



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/OCT09/3/7	
Original: ANGLAIS	23 septembre 2009	
Assemblée du Fonds de 1992	92A14	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC46	•
Assemblée du Fonds complémentaire	SA5	
Conseil d'administration du Fonds de 1971	71AC24	

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

VOLGONEFT 139

Note de l'Administrateur

Objet du document: Informer le Comité exécutif des derniers événements survenus 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 (R 116,6 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 (£4,6 millions). 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 Léningrad 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 116,6 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 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 Léningrad 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, peut-être irrésistible en ce qui concerne le *Volgoneft 139*, ne

revêtait un caractère ni exceptionnel ni inévitable, en ce sens que le navire n'aurait pas dû être exposé à la tempête comme cela avait été le cas.

Des demandes d'indemnisation s'élevant au total à R 8 147,1 millions ont été soumises comme suite au sinistre.

Faits récents:

Des représentants du Fonds de 1992 et ses experts se sont rendus en Fédération de Russie en août 2009. Des réunions ont eu lieu avec des représentants du Ministère des transports, le service fédéral de contrôle de l'exploitation des ressources naturelles (Rosprirodnadzor), et plusieurs autorités locales qui avaient présenté des demandes d'indemnisation au titre des frais encourus lors des opérations de nettoyage. Une réunion a également eu lieu avec un représentant du propriétaire du navire et l'affréteur du *Volgoneft 139*, afin d'examiner leurs demandes (voir la section 11).

D'importants progrès ont été faits dans l'évaluation des demandes (voir la section 9). Un demandeur a exprimé son accord avec l'évaluation et des lettres ont été adressées à un certain nombre d'autres demandeurs, communiquant les résultats de l'évaluation préliminaire de leurs demandes ou sollicitant des informations complémentaires. Les experts du Fonds continuent d'examiner les pièces fournies à l'appui des diverses demandes d'indemnisation.

Lors d'une audience tenue en septembre 2009 devant le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Petersbourg et de Leningrad, le Fonds de 1992 a informé le tribunal des faits récents concernant l'évaluation des demandes et a présenté toutes les lettres envoyées aux demandeurs. La prochaine audience doit avoir lieu en décembre 2009.

Mesures à prendre:

Comité exécutif du Fonds de 1992:

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
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	4,51 millions de DTS
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS
Applicabilité de STOPIA/TOPIA	Non
Demandes d'indemnisation à ce jour	R 8 147,1 millions (voir la section 9)

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 s'est levée, produisant 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 au mouillage 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 Pour des informations sur les opérations de nettoyage et les mesures prises pour faire face au sinistre, voir Rapport annuel de 2008, 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 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 (£3 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 (£4,6 millions). On constate 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 STOPIA 2006.

6 Réunions entre les autorités russes et les membres du Secrétariat

- 6.1 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.
- 6.2 Un certain nombre de réunions se sont tenues à Londres en 2009 entre les autorités russes, les membres du Secrétariat du Fonds et leurs experts afin de faciliter les échanges d'informations et suivre l'état d'avancement des demandes d'indemnisation. Des membres du Secrétariat et des experts du Fonds se sont rendus en Fédération de Russie en août 2009 pour une série de réunions avec les parties intéressées (voir la section 11).

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 Léningrad, 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 À une audience tenue en avril 2008, le Fonds de 1992 a présenté des conclusions dans lesquelles il demandait au tribunal de lui accorder du temps pour qu'il puisse examiner les demandes et engager des discussions avec les demandeurs. Dans ses conclusions, 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 est de 4,51 millions de DTS 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 devait être modifiée.
- 7.4 La cour d'appel et la Cour de cassation ont rejeté la demande du Fonds de 1992 et confirmé la décision du tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léningrad.
- 7.5 Dans ses considérants, la Cour de cassation a estimé que, dans la mesure où la législation russe n'avait pas été modifiée pour prendre en compte les amendements à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile qui avaient été adoptés et 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, il appartenait aux tribunaux russes d'appliquer les limites de responsabilité telles que publiées dans le Journal officiel russe. En décembre 2008, la Cour suprême a confirmé la décision de la Cour de cassation.
- 7.6 À une audience tenue en décembre 2008 devant le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léningrad, le Fonds de 1992 a soumis des conclusions 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, entrées en vigueur le 1er novembre 2003, avaient été officiellement publiées en Russie en octobre 2008 et que ce texte modifié faisait 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 à la prochaine audience.

- 7.7 Une audience a eu lieu en mars 2009 puis en juin 2009 devant le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Petersbourg et de Leningrad. A aucune de ces audiences le tribunal ne s'est prononcé sur la question du relèvement du fonds de limitation.
- 7.8 Lors d'une audience tenue en septembre 2009 le Fonds de 1992 a informé le tribunal des faits récents concernant l'évaluation des demandes d'indemnisation et a présenté toutes les lettres envoyées aux demandeurs. Lors de cette audience, le tribunal a émis l'opinion qu'il ne serait pas approprié de modifier la limite de responsabilité du propriétaire du navire. La prochaine audience doit avoir lieu le 8 décembre 2009.

8 Cause du sinistre

- 8.1 Devant le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Petersbourg et de Leningrad, 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 (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 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 le lieu du sinistre et ont inspecté la section arrière de l'épave, dans le port de Kavkaz.
- 8.3 Pour des informations concernant les conclusions préliminaires auxquelles sont parvenus les experts du Fonds, on se reportera au Rapport annuel de 2008, pages 119 à 122. En résumé, les 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 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*, 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.
- 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 de pollution au mépris de la législation russe et l'ont frappé d'une amende de R 40 000. 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 preuves 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.
- 8.7 Lors d'une visite en Fédération de Russie en août 2009 de représentants du Fonds de 1992 et de leurs experts, les autorités russes ont offert leur aide pour permettre aux experts du Fonds de se rendre à Kavkaz pour voir le système d'organisation du trafic maritime (VTS) et s'entretenir avec les responsables du VTS. Cette visite aura probablement lieu en novembre 2009.
- 8.8 Lors d'une audience tenue en septembre 2009 (voir paragraphe 7.8), 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 par ailleurs 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.

9 Demandes d'indemnisation

- 9.1 Au 9 septembre 2009, le bilan des demandes d'indemnisation s'établit tel qu'indiqué dans le tableau ci-après:

Catégorie de demande	Demandeur	Montant R	Évaluation R	Situation actuelle
Opérations de nettoyage	Ministère des situations d'urgence	R4,3 millions	–	Aucune pièce justificative n'a été présentée.
Opérations de nettoyage	Gouvernement régional	R121,6 millions	R22,7 millions	Évaluation préliminaire de certaines demandes envoyée aux demandeurs. L'évaluation des autres demandes se poursuit..
Opérations de nettoyage	Port de Kerch	R15,3 millions	–	L'Ukraine n'était pas partie à la Convention sur la responsabilité civile au moment du sinistre et n'est pas partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds (voir paragraphe 9.3).
Opérations de nettoyage	Entreprise de nettoyage	R63,9 millions	R50,8 millions	Le demandeur a exprimé son accord avec l'évaluation.
Opérations de nettoyage	Propriétaire du navire	R20,4 millions	–	Lettre envoyée au demandeur, sollicitant des renseignements complémentaires.
Opérations de nettoyage	Affréteur	R9,4 millions	–	Lettre envoyée au demandeur, sollicitant des renseignements complémentaires.
Pêche	Entreprises privées	R22,4 millions	–	Pièces soumises en cours d'examen.
Tourisme	Entreprises privées	R21,5 millions	–	Pièces soumises en cours d'examen.
Mesures de remise en état	Gouvernement régional	R1 819,6 millions	–	Lettre envoyée au demandeur, sollicitant des renseignements complémentaires.
Suivi de l'état de l'environnement	Service fédéral de contrôle de l'exploitation des ressources naturelles (Rosprirodnadzor),	R0,6 million	R0,4 million	Évaluation préliminaire envoyée au demandeur.
Dommmages à l'environnement	Service fédéral de contrôle de l'exploitation des ressources naturelles (Rosprirodnadzor)	R6 048,1 millions	–	Aucune pièce justificative n'a été présentée. Demande d'indemnisation calculée sur la base d'un modèle théorique ('Metodika').
TOTAL		R8 147,1 millions (£165,1 millions) ^{<1>}	R73,9 millions (£1,5 million)	

9.2 Le gouvernement régional a présenté des demandes d'indemnisation au titre des frais encourus lors des opérations de nettoyage (R121,6 millions) et de la remise en état (R1 819,6 millions). Certaines de ces demandes au titre des opérations de nettoyage ont été évaluées provisoirement à un montant de R22,7 millions. Des pièces justificatives complémentaires ont été fournies au Fonds lors de la visite de celui-ci à la Fédération de Russie en août 2009 et sont actuellement examinées par les experts du Fonds de 1992. 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 des questions du Fonds a été envoyée au demandeur. Les autres demandes sont actuellement examinées par les experts.

^{<1>} Dans le présent document, la conversion des devises a été effectuée au taux de change en vigueur au 23 septembre 2009 (1 R = £0,02026.).

- 9.3 Le port de commerce de Kerch (Ukraine) a présenté une demande d'indemnisation au tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léninegrad pour un total de R15 341 177 concernant les dommages aux biens et les dépenses encourues pour les opérations de nettoyage. 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 partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Les demandeurs ont déclaré devant le tribunal qu'ils prenaient des mesures de sauvegarde et avaient donc droit à un dédommagement au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Au titre de l'article IIb) de la Convention, les dépenses afférentes aux dommages de pollution incluent les frais afférents aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages. Bien que l'Ukraine n'ait pas été partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile non plus qu'à la Convention de 1992 portant création du Fonds à l'époque des faits, les mesures de sauvegarde prises en Ukraine pour éviter ou réduire les dommages de pollution en Fédération de Russie seraient recevables au titre des Conventions. Puisque les dépenses encourues pour les opérations de nettoyage relèvent des 'mesures de sauvegarde' des Conventions, le Secrétariat a demandé aux experts du Fonds d'examiner cette partie de la demande.
- 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. Cette demande a été évaluée à un montant de R50,8 millions. Le demandeur a exprimé son accord avec l'évaluation, et cet accord a été communiqué au tribunal.
- 9.5 Le propriétaire du navire a présenté une demande d'indemnisation d'un montant total de R20,4 millions pour les dépenses afférentes au nettoyage et aux mesures de sauvegarde. Cette demande a été rejetée par le tribunal d'arbitrage qui a fait valoir qu'une partie ne pouvait être à la fois demandeur et défendeur dans la même procédure. Les experts du Fonds de 1992 ont néanmoins examiné les pièces soumises, étant donné que toute personne, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, peut mettre en œuvre des mesures de sauvegarde même si elle est le propriétaire du navire pollueur (voir l'article 1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et l'article 4.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds). Les informations communiquées ne permettent pas de procéder à une évaluation de la demande, si bien qu'une lettre contenant des questions du Fonds a été envoyée au demandeur. Une réunion s'est tenue avec le demandeur en août 2009 pour examiner les questions du Fonds et des renseignements complémentaires devraient être transmis à l'appui de la demande (voir la section 11.10).
- 9.6 L'affrètement du *Volgoneft 139*, une filiale du propriétaire du navire, a présenté une demande d'indemnisation de R9,4 millions au titre des dépenses engagées pour nettoyer la section arrière du *Volgoneft 139* et procéder à l'élimination d'une partie des hydrocarbures retirés de l'épave. Les experts du Fonds de 1992 ont examiné les documents soumis mais des renseignements complémentaires seraient nécessaires pour évaluer la demande. Une lettre contenant des questions du Fonds a été envoyée au demandeur. Une réunion a eu lieu en août 2009 avec le demandeur afin d'examiner la lettre et des renseignements complémentaires devraient être transmis à l'appui de la demande (voir la section 11.10).
- 9.7 Quatre demandes, d'un montant total de R22,4 millions, ont été reçues du secteur de la pêche et une demande d'un montant de R21,5 millions du secteur du tourisme. En septembre 2008, les représentants du Fonds de 1992 ont tenu une réunion avec les représentants de deux des demandeurs du secteur de la pêche et le demandeur du secteur du tourisme. Deux des demandeurs ont fourni des documents que les experts du Fonds de 1992 examinent actuellement.
- 9.8 Le service fédéral de contrôle de l'exploitation des ressources naturelles (Rosprirodnadzor) a soumis une demande d'indemnisation, pour un montant total de R6 048,1 millions, au titre d'atteinte à l'environnement sur la base d'un modèle abstrait (Metodika, voir la section 10). Cette demande n'est pas recevable au titre des conventions de 1992, ce qui a à plusieurs occasions été expliqué au demandeur en question. Celui-ci a par ailleurs soumis une demande d'indemnisation pour un montant total de R600 000, au titre des dépenses encourues pour suivre l'état de l'environnement,

demande provisoirement évaluée à R400 000, en attendant la fourniture de pièces justificatives complémentaires.

10 Demande d'indemnisation selon la formule Metodika

Lors d'une réunion tenue en mai 2008, les autorités russes ont informé le Fonds de 1992 que le service fédéral de contrôle de l'exploitation des ressources naturelles (Rosprirodnadzor) avait soumis une demande au titre des dommages subis par l'environnement, d'un montant de R6 048,1 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.

11 Faits récents

- 11.1 Une réunion a eu lieu en avril 2009 entre les membres du Secrétariat du Fonds, leurs experts et un membre de la délégation russe. Le représentant de la Russie avait bon espoir que la demande d'indemnisation fondée sur la formule 'Metodika' serait très probablement rejetée par les tribunaux russes. Il a déclaré que, conformément à la réglementation relative à l'application de cette formule, les autorités avaient le choix entre présenter une demande d'indemnisation établie à partir de la formule 'Metodika' ou sur la base des dépenses engagées pour les opérations de nettoyage. Il a suggéré au Fonds la possibilité de faire valoir cet argument devant le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léninegrad.
- 11.2 Le représentant russe a également indiqué que le Ministre des transports avait écrit à son homologue du Ministère des ressources naturelles lui suggérant que Rosprirodnadzor soumette à nouveau sa demande d'indemnisation calculée cette fois sur la base des dépenses engagées, ce qui serait conforme à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 11.3 La question du 'déficit d'assurance' de 1,5 million de DTS a également été examinée. En évaluant les demandes d'indemnisation soumises par les autorités locales et fédérales, le Secrétariat avait noté que les coûts de nettoyage d'un montant de R48 741 300 semblaient avoir été payés directement par les fonds fédéraux russes. Ces dépenses n'avaient, jusqu'à présent, pas fait l'objet d'une demande d'indemnisation auprès du Fonds ou devant les tribunaux. Si de telles dépenses, d'un montant total équivalent au 'déficit d'assurance', pour autant qu'elles aient été évaluées par les experts du Fonds et jugées recevables à hauteur de ce montant, n'étaient pas réclamées par le gouvernement fédéral mais venaient en déduction du 'déficit d'assurance', le problème pourrait être réglé. Le représentant russe s'était montré ouvert à cette idée, indiquant qu'il croyait comprendre que le Ministère des finances ne réclamerait pas le remboursement de ces dépenses et qu'il convenait d'étudier cette possibilité.
- 11.4 Des représentants du Fonds et leurs experts se sont rendus à Moscou et à Krasnodar en août 2009, pour y tenir des réunions avec le Ministère des transports, Rosprirodnadzor, plusieurs autorités locales de la région de Krasnodar qui avaient présenté des demandes d'indemnisation au titre des dépenses encourues pour faire face à la pollution, ainsi qu'un représentant du propriétaire et de l'affrètement du *Volgoneft 139*. Lors de ces réunions, les autorités russes ont exprimé leur volonté d'aider les représentants du Fonds de 1992 et leurs experts lors de leur séjour en Fédération de Russie, ainsi que pour l'organisation de visites futures. En particulier, les autorités russes ont proposé d'aider les experts du Fonds à obtenir de visiter le système d'organisation du trafic maritime (VTS) à Kavkaz et de s'entretenir avec les responsables de ce système afin d'approfondir la question de la cause du sinistre.
- 11.5 Lors de la réunion avec le Ministère des transports, le représentant de ce ministère a expliqué que le ministre des transports avait adressé une demande formelle au Vice-Premier ministre de la Fédération de Russie, l'invitant à donner pour instruction au Ministère des ressources naturelles de réexaminer la demande d'indemnisation adressée par Rosprirodnadzor au Fonds de 1992 de façon à ce que cette demande soit conforme aux prescriptions des Conventions de 1992 et d'apporter des amendements à

la législation russe de façon à l'aligner sur les dispositions de ces conventions. Copie de la lettre a été transmise à la délégation du Fonds de 1992.

- 11.6 Le représentant du Ministère des transports a également expliqué que le ministère avait par ailleurs essayé de résoudre le problème du déficit d'assurance par le biais de discussions avec Ingosstrakh, mais que ces discussions n'avaient jusqu'ici pas abouti. Il a expliqué en outre que, selon la législation russe, la loi ne pouvait être rétroactive et que les accords internationaux ne pouvaient s'appliquer aux citoyens russes qu'après avoir été publiés officiellement dans le Journal officiel russe.
- 11.7 Le représentant du Ministère des transports a rappelé que le Gouvernement russe, par l'intermédiaire du fonds de réserve fédéral du Ministère des situations d'urgence, avait versé quelque R48 millions à titre de contribution aux frais encourus pour les opérations de nettoyage et que les autorités locales avaient demandé des fonds supplémentaires au Gouvernement fédéral. Il a été suggéré que le Gouvernement russe soumette une demande d'indemnisation au titre des montants versés par le fonds fédéral et l'utilise comme garantie pour couvrir le déficit d'assurance. Le représentant du Ministère des transports a indiqué que le Gouvernement russe fournirait des documents à l'appui de ces versements, de façon que les experts du Fonds puissent évaluer ces coûts conformément aux critères du Fonds.
- 11.8 Lors de la réunion avec Rosprirodnadzor à Moscou, la question de 'Metodika' a été examinée et la lettre adressée par le ministre des transports au Vice-Premier Ministre de la Fédération de Russie a été mentionnée. Le représentant de Rosprirodnadzor a déclaré que le Vice-Premier Ministre avait contacté le ministre des ressources naturelles. Il a déclaré par ailleurs qu'il y avait un conflit entre un traité national et une législation nationale, que Rosprirodnadzor n'avait soumis la demande d'indemnisation calculée selon la formule 'Metodika' que pour se conformer à la législation nationale et ne pouvait retirer cette demande sans l'autorisation préalable du Ministère des ressources naturelles.
- 11.9 A Krasnodar, le Fonds de 1992 a assisté à des réunions avec la branche régionale de Rosprirodnadzor et les autorités locales qui avaient présenté des demandes d'indemnisation au titre des dépenses encourues pour faire face à la pollution (voir le paragraphe 9.2). Lors de ces réunions, l'évaluation de leurs demandes a été expliquée aux demandeurs, et bon nombre d'informations supplémentaires ont été fournies au Fonds de 1992 en réponse aux questions posées dans le cadre de l'évaluation. Les demandeurs ont indiqué qu'ils soumettraient d'autres renseignements à l'appui de certaines demandes.
- 11.10 Une réunion a eu lieu également avec un représentant du propriétaire et de l'affréteur du *Volgoneft 139*, lors de laquelle le Fonds a donné son avis préliminaire sur la demande d'indemnisation présentée par l'affréteur du *Voglonest 139* au titre des dépenses encourues pour les mesures de prévention de la pollution (voir paragraphes 9.5-9.6). Il a été indiqué au Fonds que l'affréteur préparait une réponse en accompagnement des documents complémentaires transmis pour fournir une réponse à toutes les questions.
- 11.11 Des représentants du Fonds et leurs experts prévoient une nouvelle visite en Fédération de Russie et en Ukraine afin de rencontrer les demandeurs et visiter le système d'organisation du trafic maritime à Kavkaz (Fédération de Russie) et Kerch (Ukraine). Cette visite devrait avoir lieu en novembre 2009.

12 **Mesures à prendre**

Comité exécutif du Fonds de 1992:

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 est invité à:

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

ANNEXE

