



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/OCT10/3/9	
Original: ANGLAIS	17 septembre 2010	
Assemblée du Fonds de 1992	92A15	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC49	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SA6	
Conseil d'administration du Fonds de 1971	71AC25	

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-Petersbourg 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 en Fédération de Russie.

L'assureur a fait valoir pour sa défense devant le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Petersbourg 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 la tempête du 11 novembre 2007, même si elle revêtait un caractère irrésistible pour le *Volgoneft 139*, n'était ni exceptionnelle 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 529,8 millions ont été soumises comme suite au sinistre.

Faits récents:

D'importants progrès ont été faits dans l'évaluation des demandes, tel qu'il est indiqué à la section 9. Trois demandeurs ont exprimé leur accord avec l'évaluation. Les experts du Fonds continuent d'examiner les pièces justificatives fournies à l'appui des diverses demandes d'indemnisation.

Une audience a eu lieu devant le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Leningrad, au cours de laquelle il a été décidé de traiter l'affaire dans le cadre de deux procédures judiciaires distinctes.

En septembre 2010, des audiences ont eu lieu concernant les deux procédures judiciaires. Une des procédures portait sur la demande établie selon la formule 'Metodika', la défense de l'assureur du propriétaire du navire selon laquelle le sinistre était un cas de force majeure, et le montant de la limite inférieure en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Le tribunal a rendu un jugement rejetant la demande établie selon la formule 'Metodika'. Le tribunal a également jugé que le déversement n'était pas dû à un phénomène naturel revêtant un caractère exceptionnel ou inévitable et que le propriétaire du navire et son assureur étaient par conséquent responsables du dommage de pollution causé par le déversement. Le tribunal a en outre décidé de maintenir le montant du fonds de limitation pour ce qui est de la responsabilité du propriétaire du navire à 3 millions de DTS. Au cours d'une procédure judiciaire distincte, une audience a également eu lieu concernant les autres demandes d'indemnisation, lors de laquelle le tribunal a décidé d'ajourner la procédure jusqu'à la fin octobre 2010.

Le Fonds de 1992 fera appel de la décision de maintenir la limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile à 3 millions de DTS.

À l'approche du troisième anniversaire du sinistre, le 11 novembre 2010, des lettres concernant le délai de prescription ont été envoyées en juillet 2010 aux demandeurs qui n'avaient pas présenté de demandes d'indemnisation devant les tribunaux et avec lesquels aucun accord de règlement n'avait alors été trouvé.

Mesures à prendre:

Comité exécutif du Fonds de 1992:

Prendre note des renseignements contenus dans le présent document.

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
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 (jb)	3 463 tjb
Assureur P&I	Ingosstrakh
Couverture P&I	3 millions de DTS, soit R116,6 millions
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	4,51 millions de DTS, soit R175,3 millions
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS, soit R7 892,6 millions
Applicabilité accord STOPIA/TOPIA	Non
Demandes d'indemnisation reçues à ce jour	Montant réclamé: R8 529,8 millions
Demandes évaluées à ce jour	Montant évalué: R117,4 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 alors 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 que la quantité de fuel-oil déversée se situe entre 1 200 et 2 000 tonnes. Neuf cent treize tonnes de fuel-oil lourd ont été enlevées, après quoi 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 une pollution supplémentaire.

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 2009 des FIPOL, deuxième partie, pages 24 et 25.

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 d'adhésion à 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 contractée auprès d'Ingosstrakh à hauteur de 3 millions de DTS (R116,6 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 (R175,3 millions). On constate donc un 'déficit d'assurance' d'environ 1,5 million de DTS.

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 2006).

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 Léningrad sur la procédure engagée par une entreprise de nettoyage russe contre le propriétaire du navire, l'assureur P&I et le Fonds de 1992. Divers autres demandeurs ont également engagé une procédure devant le même tribunal (voir la section 9).

7.2 En février 2008, dans le cadre de ces procédures, le tribunal a rendu une décision par laquelle il déclarait que le fonds de limitation du propriétaire avait été constitué au moyen d'une lettre de garantie d'Ingosstrakh d'un montant de R116 636 700, qui équivalait à 3 millions de DTS.

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 en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était de 4,51 millions de DTS (R175,3 millions) et que, conformément à la Constitution russe, les conventions internationales auxquelles la Fédération de Russie est partie l'emportent sur le droit interne russe et que, de ce fait, la décision par laquelle le tribunal a institué le fonds de limitation du propriétaire du navire à seulement 3 millions de DTS (R116,6 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 Léningrad.

7.5 Le Fonds de 1992 a présenté un recours auprès de la deuxième cour d'appel (Cour de cassation).

7.6 En septembre 2008, la Cour de cassation a rendu une décision par laquelle elle a rejeté l'appel du Fonds de 1992. Dans ses considérants, la Cour de cassation 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 la 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 de la Fédération de Russie.

- 7.7 Le Fonds de 1992 a fait appel auprès de la Cour suprême de 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 1er 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 Leningrad 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 Lors de ces audiences, 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 rendrait 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 d'indemnisation. À l'audience, le tribunal a décidé de faire intervenir le Ministère des transports dans la procédure comme tierce partie puisqu'il pouvait aider le tribunal et les parties concernées à résoudre la question du 'déficit d'assurance'.
- 7.12 Des audiences ont eu lieu en avril et juin 2010. Au cours d'une audience tenue en août 2010, le tribunal a décidé de séparer certaines demandes et les traiter dans le cadre de deux procédures distinctes afin d'accélérer la résolution de certaines questions.

Audiences de septembre 2010

- 7.13 Des audiences ont eu lieu en septembre 2010 en ce qui concerne les deux procédures distinctes.
- 7.14 Une des procédures portait sur le montant du fonds de limitation, la défense de l'assureur du propriétaire du navire selon laquelle le sinistre était un cas de force majeure (voir la section 8), et la demande établie selon la formule 'Metodika' (voir la section 10), statuant sur ces trois questions. Pour ce qui est du montant du fonds de limitation, le tribunal a décidé de maintenir le fonds de limitation du propriétaire du navire à seulement 3 millions de DTS (R116,6 millions) au motif que les modifications des limites disponibles dans le cadre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds n'avaient pas été publiées dans le Journal officiel de Russie au moment du sinistre. Le Fonds va faire appel de cette décision portant sur la limite prévue par la Convention sur la responsabilité au motif que, au moment de la décision, les nouvelles limites concernant la responsabilité du propriétaire du navire avaient été officiellement publiées et par conséquent dûment incorporées dans la législation russe.
- 7.15 Une audience s'est tenue pour toutes les autres demandes dans le cadre de l'autre procédure. Le tribunal a décidé d'ajourner l'audience pour donner le temps aux parties de s'entendre sur les évaluations. La prochaine audience doit avoir lieu fin octobre 2010.

8 Cause du sinistre

- 8.1 Devant le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg 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. 2a) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile). Si cet argument devait être accepté par le tribunal, le propriétaire du navire et son assureur seraient exonérés de leur responsabilité et le Fonds de 1992 serait tenu d'emblée de verser des indemnités aux victimes du déversement (article 4.1a) de Convention de 1992 portant création du Fonds).

- 8.2 Le Fonds de 1992 a nommé une équipe d'experts chargée d'examiner les conditions météorologiques dans la zone du sinistre et les circonstances entourant le sinistre 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 2009, deuxième partie, pages 26 et 27. 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. Dans ses considérants, 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.

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

- 8.7 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 Fédération de Russie, en février 2010.
- 8.8 Les informations complémentaires obtenues pendant les visites ont permis aux experts du Fonds de confirmer dans une large mesure leurs conclusions préliminaires (voir 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* ait été 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 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.

- 8.9 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 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.

Jugement du tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léninegrad

- 8.10 Lors d'une audience tenue en septembre 2010 (voir paragraphe 7.14), le tribunal d'arbitrage a déclaré que le propriétaire du navire et l'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 ce dernier ne revêtait pas un caractère inévitable pour le navire. 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.
- 8.11 On ne sait pas si Ingosstrakh fera appel du jugement.

9 Demandes d'indemnisation

- 9.1 Le bilan des demandes d'indemnisation au 17 septembre 2010 est résumé dans le tableau ci-après:

Catégorie	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	112,2 millions	60,9 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	408,1 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. Deux demandes d'entreprises de pêche adressées par deux demandeurs individuels ont été à ce jour incluses aux demandes des autorités locales.
Opérations de nettoyage	Port de Kerch (Ukraine)	9,2 millions	1,0 million	Lettre de proposition avec évaluation préliminaire envoyée au demandeur. 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 mesures de sauvegarde prises en Ukraine pour éviter les dommages par 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, lequel a accepté l'évaluation.
Opérations de nettoyage	Propriétaire de navires	27,7 millions	-	Transmission d'autres pièces et d'une demande révisée à la hausse. En cours d'examen par l'expert.
Opérations de nettoyage	Affréteur	9,4 millions	2,3 millions	Le demandeur accepte l'évaluation.

Catégorie	Demandeur	Demande en R	Évaluation en R	Situation
Pêche	Entreprises privées	4,5 millions	-	Une demande en cours d'évaluation. Pas de pièce justificative fournie à l'appui de l'autre demande. Deux demandes d'entreprises de pêche ont été à ce jour incluses à la demande des autorités locales.
Tourisme	Entreprises privées	21,5 millions	-	Aux mains de 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 fédéral	0,8 million	0,5 million	Lettre de proposition envoyée au demandeur.
Domages à l'environnement	Organisme fédéral	6 048,6 millions	Rejeté	Aucune pièce justificative n'a été présentée. Demande d'indemnisation établie à partir de la formule 'Metodika'.
TOTAL		8 529,8 millions	117,4 millions	

- 9.2 Les autorités régionales ont présenté des demandes d'indemnisation au titre des frais encourus lors des opérations de nettoyage (R112,2 millions) et de la remise en état de l'environnement (R1 819,6 millions). Certaines de ces demandes au titre des opérations de nettoyage ont été évaluées à titre provisoire à R60,9 millions mais sont en cours d'évaluation sur la base des pièces justificatives complémentaires fournies au Fonds. Aucune pièce justificative n'a été soumise à l'appui de l'une des demandes au titre des opérations de nettoyage. La demande au titre de la remise en état de l'environnement 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 à ce même niveau. 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. L'autorité locale a présenté une autre demande d'indemnisation contre le propriétaire du navire/son assureur et le Fonds, d'un montant total de R405,8 millions, au titre des dépenses encourues pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde et incluant deux demandes de deux entreprises de pêche présentées par des demandeurs individuels. Les experts du Fonds examinent actuellement les pièces fournies à l'appui de cette demande.
- 9.4 Le port de Kerch en Ukraine a soumis une demande d'indemnisation pour un montant total de R9 170 697 au titre des dépenses encourues pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde. L'Ukraine n'était pas partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile à l'époque des faits et elle n'est pas membre du Fonds de 1992. Dans l'évaluation de la demande d'indemnisation s'élevant à R1 049 183 millions, seule une partie des dépenses encourues pour la mise en place de mesures de sauvegarde en Ukraine dans le but de prévenir des dommages par pollution en Fédération de Russie a été prise en compte.
- 9.5 Une entreprise de nettoyage russe a présenté une demande d'indemnisation d'un montant de R63,9 millions au titre du coût des opérations de nettoyage, du déchargement des hydrocarbures de la section arrière du navire-citerne et de son remorquage jusqu'au port de Kavkaz (Fédération de Russie) et 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.
- 9.6 L'affréteur du *Volgoneft 139*, filiale du propriétaire du navire, a présenté une demande d'indemnisation d'un montant 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. La demande a été évaluée à R2,3 millions et le demandeur a accepté l'évaluation.
- 9.7 Le service fédéral de contrôle de l'exploitation des ressources naturelles (Rosprirodnadzor) a soumis une demande d'indemnisation pour un montant total de R753 332 au titre des dépenses encourues pour le suivi de l'état de l'environnement, évaluée provisoirement à R515 092. Les experts examinent

actuellement des informations complémentaires fournies au titre de cette demande. Rosprirodnadzor a également soumis une demande d'indemnisation d'un montant total de R6 048,6 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 d'une audience en septembre 2010, le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léningrad a rendu un jugement rejetant la demande établie selon la formule 'Metodika'.

- 9.8 L'évaluation progresse eu égard aux autres demandes d'indemnisation soumises qui sont étayées par une documentation suffisante.

10 Demande d'indemnisation selon la formule 'Metodika'

- 10.1 Rosprirodnadzor a soumis une demande d'indemnisation au titre des dommages causés à l'environnement d'un montant de R6 048,6 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 de 1992.
- 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 reconnaissent 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 selon la formule 'Metodika'.

Jugement du tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léningrad

- 10.3 Lors d'une audience tenue en septembre 2010 (voir paragraphe 7.14), le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léningrad 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 Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération 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 portaient sur toutes mesures de sauvegarde et de remise en état effectivement prises à la suite du sinistre.
- 10.4 On ne sait pas si Rosprirodnadzor fera appel du jugement.

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.
- 11.2 En février 2010, le Secrétariat et les experts 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'affrèteur du *Volgoneft 139*, plusieurs autorités locales de la région de Krasnodar, des représentants du VTS de Kavkaz et un demandeur du secteur du tourisme. De plus amples informations sur les réunions tenues à Moscou et Krasnodar en février 2010 figurent dans le document IOPC/JUN10/3/4, section 11.

12 Prescription

- 12.1 En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les droits à indemnisation à faire valoir auprès du propriétaire du navire et de son assureur s'éteignent à défaut d'action en justice intentée dans les trois ans à compter de la date où le dommage est survenu (article VIII). En ce qui concerne la Convention de 1992 portant création du Fonds, les droits à indemnisation auprès du Fonds de 1992 s'éteignent à défaut d'action en justice intentée contre le Fonds dans ce délai de trois ans ou de notification au Fonds dans ce même délai d'une action intentée contre le propriétaire du navire ou son assureur (article 6). Les deux Conventions prévoient aussi qu'aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement.
- 12.2 En juillet 2010, des lettres concernant la question du délai de prescription ont été envoyées aux demandeurs qui n'avaient pas présenté leurs demandes auprès des tribunaux et avec lesquels il n'avait pas été possible à l'époque de parvenir à un accord de règlement. Le sinistre du *Volgoneft 139* ayant eu lieu le 11 novembre 2007, et bien que la date des dommages puisse varier en fonction de chaque demandeur, les lettres préconisent cette date comme point de référence, auquel cas le délai de prescription devrait prendre fin le 11 novembre 2010.

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 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.

* * *

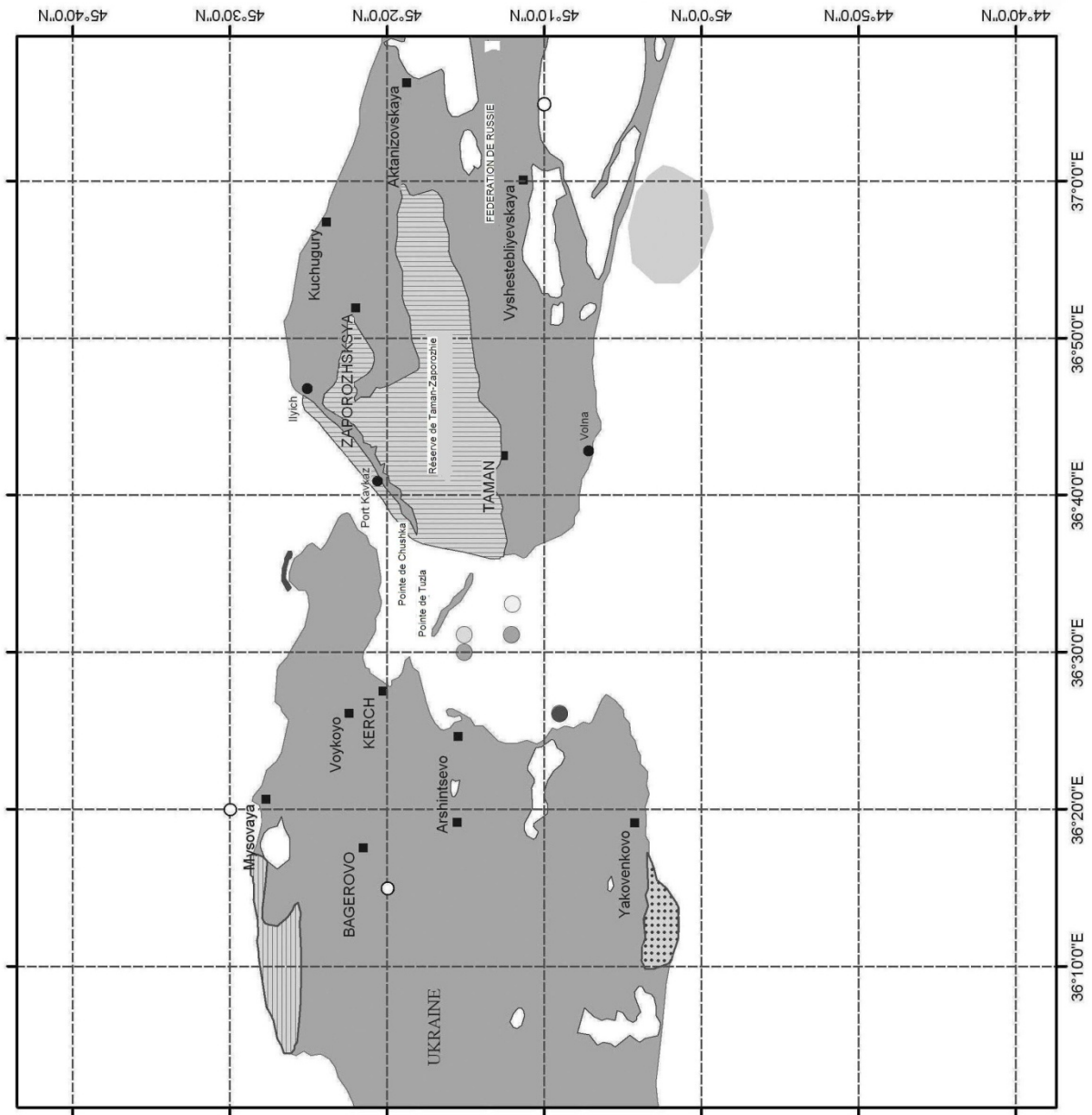
ANNEXE



Légende

- KOVEL
- NAKHICHEVAN
- VOLGONEFT-139- section arrière
- VOLGONEFT-139- section avant
- VOLNOGORSK
- ▨ Zones protégées (Réserve naturelle)
- ▨ Zones protégées (de type IV)
- ▨ Zones protégées (de type IA)
- ▨ Zones protégées (de type III)
- ▨ Algues marines (zostères)

○ Birdlife international: importante réserve ornithologique



Copyright ITOPIF, All rights reserved 2008