations et [que] toute garantie financière qui a pu être souscrite... ne couvre pas les dommages en question ou ne suffit pas pour satisfaire les demandes de réparation de ces dommages...’

- 4.9 L’appel interjeté par le propriétaire du navire n’a pas encore été examiné par la cour d’appel.

5 Demandes d’indemnisation

- 5.1 À sa session d’avril 2013, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé d’autoriser l’Administrateur à verser la totalité des indemnités réclamées par les demandeurs privés conformément à la décision rendue en 2012 par le tribunal d’arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad, et à effectuer des versements provisoires aux trois organismes publics, des déductions étant réparties au prorata pour couvrir le ‘déficit d’assurance’. Conformément à cette décision, le

Fonds de 1992 a indemnisé intégralement tous les demandeurs privés et il ne reste que les trois organismes publics à indemniser.

- 5.2 Le montant total accordé à l'encontre du propriétaire du navire/société Ingosstrakh et du Fonds de 1992 dans le jugement de 2012, y compris les frais, qui venait s'ajouter au montant de la demande du propriétaire du navire réglée à l'amiable était de R 512,3 millions (£5,2 millions). Suite au jugement rendu en novembre 2014, ce montant a été ramené à R 453,7 millions (£4,6 millions).
- 5.3 On trouvera dans le tableau ci-après les montants accordés à l'encontre du Fonds de 1992 par le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad en juin 2012 et en novembre 2014 ainsi que les sommes versées par le Fonds.

Demandeur	Réparation accordée en juin 2012 à l'encontre du Fonds de 1992 (frais compris)	Versé par le Fonds de 1992 (sur la base du jugement de 2012, avec l'autorisation du Comité exécutif)	Réparation accordée en novembre 2014 à l'encontre du Fonds de 1992 ^{<3>} (frais compris)	Somme que le Fonds de 1992 peut récupérer auprès des demandeurs (à la suite du jugement de novembre 2014)
Agence fédérale	595 413		501 769	
Autorité régionale	289 495 125		244 335 229	
Autorité locale	29 420 686		24 884 797	
Entreprise de nettoyage	54 736 656	54 736 656	47 953 307	6 783 349
Affréteur	2 605 629	2 605 629	2 295 432	310 197
Propriétaire du navire	8 755 555	8 755 555	8 755 555	0
Entreprise de tourisme (privée)	6 256 693	6 256 693	5 115 405	1 141 288
Port de Kertch (Ukraine)	3 893 101	3 893 101	3 389 764	503 337
TOTAL	R 395 758 858 (£4 millions)	R 76 247 634 (£777 000) ^{<4>}	R 337 231 258 (£3,4 millions)	R 8 738 171 (£89 000)

- 5.4 Si le dispositif du jugement de novembre 2014 reste inchangé, le Fonds de 1992 aura le droit de se faire rembourser par les demandeurs privés le montant total de R 8,7 millions (£89 000).

6 Observations de l'Administrateur

- 6.1 En vertu de la décision prise en avril 2013 par le Comité exécutif du Fonds de 1992, ce dernier a commencé à effectuer des paiements et tous les demandeurs privés ont été intégralement indemnisés.
- 6.2 Le Fonds de 1992 a également offert aux trois administrations publiques de verser les sommes qui leur étaient dues après avoir déduit le 'déficit d'assurance'. Ces demandeurs n'ont cependant pas répondu à l'offre du Fonds et il semble qu'ils attendent un jugement définitif sur la question du 'déficit d'assurance' avant d'accepter un règlement provisoire de leurs demandes.
- 6.3 Le Fonds de 1992 a adopté une solution provisoire pour résoudre le problème du 'déficit d'assurance' consistant à déduire ce déficit des sommes dues aux demandeurs étatiques. Mais, dans son jugement de novembre 2014, le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad a décidé que le 'déficit d'assurance' devrait être réparti à parts égales entre tous les demandeurs.
- 6.4 Si le dispositif du jugement de novembre 2014 est confirmé dans un jugement définitif, le Fonds de 1992 devra décider s'il y a lieu de récupérer le trop-payé auprès de chaque demandeur (voir le tableau du paragraphe 5.3). Par ailleurs, à un moment ou un autre, le Fonds de 1992 devra verser les montants correspondants aux trois demandes d'indemnisation soumises par l'État.

<3> Sommes déjà octroyées, avec une réduction au prorata du 'déficit d'assurance'.

<4> Le montant effectivement versé par le Fonds de 1992 est de £1 527 250, c'est-à-dire le montant en livres sterling que le Fonds de 1992 a dû payer au moment d'acheter R 76 247 634 pour indemniser les demandeurs en 2013.

6.5 Le propriétaire du navire a fait appel du jugement. Le Fonds de 1992 attend maintenant la suite de la procédure devant la cour d'appel.

7 Mesures à prendre

Comité exécutif du Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 est invité à:

- a) prendre note des renseignements fournis dans le présent document; et
- b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées pour traiter ce sinistre.

* * *

ANNEXE

RAPPEL DES FAITS – VOLGONEFT 139

1 Le sinistre

- 1.1 Le 11 novembre 2007, le navire-citerne *Volgoneft 139* (3 463 tjb), construit en 1978 et immatriculé en Fédération de Russie, s'est brisé en deux dans le détroit de Kertch, 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 pendant une violente tempête accompagnée d'une forte houle. Après la rupture du navire, la section arrière 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 de Kavkaz (Fédération de Russie). La section avant du navire est restée à la surface à l'ancre un certain temps avant de couler.
- 1.2 Le navire-citerne transportait 4 077 tonnes de fuel-oil lourd. On estime que la quantité de fuel-oil déversée se situe entre 1 200 et 2 000 tonnes. 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 a finalement été vendue. Un mois après le sinistre, la section avant a été relevée temporairement et 1 200 tonnes d'un mélange de fuel-oil et d'eau ont été récupérées dans les citernes un et deux. En août 2008, cette section a de nouveau été relevée et remorquée jusqu'au port de Kavkaz, où elle a été démantelée pour en faire de la ferraille.
- 1.3 Il a été signalé que trois autres navires de charge qui transportaient du soufre (le *Volnogorsk*, le *Nakhichevan* et le *Kovel*) ont également sombré dans la même zone dans les deux heures qui ont suivi ce sinistre.

2 Impact du déversement

On pense que quelque 250 kilomètres de côtes ont été pollués par les hydrocarbures, aussi bien en Fédération de Russie qu'en Ukraine. De lourdes pertes ont été signalées parmi la population d'oiseaux, à savoir plus de 30 000 individus.

3 Opérations d'intervention

- 3.1 Un centre commun de crise a été mis sur pied afin de coordonner les interventions de la Fédération de Russie et de l'Ukraine. Les opérations en mer auraient permis de récupérer environ 200 tonnes de fuel-oil lourd.
- 3.2 En Fédération de Russie, la côte de la péninsule de Taman, la pointe de Tuzla ainsi que celle de Chushka ont été en grande partie polluées par les hydrocarbures. Les opérations de nettoyage de la côte ont été menées par les forces russes d'intervention d'urgence militaires et civiles et quelque 70 000 tonnes de déchets mazoutés, de sable et d'herbier ont été enlevées en vue de leur élimination.
- 3.3 En Ukraine, quelque 6 500 tonnes de déchets mazoutés ont été récupérées, essentiellement en provenance de l'île de Tuzla, et ont été transférées au port de Kertch avant d'être éliminées.
- 3.4 En novembre et décembre 2007, le Secrétariat a 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 Secrétariat du Fonds de 1992 afin d'expliquer en détail le fonctionnement du régime d'indemnisation. Le Fonds de 1992 a offert d'envoyer des experts en Fédération de Russie afin d'étudier la situation et donner des conseils aux autorités russes. Cependant, 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 ses experts n'ont pu se rendre dans la zone touchée pour suivre les opérations de nettoyage.

4 **Applicabilité des Conventions** La Fédération de Russie est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. L'Ukraine n'était partie ni à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ni à la Convention de 1992 portant création du Fonds au moment du sinistre. Bien que l'Ukraine ait déposé un instrument de ratification à la CLC de 1992 auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI) le 28 novembre 2007, cette convention n'est entrée en vigueur pour l'Ukraine que le 28 novembre 2008. Le *Volgoneft 139* appartenait à JSC Volgotanker. En mars 2008, JSC Volgotanker a été déclaré en faillite par le tribunal de commerce de Moscou. Le *Volgoneft 139* était assuré par Ingosstrakh (Fédération de Russie) à hauteur de 3 millions de DTS, soit le montant minimal prévu par la CLC de 1992 avant novembre 2003. Or, depuis novembre 2003, ce montant minimal est de 4,51 millions de DTS. Il y a donc un 'déficit d'assurance' d'environ 1,51 million de DTS. Le *Volgoneft 139* n'était pas assuré par l'un des Clubs P&I affiliés à l'International Group of P&I Associations 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 2006). **Demandes d'indemnisation**

- 5.1 Un certain nombre de réunions se sont tenues à Londres et Moscou en 2009 entre les autorités russes, le Secrétariat et les experts du Fonds de 1992 afin de favoriser les échanges d'informations et suivre l'état d'avancement des demandes d'indemnisation. En février 2010, le Secrétariat et les experts se sont rendus à Moscou, à Krasnodar et aux installations du système d'organisation du trafic maritime (Vessel Traffic System, VTS) de Kavkaz pour y tenir des réunions avec le ministère des Transports, un représentant du propriétaire et de l'affrètement du *Volgoneft 139*, plusieurs autorités locales de la région de Krasnodar, les capitaines des ports de Kavkaz et de Temryuk et un demandeur du secteur du tourisme.
- 5.2 Le Secrétariat et des experts du Fonds de 1992 se sont rendus à Krasnodar en février 2011 pour rencontrer des demandeurs et tenter de résoudre les problèmes en suspens concernant les demandes. Des réunions ont eu lieu avec les autorités régionales et municipales, dont les demandes, relatives aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde, constituent la plus grande partie du montant réclamé. Le principal point de désaccord avec ces demandeurs résidait dans la quantité de déchets récupérés qui, de l'avis du Fonds, n'était pas raisonnable d'un point de vue technique. Une réunion a également eu lieu avec un représentant du port de Kertch, en vue de discuter de la demande soumise par le port au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. À l'occasion de cette visite, des entrevues ont aussi eu lieu avec les représentants de quelques demandeurs individuels des secteurs de la pêche et du tourisme.
- 5.3 Une réunion a eu lieu à Londres fin février 2011 entre les représentants du Fonds de 1992, son avocat, ses experts et des représentants du ministère russe des Transports. Le Fonds et ses experts ont effectué un autre déplacement à Moscou en mars 2011, afin de rencontrer des représentants du Gouvernement russe et de l'assureur.
- 5.4 À sa session d'avril 2013, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé d'autoriser l'Administrateur à verser la totalité des indemnités réclamées par les demandeurs privés conformément à la décision du tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad, et à effectuer des versements provisoires aux trois organismes publics, des déductions étant réparties au prorata pour couvrir le 'déficit d'assurance'. Conformément à cette décision, le Fonds de 1992 a indemnisé intégralement tous les demandeurs privés et il ne reste que les trois organismes publics à indemniser. En octobre 2014, le Fonds de 1992 attendait une réponse de ces derniers pour pouvoir verser les sommes dues après déduction du 'déficit d'assurance'.

5.5 Le bilan des demandes d'indemnisation en octobre 2014 est résumé dans le tableau ci-dessous.

Demandeur	Attribué par le tribunal ou réglé (frais compris) (R)	À payer par Ingosstrakh (R)	À payer par le Fonds de 1992 (R)	Réglé par le Fonds de 1992 (R)	À payer par le Fonds de 1992 (R)	'Déficit d'assurance' (R)
Agence fédérale	781 461	186 048	595 413	0	484 211	111 202
Autorité régionale	379 216 773	89 721 648	289 495 125	0	236 451 561	53 043 564
Autorité locale	38 474 867	9 054 181	29 420 686	0	24 047 852	5 372 834
Entreprise de nettoyage	68 280 170	13 543 513	54 736 656	54 736 656	0	0
Affréteur	3 258 211	652 582	2 605 629	2 605 629	0	0
Propriétaire du navire (règlement à l'amiable)	8 755 555	0	8 755 555	8 755 555	0	0
Entreprise de tourisme (privée)	8 524 153	2 267 460	6 256 693	6 256 693	0	0
Port de Kertch (Ukraine)	4 959 886	1 066 685	3 893 101	3 893 101	0	0
Total	512 251 076	116 492 117	395 758 858	76 247 634	260 983 624	58 527 600

6 Procédures civiles

6.1 Demande d'indemnisation établie selon la formule 'Metodika'

6.1.1 Lors d'une réunion tenue en mai 2008, les autorités russes ont informé le Fonds de 1992 que le Rosprirodnadzor, un organisme fédéral pour la protection de l'environnement, avait soumis une demande au titre des dommages à l'environnement d'un montant de quelque R 6 048,6 millions. Cette demande était basée sur la quantité d'hydrocarbures déversés, multipliée par un montant en roubles par tonne (formule 'Metodika'). 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 CLC de 1992 et n'était donc pas recevable à des fins d'indemnisation, mais que le Fonds de 1992 était disposé à examiner les activités menées par le Rosprirodnadzor pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures et remettre en état l'environnement afin de déterminer si et dans quelle mesure ces activités ouvraient droit à indemnisation en vertu des Conventions. Le Fonds de 1992 a évalué les dépenses supportées par le Rosprirodnadzor à un montant de R 688 487.

6.1.2 En septembre 2010, le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad a rendu un jugement rejetant la demande établie selon la formule 'Metodika'. Dans son jugement, le tribunal a noté qu'en vertu de l'article I.6 de la CLC de 1992, les indemnités versées au titre de dommages à l'environnement autres que le manque à gagner dû à ces dommages devaient être limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état, ainsi qu'au coût des mesures de sauvegarde et autres préjudices ou dommages causés par ces mesures. Le tribunal a aussi noté que les dépenses incluses dans les autres demandes d'indemnisation résultant du sinistre comprenaient toutes les mesures de sauvegarde et de remise en état effectivement prises à la suite du sinistre.

6.1.3 Le Rosprirodnadzor n'a pas fait appel de ce jugement, qui, par conséquent, est devenu définitif.

6.2 Force majeure

- 6.2.1 Ingosstrakh, l'assureur du propriétaire du navire, a présenté au tribunal des moyens de défense selon lesquels le sinistre avait été entièrement provoqué par un phénomène naturel d'un caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible (force majeure) et que la responsabilité du propriétaire du *Volgoneft 139* n'était par conséquent pas en cause (article III.2 a) de la CLC de 1992). 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 4.1 a) de la Convention de 1992 portant création du Fonds).
- 6.2.2 Le Fonds de 1992 a nommé une équipe d'experts chargée d'examiner les conditions météorologiques dans la zone du sinistre et les circonstances au moment de celui-ci, afin de déterminer la validité de la défense présentée par le propriétaire du navire. En juin 2008, les experts se sont rendus sur le lieu du sinistre et ont inspecté la section arrière de l'épave dans le port de Kavkaz.
- 6.2.3 En résumé, les conclusions des experts étaient les suivantes:
- la tempête du 11 novembre 2007 ne revêtait pas un caractère exceptionnel car au cours des vingt dernières années, il avait été observé dans la région des tempêtes de nature comparable à quatre reprises;
 - il n'était pas inévitable que le *Volgoneft 139* soit pris dans la tempête: des avis de tempête avaient été diffusés en temps utile, décrivant les conditions avec exactitude. Des dispositions auraient donc pu être prises pour éviter que le navire soit exposé à la tempête de la manière dont il l'a été; et
 - 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 faire face aux conditions régnant à ce moment-là.
- 6.2.4 Afin de comprendre pleinement les circonstances du sinistre, le Secrétariat et les experts du Fonds de 1992 ont visité les installations du VTS de Kertch, en Ukraine, en novembre 2009 et du VTS de Kavkaz, en Fédération de Russie, en février 2010.
- 6.2.5 Les informations complémentaires obtenues pendant les visites ont permis aux experts du Fonds de 1992 de confirmer dans une large mesure leurs conclusions préliminaires selon lesquelles la tempête du 11 novembre 2007 ne revêtait pas un caractère exceptionnel. Ils ont conclu qu'il n'était pas inévitable que le *Volgoneft 139* soit pris dans la tempête puisque des dispositions auraient pu être prises pour éviter que le navire soit exposé à la tempête de la manière dont il l'avait été. Les experts ont également confirmé leur opinion initiale selon laquelle le *Volgoneft 139* n'aurait pas dû se trouver dans la zone au moment du sinistre, dans la mesure où les normes de conception du navire ne lui permettaient pas de résister aux conditions régnant au moment de la tempête.
- 6.2.6 Si les experts du Fonds de 1992 avaient initialement considéré le mouillage dans le détroit de Kertch comme un port commercial, ils ont compris après leurs visites en novembre 2009 et février 2010 que le détroit n'était pas exploité en tant que port. Durant les visites aux installations du VTS de Kertch et de Kavkaz, les experts ont appris qu'aucune des autorités portuaires n'avait le pouvoir d'interdire l'accès au mouillage en cas d'avis de tempête ni d'ordonner aux navires d'évacuer le mouillage. Les experts ont donc conclu qu'il appartenait au capitaine et au propriétaire du navire de prendre les mesures nécessaires pour éviter le sinistre.
- 6.2.7 Lors d'une audience tenue en septembre 2010, le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad a déclaré que le propriétaire du navire et son assureur n'avaient pas fourni d'éléments de preuve mettant en évidence que le déversement d'hydrocarbures était dû à une catastrophe naturelle, exceptionnelle et inévitable. Le tribunal a conclu que le capitaine, alors qu'il avait reçu tous les avis de tempête nécessaires, n'avait pas pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le sinistre et que, par conséquent, en ce qui concernait le navire, le sinistre ne revêtait pas un caractère inévitable. Le tribunal a également conclu que la tempête n'avait pas un caractère exceptionnel étant donné qu'il existait des informations concernant des tempêtes comparables dans la

région. Dans son jugement, le tribunal a décidé que le déversement ne résultait pas d'un phénomène naturel à caractère exceptionnel ou inévitable et que le propriétaire du navire et son assureur étaient par conséquent responsables des dommages par pollution causés par le déversement.

6.2.8 Ingosstrakh n'a pas fait appel de ce jugement, qui, par conséquent, est devenu définitif.

6.3 Montant et bien-fondé des demandes d'indemnisation

6.3.1 Lors d'une audience tenue en janvier 2011, le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad a demandé au Fonds de 1992 de justifier sa position concernant la relation entre la quantité d'hydrocarbures déversés et la quantité de déchets récupérés, laquelle constituait le principal point litigieux de l'évaluation de certaines demandes au titre des opérations de nettoyage.

6.3.2 Le Fonds de 1992 a soumis son rapport au tribunal lors d'une audience tenue en mars 2011. Le rapport comparait la quantité de déchets mazoutés récupérés dans le cadre des opérations d'intervention avec la quantité de déchets mazoutés récupérés suite à divers autres sinistres. Il concluait que, pour le sinistre du *Volgoneft 139*, la quantité de déchets mazoutés récupérés était de l'ordre de 40 fois la quantité d'hydrocarbures déversés, tandis que pour d'autres déversements, cette proportion se situait entre 2,5 et 15. Par conséquent, le coût de ce nettoyage et de cette élimination supplémentaires des déchets mazoutés ne serait pas jugé raisonnable et ne serait donc pas recevable à des fins d'indemnisation.

6.3.3 Des audiences ont eu lieu en mai, juillet, octobre, novembre et décembre 2011, ainsi qu'en février, avril et juin 2012 au tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad.

6.3.4 À l'audience de février 2012, le tribunal a décidé que tous les demandeurs avaient droit aux intérêts légaux en vertu de la législation russe et leur a ordonné de soumettre le calcul de leurs intérêts.

6.3.5 En juin 2012, le tribunal a rendu son jugement sur le montant des dommages, attribuant des montants d'un total de R 503,2 millions, intérêts légaux compris. Le tribunal a en outre accordé à certains demandeurs le paiement des droits de greffe, pour un total de R 164 445, à parts égales par Ingosstrakh, le propriétaire du navire et le Fonds de 1992.

6.3.6 Le tableau ci-dessous présente un résumé des montants accordés par un jugement du tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad, en comparaison avec l'évaluation faite par le Fonds de 1992 des demandes d'indemnisation.

	Montant demandé (R)	Évaluation par le Fonds de 1992 (R)	Jugement du tribunal (R)	
			Principal	Intérêts légaux
Entreprise de nettoyage	63 926 933	50 766 549	50 766 549	17 413 621
Autorité régionale	434 687 072	241 045 047	337 866 060	41 350 713
Autorité locale	42 960 768	24 949 162	33 954 965	4 456 180
Port de Kertch (Ukraine)	9 170 697	1 739 454	3 770 772	1 089 164
Affréteur	9 499 078	2 312 714	2 312 714	891 050
Entreprise de tourisme (privée)	8 524 153	8 524 153	8 524 153	0
Propriétaire du navire	27 706 290	8 755 555	0	0
Agence fédérale (Rosprirodnadzor)	753 332	688 487	688 487	92 974
Total	597 228 323	338 781 121	437 883 700	65 293 702
			503 177 402	

6.4 Question du ‘déficit d’assurance’

- 6.4.1 En février 2008, le tribunal d’arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad a rendu une décision déclarant qu’un fonds de limitation avait été constitué par une lettre de garantie à hauteur de 3 millions de DTS (R 116,3 millions). En avril 2008, le Fonds de 1992 a fait appel de cette décision, faisant valoir qu’au moment du sinistre, la limite de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la CLC de 1992 était de 4,51 millions de DTS (R 174,8 millions) et que, par conséquent, la décision du tribunal établissant le fonds de limitation du propriétaire du navire à seulement 3 millions de DTS devait être modifiée. La cour d’appel, la Cour de cassation et la Cour suprême ont confirmé la décision du tribunal d’arbitrage, soutenant qu’il appartenait aux juridictions russes d’appliquer les limites de responsabilité telles que publiées dans le Journal officiel de la Fédération de Russie au moment où le sinistre est survenu.
- 6.4.2 En juin 2012, le tribunal d’arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad a rendu un jugement sur le montant des demandes, attribuant des montants pour un total de R 503,2 millions, intérêts légaux compris. En outre, le tribunal a attribué à certains demandeurs le paiement des droits de greffe et frais judiciaires pour un total de R 318 969, devant être versé à parts égales par Ingosstrakh, le propriétaire du navire et le Fonds de 1992.
- 6.4.3 Le tribunal a décidé que le propriétaire du navire et Ingosstrakh devaient payer les sommes allouées jusqu’à concurrence de 3 millions de DTS et que le Fonds de 1992 devait payer tous les montants au-delà de ces 3 millions de DTS. Dans son jugement, le tribunal a décidé que la limite de responsabilité du propriétaire du navire devait être de 3 millions de DTS car c’était là la limite de responsabilité en vertu de la CLC de 1992 au moment du sinistre, telle que publiée dans le Journal officiel de la Fédération de Russie.
- 6.4.4 Le Fonds de 1992 a fait appel de ce jugement du tribunal d’arbitrage, mais celui-ci a été confirmé par la cour d’appel en septembre 2012 et par la Cour de cassation en janvier 2013. Le Fonds de 1992 a demandé l’autorisation de former un recours devant la Cour suprême.
- 6.4.5 Dans une décision prononcée en juillet 2013, la Cour suprême a décidé que le Présidium de la Cour suprême devait examiner l’appel interjeté par le Fonds de 1992 concernant le ‘déficit d’assurance’. La Cour suprême a déclaré que:
- Au moment de rendre leurs décisions, les juridictions inférieures n’avaient pas pris en compte les amendements apportés aux limites de responsabilité applicables en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, qui avaient été introduits par une résolution adoptée par le Comité juridique de l’Organisation maritime internationale (OMI) en octobre 2000, et étaient entrés en vigueur en novembre 2003.
 - Les juridictions inférieures n’avaient pas pris en compte le fait qu’en vertu de la Convention de Vienne sur le droit des traités de 1969, un traité entre en vigueur suivant les modalités et à la date fixée par le traité lui-même. Cette Convention stipule également qu’un traité est modifié par accord entre les parties. Lors de l’examen de la présente affaire, la question s’est posée de savoir si les amendements aux limites de responsabilité étaient déjà publiés en Fédération de Russie lorsque le fonds de limitation a été établi en 2007. La pratique internationale dans des affaires semblables établissait qu’une société (à la différence d’une personne physique) ne pouvait justifier l’exécution d’actes violant une quelconque règle de droit en invoquant le fait que cette règle n’avait pas été officiellement publiée dans l’État.
 - Les juridictions inférieures n’avaient pas cherché à savoir si le propriétaire du navire connaissait ou aurait dû connaître l’augmentation des limites de responsabilité. De plus, ces juridictions auraient dû chercher à savoir si la compagnie d’assurance, en tant que membre professionnel du marché de l’assurance internationale de responsabilité en matière de transport des hydrocarbures, aurait dû être au courant des résolutions de l’OMI, lesquelles augmentaient les limites de responsabilité des propriétaires de navires.
 - L’analyse des juridictions inférieures, selon laquelle le Fonds de 1992 devait régler le montant de la sous-assurance parce que les amendements aux limites de responsabilité n’avaient pas été

publiés avant la date du sinistre dans la Fédération de Russie, ni portés à la connaissance des membres professionnels du marché, ne prenait pas correctement en compte le fait que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds contenaient une règle selon laquelle les amendements auxdites conventions étaient introduites sur la base de décisions de l'OMI.

- Cette analyse adoptée par les juridictions inférieures enfreignait les droits et les intérêts légitimes non seulement du Fonds de 1992, mais aussi de ses contribuables dans les États Membres.
- Une limite de responsabilité inférieure imposait un fardeau financier supplémentaire injustifié au Fonds de 1992 et à ses contribuables à hauteur de la différence entre 4,51 millions et 3 millions de DTS.

6.4.6 Dans un arrêt rendu en octobre 2013, le Présidium de la Cour suprême a ordonné que les décisions du tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad, de la cour d'appel et de la Cour de cassation soient en partie annulées, pour ce qui est du fait qu'elles ordonnaient au Fonds de couvrir le 'déficit d'assurance' d'un montant de 1,51 millions de DTS, et a ordonné que l'affaire soit renvoyée devant le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad pour que celui-ci procède à un nouvel examen de ce point. Les raisons de cette décision sont établies dans l'arrêt du Présidium de la Cour suprême, publié en mars 2014.

6.4.7 Le tribunal d'arbitrage a invité toutes les parties à soumettre par écrit leurs positions à cet égard.

6.4.8 Dans ses conclusions, Ingosstrakh a fait valoir que:

- En raison de l'augmentation, en 2000, des limites de la CLC de 1992, et de son entrée en vigueur en 2003, la Fédération de Russie a été tenue d'effectuer les procédures nécessaires afin d'amender la législation interne, de sorte qu'elle soit conforme aux nouvelles limites de responsabilité. Toutefois, les amendements des limites de la CLC n'ont pas été publiés dans les délais impartis dans la Fédération de Russie.
- Conformément à l'article 15 de la Constitution de la Fédération de Russie et à l'article 5 du droit des traités internationaux de la Fédération de Russie, les traités internationaux doivent faire l'objet d'une publication officielle pour pouvoir entrer en vigueur en Russie; les dispositions des traités internationaux non publiés n'ont pas force de loi en Russie
- Compte tenu de ce qui précède, les citoyens et personnes morales russes n'étaient pas tenus d'appliquer ces amendements aux limites de la CLC, et les tribunaux n'étaient pas juridiquement fondés à rendre des jugements sur la base des nouvelles limites. L'officier du port d'Astrakhan n'ayant pas été informé des nouvelles limites par le ministère des Transports, a émis le certificat d'assurance de *Volgoneft 139* à hauteur de 3 millions de DTS.
- Il n'existe aucun fondement juridique permettant au tribunal de la ville de Saint-Petersbourg de reconsidérer le montant du fonds de limitation de responsabilité du propriétaire du navire (Volgotanker). Dans tous les cas, ni Volgotanker ni Ingosstrakh ne devraient prendre en charge l'augmentation du fonds de responsabilité dans la mesure où une telle prise en charge serait contraire au droit en vigueur à ce moment-là.
- Le montant du fonds de limitation ne devrait pas être reconsidéré et tous les demandeurs devraient voir l'indemnisation qui leur a été accordée réduite au *pro rata* afin de compenser le 1,51 million de DTS faisant défaut. Les demandeurs sont en droit de demander à la Fédération de Russie, dans le cadre de procédures distinctes, une indemnisation au titre des dommages subis étant donné que le ministère des Transports et le ministère des Affaires étrangères n'avaient pas pris les mesures visant à publier les amendements de la CLC de 1992 dans les délais impartis.

6.4.9 Volgotanker a soumis ses conclusions, selon lesquelles le Fonds de 1992 devrait être tenu de combler le déficit d'assurance et faire droit à l'ensemble des demandes en vertu du jugement du 26 juin 2012. Volgotanker fait valoir que le Fonds de 1992 devrait combler le déficit d'assurance dans la mesure où

tous les demandeurs n'ont pas pu obtenir une indemnisation intégrale conformément à la CLC de 1992, et ce en dépit du fait que toutes les mesures requises aient été prises.

6.4.10 Dans ses conclusions, le Fonds de 1992 a principalement fait valoir que:

- Conformément aux limites en vigueur au niveau international (y compris au sein de la Fédération de Russie) au moment de la survenance du sinistre, la limite de responsabilité du propriétaire du navire s'élevait à 4,51 millions de DTS et non à 3 millions de DTS.
- En conséquence, le propriétaire du navire (Volgotanker) aurait dû disposer d'une assurance valable couvrant sa responsabilité conformément à la CLC de 1992, à hauteur de 4,51 millions de DTS. Le montant du certificat d'assurance ne s'élève qu'à 3 millions de DTS, ce qui ne décharge pas le propriétaire du navire de sa responsabilité au titre du montant sous-assuré de 1,5 million de DTS.
- Dans tous les cas, le Fonds de 1992 peut uniquement commencer les versements des paiements à partir de 4,51 millions de DTS, tel que prévu dans les Conventions.

6.4.11 Par ailleurs, le Fonds a également inclus dans ses conclusions les arguments suivants, exposés par la Cour suprême et le Présidium de la Cour suprême:

- Conformément à l'article 24 de la Convention de Vienne sur le droit des traités, un traité entre en vigueur suivant les modalités et à la date fixées par ses dispositions. En outre, l'article 39 de cette Convention stipule qu'un traité peut être amendé par accord entre les parties selon les modalités convenues soit dans le texte du traité d'origine, soit directement dans l'accord portant amendement au texte du traité d'origine.
- Les articles 14 et 15 de la CLC de 1992 établissent qu'il relève de la compétence de l'Organisation maritime internationale de convoquer une conférence pour réviser ou modifier ladite Convention. Les amendements modifiant les limites de responsabilité ont été apportés au moyen de la résolution LEG.1(82) du 18 octobre 2000, et qui sont entrés en vigueur le 1er novembre 2003.
- Rendre le Fonds de 1992 responsable du versement de l'indemnisation à partir de 3 millions de DTS constituerait une violation non seulement des droits et intérêts légitimes du Fonds de 1992, mais également des contribuaires des États Membres du Fonds de 1992 qui le financent.
- La publication tardive en Fédération de Russie des amendements aux limites de responsabilité telles qu'elles figurent dans la Convention de 1992 portant création du Fonds, lesquels portent de 3 à 4,51 millions de DTS la limite de responsabilité en cas de dommage par pollution par les hydrocarbures, ne peut pas constituer de motif pour imposer un fardeau financier infondé au Fonds de 1992.
- Établir dans ce cas une limite de responsabilité inférieure pour le fonds de limitation prévu par la CLC de 1992, alors que, pour les propriétaires de navires de tous les États contractants de cette même Convention, des limites de responsabilité supérieures étaient entrées en vigueur le 1er novembre 2003, revient à imposer un fardeau financier supplémentaire indu sur le Fonds de 1992, à hauteur de la différence entre 4,51 et 3 millions de DTS, et, par conséquent, sur les contribuaires au Fonds de 1992.
- Selon la pratique internationale, une société (à la différence d'une personne physique) ne peut justifier la réalisation d'actions non conformes à toutes règles de loi par le fait que ces règles n'aient pas été officiellement publiées dans l'État en question. Le propriétaire du navire, et en particulier la compagnie d'assurance en sa qualité de professionnel participant au marché international de l'assurance responsabilité en matière de transport d'hydrocarbures, aurait dû avoir connaissance des résolutions de l'OMI augmentant les limites de responsabilité des propriétaires de navires.

6.4.12 Dans un jugement rendu en novembre 2014, le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad a estimé que la publication inopportune, sur le territoire de la Fédération de Russie, des amendements aux limites de la CLC de 1992 qui relevaient la limite de responsabilité minimale du propriétaire du navire de 3 millions de DTS à 4,51 millions de DTS, ainsi que la divulgation inopportune de ces amendements aux acteurs professionnels du marché, ne devraient pas servir de base pour imposer une charge financière supplémentaire au Fonds de 1992. Il a jugé que la différence entre le fonds de limitation déposé par l'assureur du propriétaire du navire auprès du tribunal, soit 3 millions de DTS, et le montant de la limite de responsabilité du propriétaire du navire qui correspondrait, en vertu de la CLC de 1992, à 4,51 millions de DTS, devrait être imputée à l'ensemble des demandeurs. Aussi, le tribunal a décidé de déduire le 'déficit d'assurance' de 1,51 million de DTS du montant préalablement octroyé à tous les demandeurs.
