



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/JUN10/3/4	
Original: ANGLAIS	28 mai 2010	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC48	●
Groupe de travail du Fonds de 1992	92WG6/1	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE – FONDS DE 1992

VOLGONEFT 139

Note de l'Administrateur

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 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 250 kilomètres de côtes ont été pollués par les hydrocarbures aussi bien en Fédération de Russie qu'en Ukraine.

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), qui n'appartient pas à l'International Group of P&I Clubs. Il semble que la couverture d'assurance soit limitée à 3 millions de DTS (R116,6 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. On constate donc un 'déficit d'assurance' d'environ 1,5 million de DTS.

En février 2008, le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et 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 (R116,6 millions). La Cour de cassation et la Cour suprême ont confirmé cette décision, affirmant que les tribunaux russes devaient appliquer les limites telles que publiées dans le Journal officiel de la Russie. Le Fonds de 1992 a demandé, dans ses conclusions, que le tribunal reconsidère sa première décision relative au fonds de limitation du propriétaire, au motif que les amendements à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile concernant le relèvement du plafond de responsabilité du propriétaire ont, à présent, été officiellement publiés dans la Fédération de Russie.

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 ont conclu à titre provisoire que, même si le *Volgoneft 139* n'aurait sans doute pas pu résister à la tempête du 11 novembre 2007, celle-ci ne revêtait un caractère ni exceptionnel ni inévitable, en ce sens que des dispositions auraient pu être prises pour éviter

que le navire soit exposé à la tempête de la manière dont il l'avait été.

Des demandes d'indemnisation s'élevant au total à R8 533,4 millions (£189,89 millions)^{<1>} ont été soumises comme suite au sinistre.

Faits récents:

De grands progrès ont été faits dans l'évaluation des demandes d'indemnisation, tel qu'il est indiqué à la section 9. Deux demandeurs ont exprimé leur accord avec l'évaluation et des lettres ont été adressées à un certain nombre d'autres demandeurs, communiquant les résultats de l'évaluation de leurs demandes. Les experts du Fonds continuent d'examiner les pièces justificatives fournies à l'appui des diverses demandes d'indemnisation.

En novembre 2009, le Secrétariat et les experts du Fonds ont visité les installations du système d'organisation du trafic maritime (VTS) de Kerch en Ukraine, où des réunions se sont tenues avec les représentants du VTS concernant l'organisation générale de ce système et les communications avec le *Volgoneft 139* au moment du sinistre.

En février 2010, le Secrétariat et les experts du Fonds se sont rendus à Moscou, Krasnodar et Kavkaz, pour y tenir des réunions avec le Ministère des transports, un représentant du propriétaire et l'affrètement du *Volgoneft 139*, plusieurs autorités locales de la région de Krasnodar, des représentants du VTS à Kavkaz et un demandeur du secteur du tourisme (section 11).

Des audiences ont eu lieu en mars et en avril 2010 devant le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Petersbourg et de Leningrad, lors desquelles le Fonds de 1992 a informé le tribunal des faits récents concernant l'évaluation des demandes. La prochaine audience doit avoir lieu en juin 2010.

Mesures à prendre:

Comité exécutif du Fonds de 1992:

Examiner les propositions de l'Administrateur présentées aux paragraphes 12.8 et 12.9.

1 Résumé du sinistre

Navire	<i>Volgoneft 139</i>
Date du sinistre	11 novembre 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 déversés	Entre 1 200 et 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	Fédération de Russie
Jauge brute (tjb)	3 463 tjb
Assureur P&I	Ingosstrakh
Couverture P&I	3 millions de DTS, soit R116,6 millions (£3,1 millions)
Limite fixée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile	4,51 millions de DTS, soit R175,3 millions (£4,6 millions)

<1>

Dans le présent document, la conversion des monnaies a été faite sur la base du taux de change au 21 mai 2010 (1 DTS = £1,0223; R1 = £0,0223).

Limite fixée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds	203 millions de DTS, soit R7 892,6 millions (£207,5 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicable
Demandes d'indemnisation à ce jour	R8 533,4 millions (£189,89 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 un certain temps avant de couler.
- 2.2 Le navire-citerne transportait 4 077 tonnes de fuel-oil lourd. On estime la quantité de fuel-oil déversée comprise entre 1 200 et 2 000 tonnes. Après que l'on a retiré 913 tonnes de fuel-oil lourd, la section arrière du navire a été remorquée jusqu'à Kavkaz. Un mois après le sinistre, la section avant a été relevée temporairement et 1 200 tonnes d'un mélange d'hydrocarbures et d'eau 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 interventions**

Pour des informations sur les opérations de nettoyage et les mesures prises pour faire face au sinistre, voir le Rapport annuel de 2008 des FIPOL, page 116.

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 son instrument de ratification de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile auprès du Secrétaire général de l'OMI le 28 novembre 2007. Cette convention n'est entrée en vigueur pour l'Ukraine qu'en novembre 2008 et n'est donc pas applicable à ce sinistre. Ce pays n'a pas adhéré à la Convention de 1992 portant création du Fonds et ne l'a pas non plus ratifiée.

5 **Le propriétaire du navire et l'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 (£3,1 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 4,51 millions de DTS (£4,6 millions). Il y a donc un 'déficit d'assurance' d'environ 1,5 million de DTS (£1,5 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 Premiers contacts entre les autorités russes et les membres du Secrétariat

Pour des informations concernant les visites du Secrétariat en Fédération de Russie et les contacts entre les autorités russes et des membres du Secrétariat en 2007 et 2008, voir le Rapport annuel de 2008, pages 117 et 118.

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, l’informant de 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.
- 7.3 En avril 2008, le Fonds de 1992 a interjeté appel de la décision du tribunal. 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 (£4,6 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 (£3,1 millions) devait être modifiée.
- 7.4 Dans son jugement de mai 2008, la cour d’appel a rejeté la demande du Fonds de 1992, confirmant l’arrêt provisoire du tribunal d’arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léninegrad.
- 7.5 Le Fonds de 1992 a présenté un recours auprès d’une 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 (£3,1 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 fait appel auprès de la Cour suprême à Moscou du fait 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 1^{er} novembre 2003.
- 7.8 En décembre 2008, la Cour suprême a confirmé la décision de la Cour de cassation.
- 7.9 Des audiences ont eu lieu en décembre 2008 et en mars, juin, septembre et décembre 2009 devant le tribunal d’arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léninegrad où le tribunal a accepté de repousser son examen des demandes sur le fond jusqu’à ce que le Fonds de 1992 et les demandeurs aient eu le temps de discuter du fond et du montant des demandes.
- 7.10 À la même audience, le Fonds a demandé 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 avaient été officiellement publiées en Russie en octobre 2008 et que les limites modifiées faisaient dorénavant partie de la législation nationale russe. Le tribunal a déclaré qu’il se prononcerait sur la question du relèvement du fonds de limitation lorsqu’il rendra son jugement sur le fond des demandes.
- 7.11 Une audience a eu lieu en mars 2010, lors de laquelle le Fonds s’est vu attribuer un délai supplémentaire pour poursuivre l’évaluation des demandes. À l’audience, le tribunal a décidé de faire

du Ministère des transports un tiers dans le cadre de la procédure car il pourrait aider le tribunal et les parties concernées à résoudre la question du 'déficit d'assurance'.

- 7.12 Lors d'une audience en avril 2010, le Fonds a présenté son évaluation des demandes soumises à ce jour. Le tribunal a décidé d'ajourner l'audience jusqu'en juin 2010 afin de permettre aux parties de s'entendre sur le montant des demandes.

8 Cause du sinistre

- 8.1 Devant le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Petersbourg et de Léningrad, Ingosstrakh a invoqué pour sa défense que le sinistre avait été entièrement provoqué par un phénomène naturel d'un caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible et que, par conséquent, la responsabilité du propriétaire du *Volgoneft 139* n'était absolument pas engagée (alinéa *a*) de l'article III.2 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 (alinéa *a*) de l'article 4.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds).
- 8.2 Le Fonds de 1992 a nommé une équipe d'experts chargés d'examiner les conditions météorologiques dans la zone du sinistre et les circonstances qui l'entouraient afin de déterminer la validité de la défense présentée par le propriétaire du navire. Les experts se sont rendus sur les lieux du sinistre et ont inspecté la section arrière de l'épave dans le port de Kavkaz.

Conclusions préliminaires

- 8.3 Pour des informations concernant les conclusions préliminaires auxquelles sont parvenus les experts du Fonds de 1992, on se reportera au Rapport annuel de 2008, pages 119 à 122. En résumé, les conclusions des experts sont les suivantes:
- i) La tempête du 11 novembre 2007 ne revêtait pas un caractère exceptionnel puisqu'au cours des 20 dernières années, il a été observé dans la région, à quatre reprises, des tempêtes de nature comparable.
 - ii) La tempête n'était pas inévitable en ce sens que le *Volgoneft 139* aurait pu éviter d'y être exposé étant donné que des prévisions de tempête avaient été diffusées en temps utile, décrivant les conditions avec exactitude.
 - iii) En ce qui concerne le *Volgoneft 139*, la tempête du 11 novembre 2007 était irrésistible dans la mesure où les normes de conception du navire ne lui permettaient pas de résister aux conditions régnant à ce moment-là.

Poursuites administratives devant le tribunal d'arbitrage de Krasnodar

- 8.4 Peu de temps après le sinistre, les autorités russes ont imposé une sanction administrative au propriétaire du navire pour avoir causé des dommages par pollution au mépris de la législation russe et l'ont frappé d'une amende de R40 000. Le propriétaire du navire a fait appel de cette amende devant le tribunal d'arbitrage de Krasnodar.
- 8.5 En février 2008, le tribunal d'arbitrage de Krasnodar a décidé de rejeter l'appel et confirmé la sanction. Le tribunal a déclaré qu'aucun élément de preuve n'avait été fourni au tribunal démontrant que la tempête du 11 novembre 2007 avait un caractère spécial ou anormal. Le tribunal a déclaré que le sinistre n'était pas inévitable et que le capitaine n'avait pas pris toutes les mesures possibles pour éviter la rupture du navire et la pollution.
- 8.6 On peut déduire de cette décision que le tribunal de Krasnodar considérait qu'il ne s'agissait pas là d'un cas de force majeure.

Tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léningrad

8.7 Lors d'une audience tenue en septembre 2009 (voir paragraphe 7.9), le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léningrad a noté que la majorité des demandeurs représentés dans la procédure ne partageaient pas la position d'Ingosstrakh en ce qui concerne la tempête. Le tribunal a déclaré qu'il pensait d'emblée que la tempête ne semblait pas être quelque chose d'exceptionnel ou d'inévitable et qu'il s'agissait d'un risque maritime normal dont devraient toujours tenir compte les propriétaires de navires.

Conclusion des experts du Fonds de 1992 après la visite des installations du VTS de Kerch et Kavkaz

8.8 Afin de comprendre pleinement les circonstances du sinistre, le Secrétariat et les experts du Fonds ont visité les installations du système d'organisation du trafic maritime (VTS) de Kerch, en Ukraine, en novembre 2009 et du VTS de Kavkaz, en Russie, en février 2010.

8.9 Les informations complémentaires obtenues pendant les visites ont permis aux experts du Fonds de confirmer dans une large mesure leurs conclusions préliminaires (voir le paragraphe 8.3) 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* fut pris dans la tempête étant donné que des prévisions de tempête avaient été diffusées en temps utile, décrivant les conditions avec exactitude. Les experts ont également confirmé leur opinion initiale selon laquelle le *Volgoneft 139* n'aurait pas dû se trouver dans la région 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.

8.10 Toutefois, si les experts du Fonds considéraient initialement le mouillage dans le détroit de Kerch comme un port commercial, ils comprennent désormais que le détroit n'est pas exploité en tant que port. Durant les visites aux installations du VTS de Kerch 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'alerte tempête ou 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 afin d'éviter le sinistre.

9 Demandes d'indemnisation

9.1 Le bilan des demandes d'indemnisation au 7 mai 2010 est résumé dans le tableau ci-après:

Catégorie de demande	Demandeur	Demande en R	Évaluation en R	Situation
Opérations de nettoyage	Ministère des situations d'urgence	4,3 millions	-	Aucune pièce justificative n'a été présentée.
Opérations de nettoyage	Autorités régionales	112,3 millions	52,9 millions	Évaluation préliminaire. L'évaluation détaillée est en cours d'achèvement. Aucune documentation fournie à l'égard de l'une des demandes.
Opérations de nettoyage	Autorités locales	388,3 millions	1,9 million	Accord conclu avec un demandeur. Lettre de proposition adressée à un demandeur. Une demande en cours d'évaluation. Pas de pièce justificative fournie à l'appui de deux demandes.
Opérations de nettoyage	Port de Kerch (Ukraine)	15,3 millions	-	En cours d'évaluation par l'expert. L'Ukraine n'était pas partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile à l'époque des faits et n'est toujours pas membre du Fonds de 1992. Les mesures de sauvegarde prises en Ukraine pour éviter les dommages de pollution en Fédération de Russie pourraient être recevables.
Opérations de nettoyage	Entreprise de nettoyage	63,9 millions	50,8 millions	Lettre de proposition adressée au demandeur qui a accepté l'évaluation.

Opérations de nettoyage	Propriétaire de navires	27,7 millions	-	D'autres pièces et la demande révisée augmentée ont été présentées. En cours d'examen par l'expert.
Opérations de nettoyage	Affréteur	9,4 millions	-	Renseignements complémentaires présentés par le demandeur. En cours d'examen par l'expert.
Pêche	Entreprises privées	22,4 millions	-	Deux demandes en cours d'évaluation. Pas de pièce justificative fournie à l'appui des deux autres demandes.
Tourisme	Entreprises privées	21,5 millions	-	En cours d'évaluation par l'expert.
Remise en état de l'environnement	Autorités régionales	1 819,6 millions	-	Lettre envoyée au demandeur, sollicitant des renseignements complémentaires.
Suivi de l'état de l'environnement	Organisme fédérale	0,6 million	0,4 million	Les experts examinent actuellement les informations complémentaires fournies par les demandeurs.
Dommmages à l'environnement	Organisme fédérale	6 048,1 millions	-	Aucune pièce justificative n'a été présentée. Demande d'indemnisation établie à partir de la formule 'Metodika'.
TOTAL		8 533,4 millions (£189,89 millions)	106 millions (£2,36 millions)	

- 9.2 Le gouvernement régional a présenté des demandes d'indemnisation au titre des frais encourus lors des opérations de nettoyage (R112,3 millions) et de la remise en état (R1 819,6 millions). Certaines de ces demandes au titre des opérations de nettoyage ont été évaluées à titre provisoire à R52,9 millions mais sont en cours d'évaluation sur la base des pièces justificatives complémentaires fournies au Fonds. Aucune documentation n'a été fournie à l'appui de l'une des demandes au titre des opérations de nettoyage. La demande au titre de la remise en état n'est pas accompagnée des renseignements nécessaires pour permettre de l'évaluer et une lettre contenant les questions du Fonds a été envoyée au demandeur.
- 9.3 Une demande d'indemnisation présentée par une autorité locale de la région affectée, d'un montant total de R1,1 million, a été évaluée comme réclamée. Une autre demande d'indemnisation déposée par la même autorité locale, d'un montant total de R853 560 afférente aux opérations de nettoyage, a été évaluée à R805 618. Une lettre expliquant cette évaluation a été envoyée au demandeur. Lors d'une audience tenue au tribunal d'arbitrage de la région de Saint Pétersbourg et de Leningrad en mars 2010 (voir paragraphe 7.11), l'autorité locale a déposé une autre demande d'indemnisation contre le propriétaire du navire/son assureur et le Fonds, d'un montant total de R386 millions, au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde.
- 9.4 Une entreprise de nettoyage russe a présenté une demande d'indemnisation d'un montant de R63,9 millions 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 a coulé. Le montant de la demande d'indemnisation a été évalué à R50,8 millions et le demandeur a accepté l'évaluation.
- 9.5 Le service fédéral de contrôle de l'exploitation des ressources naturelles (Rosprirodnadzor) a soumis une demande d'indemnisation pour un montant total de R600 000 au titre des dépenses encourues pour suivre l'état de l'environnement, évaluée provisoirement à R400 000. En mai 2010, une réunion s'est tenue à Londres entre le Fonds et des représentants de Rosprirodnadzor à laquelle les demandeurs ont fourni à l'appui de leur demande des informations complémentaires qu'examinent actuellement les experts. Rosprirodnadzor a aussi soumis une demande d'indemnisation, d'un montant total de R6 048,1 millions, au titre des dommages causés à l'environnement sur la base d'un modèle abstrait ('Metodika', voir la section 10), non recevable en vertu des Conventions de 1992. Lors de la réunion tenue à Londres en mai 2010, les représentants de Rosprirodnadzor ont expliqué qu'ils estimaient que seule leur demande concernant les dépenses engagées à la suite du sinistre était recevable en vertu des Conventions. Ils ont également expliqué que leur demande fondée sur la formule 'Metodika' reposait sur le droit national russe, qu'ils comprenaient la non-recevabilité de cette demande en vertu des Conventions et qu'ils s'attendaient à ce que celle-ci soit rejetée par le tribunal.

- 9.6 L'évaluation progresse eu égard aux autres demandes d'indemnisation soumises et étayées par une documentation suffisante.

10 Demande d'indemnisation selon la formule 'Metodika'

- 10.1 Lors d'une réunion tenue en mai 2008, les autorités russes ont informé le Fonds de 1992 que Rosprirodnadzor avait soumis une demande au titre des dommages subis par l'environnement d'un montant de R6 048,1 millions (£134,58 millions). Cette demande repose 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 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 Rosprirodnadzor afin de déterminer si, et dans quelle mesure, ces activités ouvraient droit à indemnisation en vertu des Conventions.
- 10.2 Les discussions tenues avec les autorités russes font apparaître que la demande d'indemnisation au titre des dommages causés à l'environnement a été présentée au tribunal pour se conformer à la législation nationale et ne peut être retirée sans l'autorisation préalable du Ministère des ressources naturelles. Les demandeurs acceptent néanmoins que la demande n'est pas recevable en vertu des Conventions de 1992 et qu'elle sera probablement rejetée par le tribunal. Sur demande du Ministère des transports, le gouvernement central russe a demandé au Ministère des ressources naturelles de retirer la demande d'indemnisation établie à partir de la formule 'Metodika'.

11 Réunions entre les autorités russes et le Secrétariat

- 11.1 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 afin de favoriser les échanges d'informations et suivre l'état d'avancement des demandes d'indemnisation. De plus amples informations sur les réunions tenues à Moscou et Krasnodar en août 2009 figurent dans le document IOPC/OCT09/3/7, section 11.

Réunions tenues à Kiev et Kerch (Ukraine) en novembre 2009

- 11.2 Le Secrétariat et les experts du Fonds avaient prévu de se rendre à Moscou, Kavkaz (Fédération de Russie) et Kerch (Ukraine) en novembre 2009. Comme les visas n'ont pas été obtenus à temps pour se rendre en Fédération de Russie, il a été décidé d'accepter la proposition d'un demandeur de tenir la réunion à Kiev (Ukraine).
- 11.3 Le Secrétariat et les experts du Fonds ont également visité les installations du système d'organisation du trafic maritime (VTS) de Kerch, où plusieurs questions ont été posées aux représentants du VTS concernant l'organisation générale de ce système et les communications avec le *Volgoneft 139* au moment du sinistre (voir les paragraphes 8.8 et 8.9).

Réunions tenues à Moscou, Krasnodar et Kavkaz en février 2010

- 11.4 En février 2010, le Secrétariat et les experts du Fonds se sont rendus à Moscou, Krasnodar et aux installations du VTS de Kavkaz pour y tenir des réunions avec le Ministère des transports, un représentant du propriétaire et l'affréteur du *Volgoneft 139*, plusieurs autorités locales de la région de Krasnodar, des représentants du VTS à Kavkaz et un demandeur du secteur du tourisme.
- 11.5 Lors de la réunion tenue avec le Ministère des transports, une solution possible au 'déficit d'assurance' a été abordée. Une partie du coût des opérations de nettoyage menées par l'administration de la région de Krasnodar et une autorité locale a été financée par le Ministère des finances et ces administrations ont déposé une autre demande de fonds auprès du Ministère des finances. Si celui-ci payait ces coûts supplémentaires de nettoyage et déposait une demande d'indemnisation au Fonds de 1992 et si l'évaluation de cette demande comblait le déficit d'assurance d'environ R59 millions, le Gouvernement pourrait décider de renoncer à ses droits d'indemnisation pour combler ledit déficit. Il a été souligné que dans ce cas, le Ministère des finances serait tenu de soumettre la demande d'indemnisation et le Fonds d'examiner les documents connexes, le montant

évalué devant atteindre au moins le montant du 'déficit d'assurance'. Le représentant du Ministère des transports s'est engagé à examiner cette possible solution.

- 11.6 Concernant la question de la formule 'Metodika', le représentant du Ministère des transports a expliqué que son Ministre avait écrit au vice-Premier ministre de la Fédération de Russie qui avait à son tour écrit au Ministre des ressources naturelles. Le Secrétariat a reçu une copie de la réponse du Ministre des ressources naturelles au vice-Premier ministre. Dans sa lettre, le Ministre des ressources naturelles acceptait qu'une demande 'théorique' calculée selon la formule 'Metodika' n'était pas acceptable au titre des conventions internationales que le Gouvernement russe était tenu de respecter, en indiquant cependant qu'il n'était pas nécessaire de retirer la demande car le tribunal allait probablement la rejeter. Le Ministère des ressources naturelles a également accepté que seule devrait être examinée la demande d'indemnisation au titre des pertes effectivement encourues par suite de la pollution, d'un montant de R578 347, conforme à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. La lettre expliquait en outre qu'il n'était pas nécessaire de modifier le droit national russe applicable à 'Metodika' car il s'applique aux affaires nationales, pas aux affaires de pollution soumises aux conventions internationales. Le représentant du Ministère des transports a expliqué que Rosprirodnadzor avait déposé, au nom du Ministère des ressources naturelles, une demande contre le Fonds au titre des frais effectivement engagés et qu'il s'attendait à ce que le juge du tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léningrad rejette la demande établie selon la formule 'Metodika'. Le représentant a également expliqué que, pour résoudre cette question, il avait préparé un projet de lettre du Ministre des transports au Premier ministre de la Fédération de Russie et que le Ministre des transports était en train d'examiner le texte.
- 11.7 À Krasnodar, le Secrétariat et les experts du Fonds ont tenu des réunions avec l'administration régionale de Krasnodar et une autorité locale. Les deux demandeurs ont fait part de leur frustration de ne pas avoir encore été payés et ont expliqué qu'ils connaissaient de graves difficultés financières. Le Secrétariat et les experts du Fonds ont également visité les installations du VTS de Kavkaz où des questions ont été posées pour mieux comprendre les procédures appliquées au moment du sinistre (voir les paragraphes 8.8 et 8.9).

12 Point de vue de l'Administrateur

- 12.1 L'Administrateur est heureux d'annoncer que les autorités russes et les demandeurs coopèrent avec le Secrétariat et que le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léningrad en tient compte. Cette coopération a permis d'accomplir de grands progrès dans l'évaluation des demandes d'indemnisation. Des accords de règlement ont été conclus avec plusieurs demandeurs et l'évaluation des autres demandes d'indemnisation a bien progressé.
- 12.2 Les problèmes résultant de la demande d'indemnisation basée sur la formule 'Metodika' vont bientôt être résolus car les demandeurs semblent être disposés à accepter un règlement de leur demande sur la base de l'évaluation des frais effectivement engagés en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Les informations fournies par les autorités russes portent à croire que la demande d'indemnisation basée sur la formule 'Metodika' sera rejetée par le tribunal.
- 12.3 Une solution possible au 'déficit d'assurance' a été suggérée comme il est énoncé au paragraphe 11.5. Cette solution est cependant entre les mains des autorités russes.
- 12.4 Certains éléments semblent indiquer que le tribunal n'acceptera pas la défense d'Ingosstrakh, selon laquelle le sinistre était un cas de force majeure, mais aussi que la limite inférieure en vertu de la Convention sur la responsabilité civile de 3 millions de DTS sera maintenue. Ingosstrakh ne devrait dans ce cas probablement pas payer un montant supérieur à cette limite. De plus, il semble que les évaluations d'Ingosstrakh soient inférieures à celles du Fonds. Si une solution pouvait finalement être apportée au 'déficit d'assurance', il semble qu'Ingosstrakh n'effectuera aucun paiement jusqu'à ce que les demandes d'indemnisation fassent l'objet d'une décision du tribunal.
- 12.5 Ce sinistre a malheureusement fait apparaître plusieurs anomalies par rapport à la plupart des cas, auxquelles on devra trouver une solution. Cela dit, certains demandeurs victimes du sinistre ont déposé leurs demandes d'indemnisation conformément aux Conventions de 1992 et aux critères du

Fonds, et dûment coopéré avec lui, aboutissant à un accord règlement entre les parties. En outre, certains de ces demandeurs ont indiqué qu'ils éprouvaient des difficultés financières et il semble qu'Ingosstrakh n'effectuera aucun paiement jusqu'à ce que toutes les demandes d'indemnisation aient fait l'objet d'une décision du tribunal.

- 12.6 Pour les raisons susmentionnées, l'Administrateur estime que si le Fonds continuait à ne pas verser d'indemnités aux demandeurs cités au paragraphe 12.5, cela pourrait être interprété comme allant à l'encontre de sa mission globale. Par ailleurs, l'Administrateur estime néanmoins qu'il est essentiel d'adhérer aux principes de base du Fonds et aux Conventions de 1992 sous-tendant le régime international, notamment à l'égard du 'déficit d'assurance' et de la demande établie selon la formule 'Metodika'.
- 12.7 Ces deux questions sont liées aux activités du Gouvernement (central) de la Fédération de Russie. Le 'déficit d'assurance' résulte de l'application tardive de l'augmentation des limites de responsabilité qui est entrée en vigueur en 2003. La demande établie selon la formule 'Metodika' a été déposée par Rosprirodnadzor, une agence fédérale russe chargée de la protection de l'environnement.
- 12.8 Compte tenu de ce qui précède et, en particulier, étant donné que l'assureur, Ingosstrakh, semble peu disposé à verser des indemnités aux demandeurs avant qu'un jugement concernant toutes les demandes ait été rendu par le tribunal de limitation, l'Administrateur estime qu'il conviendrait de l'autoriser à verser des indemnités, mais seulement aux demandeurs qui:
1. ont déposé leurs demandes conformément aux Conventions de 1992 et aux critères du Fonds;
 2. ont dûment coopéré avec le Fonds, ce qui a donné lieu à un accord de règlement entre ces derniers et les demandeurs;
 3. ne sont pas un organisme ou une agence du gouvernement (central).
- 12.9 L'Administrateur propose donc que le Comité exécutif prenne une décision en ce sens, ce qui obligerait le Fonds à recouvrer ensuite auprès d'Ingosstrakh les montants versés à titre d'indemnisation, à hauteur de la limite applicable. Il propose d'ailleurs qu'une décision l'autorisant à effectuer tout autre versement ne soit prise que sous réserve d'une solution satisfaisante apportée au 'déficit d'assurance' et à la demande calculée selon la formule 'Metodika'.

13 Mesures à prendre

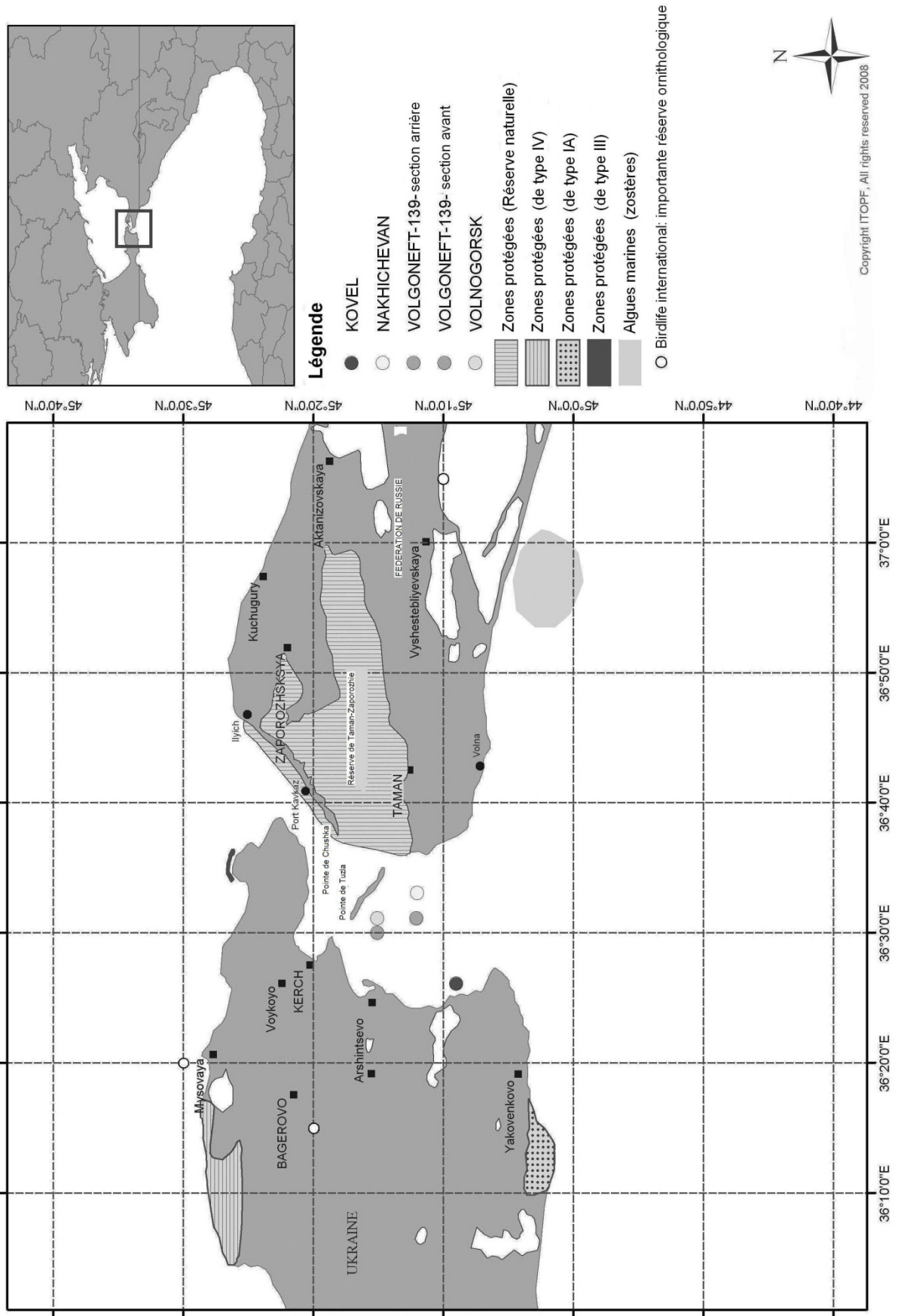
Comité exécutif du Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 est invité à:

- a) prendre note des renseignements figurant dans le présent document;
- b) examiner les propositions de l'Administrateur présentées aux paragraphes 12.8 et 12.9; et
- c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées en ce qui concerne le traitement de ce sinistre.

* * *

ANNEXE



Copyright ITOPIF, All rights reserved 2008