



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

| | | |
|---|------------------|---|
| Point 3 de l'ordre du jour | IOPC/OCT12/3/8 | |
| Original: ANGLAIS | 5 septembre 2012 | |
| Assemblée du Fonds de 1992 | 92A17 | |
| Comité exécutif du Fonds de 1992 | 92EC56 | • |
| Assemblée du Fonds complémentaire | SA8 | |
| Conseil d'administration du Fonds de 1971 | 71AC29 | |

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE – FONDS DE 1992

VOLGONEFT 139

Note du Secrétariat

| | |
|--------------------------------------|---|
| Objet du document: | Informar le Comité exécutif du Fonds de 1992 des faits les plus récents concernant ce sinistre. |
| Résumé du sinistre à ce jour: | <p>Le 11 novembre 2007, le navire-citerne <i>Volgoneft 139</i> immatriculé en Fédération de Russie s'est brisé en deux dans le détroit de Kerch, qui relie la mer d'Azov à la mer Noire, entre la Fédération de Russie et l'Ukraine. Il semblerait que jusqu'à 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.</p> <p>Le navire appartenait à JSC Volgotanker qui a, depuis lors, été déclaré en faillite par le tribunal de commerce (tribunal d'arbitrage) 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. La couverture d'assurance est limitée à 3 millions de DTS (R116,3 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.</p> <p>Toutes les demandes et pièces justificatives ont été évaluées, et le montant total des pertes reconnues a été établi à R338,78 millions (£6,7 millions)^{<1>}.</p> |
| Faits récents: | <p>En juillet 2012, le tribunal a rendu son jugement sur le quantum, octroyant aux demandeurs R503,2 millions (£9,9 millions) y compris les intérêts légaux.</p> <p>Ce jugement attribue aux assureurs une responsabilité de 3 millions de DTS, conformément à la législation russe telle que publiée dans le Journal officiel au moment du sinistre.</p> <p>Le Fonds de 1992 et une autorité locale ont fait appel du jugement.</p> |
| Mesures à prendre: | <p><u>Comité exécutif du Fonds de 1992</u></p> <p>Prendre note des renseignements ci-après.</p> |

<1> La conversion des monnaies s'est faite sur la base du taux de change en vigueur au 1^{er} août 2012, à savoir £1 = R50,4401. Toutefois, le taux de change utilisé dans l'annexe est celui qui était en vigueur au 31 octobre 2011 (à savoir £1 = R47,9391).

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 | Le navire s'est brisé en deux |
| Quantité d'hydrocarbures déversée | Jusqu'à 2 000 tonnes de fuel-oil |
| Zone touchée | Péninsule de Taman, pointe de Tuzla et pointe de Chushka, Fédération de Russie et Ukraine |
| État du pavillon du navire | Fédération de Russie |
| Jauge brute (tjb) | 3 463 tjb |
| Assureur P&I | Ingosstrakh |
| Couverture P&I | 3 millions de DTS, soit R116,3 millions (£2,5 millions) |
| Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile | 4,51 millions de DTS, soit R174,4 millions (£3,7 millions) |
| Déficit d'assurance | 1,5 million de DTS, soit R58,1 millions (£1,2 million) |
| Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds | 203 millions de DTS, soit R7 868,3 millions (£169 millions) |
| Applicabilité de l'accord STOPIA/TOPIA | Non applicable |
| Demandes d'indemnisation reçues à ce jour | R597,2 millions (£11,8 millions) |
| Demandes évaluées à ce jour | R338,78 millions (£6,7 millions) |
| Jugement du tribunal | R503,2 millions (£9,9 millions) y compris les intérêts |

2 Renseignements d'ordre général

Les informations d'ordre général relatives à ce sinistre sont résumées ci-dessus et présentées plus en détail dans l'annexe.

3 Questions juridiques

3.1 Déficit d'assurance

En février 2008, le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad a rendu une décision par laquelle il déclarait que le fonds de limitation avait été constitué au moyen d'une lettre de garantie de 3 millions de DTS (R116,3 millions). En avril 2008, le Fonds de 1992 a interjeté appel de cette décision, faisant valoir qu'au moment du sinistre, la limite de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était de 4,51 millions de DTS (R174,4 millions) et que par conséquent la décision du tribunal établissant le fonds de limitation du propriétaire du navire à seulement 3 millions de DTS (R116,3 millions) devait être modifiée. La cour d'appel, la Cour de cassation et la Cour suprême ont confirmé la décision du tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad, soutenant qu'il appartenait aux tribunaux russes d'appliquer les limites de responsabilité telles que publiées dans le Journal officiel de la Fédération de Russie.

3.2 Montant et bien-fondé des demandes d'indemnisation

- 3.2.1 Le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad a tenu des audiences en février, avril et juin 2012^{<2>}. À l'audience de février 2012, le tribunal a décidé que tous les demandeurs avaient droit aux intérêts légaux en vertu de la législation russe et leur a ordonné de soumettre le calcul de leurs intérêts.
- 3.2.2 En juillet 2012, le tribunal a rendu son jugement sur le quantum, attribuant des montants d'un total de R503,2 millions (£9,9 millions), y compris les intérêts légaux. Le tribunal a en outre accordé à certains demandeurs le paiement des droits de greffe, pour un total de R164 445 (£3 260), à parts égales par Ingostrak, le propriétaire du navire et le Fonds de 1992.
- 3.2.3 Le tribunal a décidé que le propriétaire du navire et Ingostrakh devaient payer les sommes allouées jusqu'à la limite de 3 millions de DTS et que le Fonds de 1992 devrait payer tous les montants au-delà de ces 3 millions de DTS. Étant donné que la limite de responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile applicable au moment du sinistre était de 4,5 millions de DTS, il reste un 'déficit d'assurance' d'environ 1,5 million de DTS. Dans son jugement, le tribunal a décidé que la limite de responsabilité du propriétaire du navire devait être de 3 millions de DTS car c'était là la limite de responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile au moment du sinistre, telle que publiée dans le Journal officiel russe.
- 3.2.4 En août 2012, le Fonds de 1992 a fait appel de ce jugement, aux motifs suivants, entre autres:
- Le jugement n'explique pas l'évaluation des montants des indemnités attribuées aux différents demandeurs. On ne sait donc toujours pas exactement comment le tribunal a calculé les montants attribués et sur la base de quels éléments de preuve le jugement a été rendu.
 - S'agissant de la demande d'indemnisation du port de Kerch, le jugement ne tient pas compte du fait qu'au moment du sinistre l'Ukraine n'était partie ni à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ni à la Convention de 1992 portant création du Fonds, et que par conséquent seuls les frais encourus pour la mise en place de mesures de sauvegarde dans le but de prévenir des dommages par pollution en Fédération de Russie devaient être couverts par les conventions internationales.
 - La limite de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile au moment du sinistre était de 4,51 millions de DTS (R174,4 millions) et par conséquent la décision du tribunal établissant le fond de limitation du propriétaire du navire à seulement 3 millions de DTS (R116,3 millions) devrait être modifiée.
- 3.2.5 Une autorité locale demandant à être indemnisée pour les dépenses encourues pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde a elle aussi fait appel de ce jugement car le montant attribué était inférieur à celui demandé.
- 3.2.6 Ces appels seront tous les deux entendus en septembre 2012.

<2>

On trouvera des informations sur les audiences antérieures du tribunal en 2008, 2009, 2010 et 2011 dans l'annexe jointe au présent document.

4 Demandes d'indemnisation et montants attribués par le jugement

4.1 Le bilan des demandes d'indemnisation^{<3>} en août 2012 et les montants attribués par le jugement sont résumés dans le tableau ci-dessous:

| | Montant demandé (en R) | Évaluation par le Fonds de 1992 (en R) | Jugement du tribunal (en R) | |
|--------------------------------------|-------------------------------------|--|---------------------------------------|-------------------|
| | | | Principal | Intérêts légaux |
| Entreprise de nettoyage contractante | 63 926 933 | 50 766 549 | 50 766 549 | 17 413 621 |
| Autorité régionale | 434 687 072 | 241 045 047 | 337 866 060 | 41 350 713 |
| Autorité locale | 42 960 768 | 24 949 162 | 33 954 965 | 4 456 180 |
| Port de Kerch (Ukraine) | 9 170 697 | 1 739 454 | 3 770 772 | 1 089 164 |
| Affréteur | 9 499 078 | 2 312 714 | 2 312 714 | 891 050 |
| Entreprise de tourisme (privée) | 8 524 153 | 8 524 153 | 8 524 153 | |
| Propriétaire du navire | 27 706 290 | 8 755 555 | | |
| Organisme fédéral (Rosprirodnadzor) | 753 332 | 688 487 | 688 487 | 92 974 |
| Total | 597 228 323 (£11 840 347) | 338 781 121 (£6 716 503) | 437 883 700 | 65 293 702 |
| | | | 503 177 402 (£9,9 millions) | |

4.2 En outre, le tribunal a attribué à certains demandeurs leurs droits de greffe pour un montant total de R164 445 (£3 260), à payer à parts égales par Ingostrak, le propriétaire du navire et le Fonds de 1992.

5 Observations de l'Administrateur

5.1 Le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad a déjà rendu un jugement en ce qui concerne certaines des questions nées de ce sinistre, à savoir la question de la force majeure et celle de la formule 'metodika' (voir paragraphes 6.1 et 6.2 de l'annexe au présent document).

5.2 Il reste toutefois à résoudre la question du 'déficit d'assurance'. Dans son jugement de juillet 2012, le tribunal a décidé que le Fonds de 1992 devait payer tous les montants dépassant la limite de 3 millions de DTS et par conséquent il faut que la question du 'déficit d'assurance' d'environ 1,5 million de DTS soit résolue avant que le Fonds puisse commencer à procéder aux paiements.

5.3 Dans son jugement, le tribunal a octroyé à certains demandeurs des montants supérieurs à ceux évalués par le Fonds de 1992. Or le tribunal n'a fourni ni les motifs de cette décision ni un calcul détaillé. Il n'est donc pas possible d'établir comment il est parvenu à sa décision.

5.4 L'Administrateur reste d'avis qu'il est important de s'assurer que le Fonds de 1992 paie dès que possible des indemnités aux victimes du sinistre du *Volgoneft 139*. Alors que les demandeurs ont coopéré avec le Fonds de 1992 et ses experts et que presque cinq ans se sont écoulés depuis que le sinistre s'est produit, aucun paiement n'a été effectué en faveur des demandeurs.

5.5 Le jugement de juillet 2012 du tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad fait l'objet d'un appel. Toutefois, une fois prise une décision finale par les tribunaux, le Fonds de 1992 pourrait, à l'avenir, devoir effectuer des paiements en fonction d'un jugement final.

^{<3>} Il existe un certain nombre de différences entre les montants demandés et évalués et les chiffres indiqués dans l'annexe. Cela est dû aux changements dans les montants demandés et évalués pour certaines demandes d'indemnisation depuis la session d'octobre 2011 du Comité exécutif du Fonds de 1992.

L'Administrateur continuera à suivre la procédure juridique devant les tribunaux russes et en rendra compte au Comité exécutif du Fonds de 1992 à sa prochaine session.

6 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;
- b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées en ce qui concerne le traitement de ce sinistre.

* * *

ANNEXE

RAPPEL DES FAITS - VOLGONEFT 139

1 Le sinistre

- 1.1 Le 11 novembre 2007, le navire-citerne *Volgoneft 139* (3 463 tjb, construit en 1978), 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 pendant une violente tempête accompagnée d'une forte houle. Après la rupture du navire, la section arrière étant restée à la surface, le capitaine a réussi, en utilisant les moteurs auxiliaires, à l'échouer sur un banc de sable qui se trouvait à proximité. Les membres d'équipage ont été secourus et amenés au port de Kavkaz (Fédération de Russie). La section avant du navire est restée à la surface à l'ancre un certain temps avant de couler.
- 1.2 Le navire-citerne transportait 4 077 tonnes de fuel-oil lourd. On estime que la quantité de fuel-oil déversée se situe entre 1 200 et 2 000 tonnes. Après que l'on eut retiré 913 tonnes de fuel-oil lourd, la section arrière du navire a été remorquée jusqu'à Kavkaz où elle a fini par être vendue. Un mois après le sinistre, la section avant a été relevée temporairement et 1 200 tonnes d'un mélange de fuel-oil et d'eau ont été récupérées dans les citernes 1 et 2. En août 2008, cette section a de nouveau été relevée et remorquée jusqu'au port de Kavkaz où elle a été démantelée pour en faire de la ferraille.
- 1.3 Il a été signalé que trois autres navires de charge qui transportaient du soufre (*Volnogorsk*, *Nakhichevan* et *Kovel*) ont également sombré dans la même zone dans les deux heures qui ont suivi ce sinistre.

2 Impact

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

3 Opérations d'intervention

- 3.1 Un centre commun de crise a été mis sur pied afin de coordonner les interventions de la Fédération de Russie et de l'Ukraine et les opérations en mer auraient permis de récupérer environ 200 tonnes de fuel-oil lourd.
- 3.2 En Fédération de Russie, la côte de la péninsule de Taman, la pointe de Tuzla ainsi que celle de Chushka ont été en grande partie polluées par les hydrocarbures. Les opérations de nettoyage de la côte ont été menées par l'armée russe et les forces d'intervention d'urgence et quelque 70 000 tonnes de déchets mazoutés, de sable et d'herbier ont été enlevées en vue de leur élimination.
- 3.3 En Ukraine, quelque 6 500 tonnes de déchets mazoutés ont été récupérées, essentiellement en provenance de l'île de Tuzla, et ont été transférées au port de Kerch avant d'être éliminées.

4 Applicabilité des Conventions

- 4.1 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 n'était partie ni à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ni à la Convention de 1992 portant création du Fonds au moment du sinistre. Bien que l'Ukraine ait déposé un instrument de ratification 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.
- 4.2 Le *Volgoneft 139* appartenait à JSC Volgotanker. En mars 2008, JSC Volgotanker a été déclaré en faillite par le tribunal de commerce de Moscou.

- 4.3 Le *Volgoneft 139* était assuré par Ingosstrakh (Fédération de Russie) à hauteur de 3 millions de DTS, 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. Il y a donc un 'déficit d'assurance' d'environ 1,51 million de DTS.
- 4.4 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).

5 Demandes d'indemnisation

5.1 Renseignements d'ordre général

Le bilan des demandes d'indemnisation à la date d'octobre 2011 est résumé dans le tableau ci-dessous.

| Catégorie de demandes | Demandeur | Montant demandé (R) | Montant évalué (R) | Situation |
|------------------------------------|--------------------------------------|---|--|-----------------------|
| Opérations de nettoyage | Ministère des situations d'urgence | 4 311 700 | 0 | Frappée de forclusion |
| Opérations de nettoyage | Autorités régionales | 446 817 636 | 241 045 047 | Acceptée |
| Opérations de nettoyage | Autorités locales | 43 249 922 | 23 807 017 | Acceptée |
| Opérations de nettoyage | Port de Kerch (Ukraine) | 9 170 697 | 1 739 454 | En discussion |
| Opérations de nettoyage | Entreprise de nettoyage contractante | 63 926 933 | 50 766 549 | Acceptée |
| Opérations de nettoyage | Propriétaire de navire | 27 706 290 | 8 755 555 | Acceptée |
| Opérations de nettoyage | Affréteur | 9 499 078 | 2 312 714 | Acceptée |
| Pêche | Entreprises privées | 15 381 895 | 0 | Frappée de forclusion |
| Tourisme | Entreprises privées | 8 524 153 | 8 524 153 | Acceptée |
| Remise en état de l'environnement | Autorités régionales | 1 819 600 000 | 0 | Frappée de forclusion |
| Suivi de l'état de l'environnement | Organisme fédéral | 753 332 | 688 487 | En discussion |
| Total | | 2 448 941 636 (£50,2 millions) | 337 638 976 (£6,9 millions) | |

5.2 Nettoyage

- 5.2.1 Les autorités régionales ont présenté des demandes d'indemnisation au titre des frais encourus lors des opérations de nettoyage, comprenant le coût du traitement des déchets mazoutés et de la remise en état de l'environnement. Elles ont également remboursé une autorité locale de la région touchée de la plupart de ses frais liés aux opérations de nettoyage. Les autorités régionales ont porté le montant de leur demande d'indemnisation à R446,8 millions afin d'inclure les sommes réclamées en subrogation des droits des autorités locales. Les demandes des autorités régionales, y compris les demandes

subrogées, ont été évaluées à R241 millions. Le demandeur a accepté l'évaluation et a signé un accord à cet effet. Par la suite, il a cependant fait valoir qu'il n'était pas en son pouvoir de renoncer à des dépenses imputées à son budget officiel et il a retiré son accord, en maintenant le montant demandé devant le tribunal. La différence entre les montants demandés et les montants évalués s'explique par les grandes quantités de déchets ramassés lors des opérations de nettoyage. Le Fonds de 1992 considère que du fait de l'utilisation de techniques de nettoyage qui n'étaient pas raisonnables, les déchets ramassés, d'après l'expérience antérieure que le Fonds avait du traitement de sinistres impliquant un déversement d'hydrocarbures, étaient nettement hors de proportion avec le volume des hydrocarbures déversés, ce qui avait considérablement accru le coût des opérations de nettoyage. Les demandes restantes des autorités régionales, dont une demande d'indemnisation au titre des frais encourus pour la remise en état de l'environnement, pour un montant total de R1 819,6 millions, n'étaient pas appuyées par les documents nécessaires à leur évaluation et, comme les autorités régionales n'avaient pas protégé leurs droits en ce qui concerne ces demandes, les demandes d'indemnisation en question sont à présent frappées de forclusion.

- 5.2.2 Étant donné que les autorités régionales ont remboursé la plupart des frais de nettoyage encourus par les autorités locales, la demande d'indemnisation de ces frais présentée par les autorités locales a été réduite à R43,2 millions. Les demandes des autorités locales ont été évaluées à R23,8 millions et le demandeur a accepté cette évaluation. Toutefois, et pour les mêmes raisons que pour les autorités régionales, les autorités locales ont elles aussi retiré leur accord. L'explication de la différence entre les montants demandés et les montants évalués est la même que pour la demande d'indemnisation des autorités régionales.
- 5.2.3 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 au moment du sinistre et elle n'est pas membre du Fonds de 1992. Dans l'évaluation de la demande d'indemnisation s'élevant à R1 739 454, 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. Le demandeur n'a pas accepté l'évaluation du Fonds. Les assureurs du propriétaire du navire ont effectué leur propre évaluation de la demande d'indemnisation, pour un montant de R5 636 611, soit une somme plus élevée que l'évaluation du Fonds. La principale raison de cette différence entre l'évaluation effectuée par le Fonds de 1992 et celle effectuée par les assureurs est que les assureurs n'ont pas tenu compte du fait que l'Ukraine n'était pas partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile au moment du sinistre et qu'ils ont donc pris en compte des éléments de la demande d'indemnisation allant au-delà de ceux en relation avec la prévention des dommages par pollution en Fédération de Russie.
- 5.2.4 Une entreprise de nettoyage russe a présenté une demande d'indemnisation d'un montant de R 63,9 millions au titre du coût des opérations de nettoyage, du déchargement des hydrocarbures de la section arrière du navire-citerne, de son remorquage jusqu'au port de Kavkaz (Fédération de Russie) et de l'enlèvement des hydrocarbures de la section avant qui avait coulé. Le montant de la demande d'indemnisation a été évalué à R 50,8 millions et le demandeur a accepté l'évaluation.
- 5.2.5 L'affrètement du *Volgoneft 139*, filiale du propriétaire du navire, a présenté une demande d'indemnisation d'un montant de R 9,4 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 R 2,3 millions et le demandeur a accepté l'évaluation.
- 5.2.6 Le propriétaire du navire a également présenté une demande d'indemnisation d'un montant de R 27,7 millions pour les dépenses afférentes au nettoyage de la section arrière du *Volgoneft 139* et pour l'élimination d'une partie des hydrocarbures retirés de l'épave. La demande a été évaluée à R 8,8 millions et le demandeur a accepté l'évaluation.

5.3 Pêche /Aquaculture

Quatre entreprises du secteur de la pêche ont présenté des demandes d'indemnisation au titre de pertes qu'elles auraient subies du fait du sinistre du *Volgoneft 139*. Les experts engagés par le Fonds de 1992 ont examiné deux des demandes mais les demandeurs n'ont pas prouvé qu'ils avaient subi des pertes à cause de la pollution. Aucune documentation n'a été soumise à l'appui des demandes des deux autres entreprises et ces demandes sont à présent frappées de forclusion car les demandeurs n'ont pas protégé leurs droits.

5.4 Tourisme et autres préjudices économiques

Une demande d'indemnisation d'une entreprise du secteur du tourisme qui organise des vacances pour les enfants au bord de la mer dans la zone touchée a été évaluée au même montant que celui demandé, à savoir R 8,5 millions.

5.5 Dommmages à l'environnement

Le service fédéral de contrôle de l'exploitation des ressources naturelles, le Rosprirodnadzor (un organisme du Ministère de l'environnement de la Fédération de Russie), a présenté une demande d'indemnisation d'un montant total de R 753 332 au titre des dépenses encourues pour suivre l'état de l'environnement. Cette demande a été évaluée à R 688 487. En octobre 2011, le Fonds de 1992 était en attente d'une réponse du demandeur.

6 Questions juridiques

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

6.1.1 Lors d'une réunion tenue en mai 2008, les autorités russes ont informé le Fonds de 1992 que le Rosprirodnadzor avait soumis une demande au titre des dommages subis par l'environnement d'un montant de R 6 048,6 millions. Cette demande se fondait 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 le Rosprirodnadzor pour la lutte contre la pollution par les hydrocarbures et la remise en état de l'environnement afin de déterminer si et dans quelle mesure ces activités ouvraient droit à indemnisation en vertu des Conventions. Le Fonds de 1992 a évalué les dépenses encourues par le Rosprirodnadzor à un montant de R 688 487 (voir le paragraphe 5.5).

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

6.1.2 Lors d'une audience tenue 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'. 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.

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

6.2 Force majeure

6.2.1 Ingosstrakh a présenté au tribunal des moyens de défense selon lesquels le sinistre a été entièrement provoqué par un phénomène naturel d'un caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible (force

majeure) et que la responsabilité du propriétaire du *Volgoneft 139* n'était par conséquent pas en cause (alinéa a) de l'article III.2 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 (alinéa a) de l'article 4.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds).

6.2.2 Le Fonds de 1992 a nommé une équipe d'experts chargée d'examiner les conditions météorologiques dans la zone du sinistre et les circonstances au moment de celui-ci, afin de déterminer la validité de la défense présentée par le propriétaire du navire. En juin 2008, les experts se sont rendus sur le lieu du sinistre et ont inspecté la section arrière de l'épave dans le port de Kavkaz.

6.2.3 En résumé^{<4>}, les conclusions des experts ont été les suivantes:

- i) la tempête du 11 novembre 2007 ne revêtait pas un caractère exceptionnel car 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. Des dispositions auraient donc pu être prises pour éviter que le navire soit exposé à la tempête de la manière dont il l'avait été; et
- 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.

6.2.4 Afin de comprendre pleinement les circonstances du sinistre, le Secrétariat et les experts du Fonds de 1992 ont visité les installations du système d'organisation du trafic maritime (Vessel Traffic System, VTS) de Kerch, en Ukraine, en novembre 2009 et du VTS de Kavkaz, en Fédération de Russie, en février 2010.

6.2.5 Les informations complémentaires obtenues pendant les visites ont permis aux experts du Fonds de 1992 de confirmer dans une large mesure leurs conclusions préliminaires selon lesquelles la tempête du 11 novembre 2007 ne revêtait pas un caractère exceptionnel. Ils ont conclu qu'il n'était pas inévitable que le *Volgoneft 139* 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.

6.2.6 Toutefois, si les experts du Fonds de 1992 avaient considéré initialement le mouillage dans le détroit de Kerch comme un port commercial, ils ont compris après leur visite en novembre 2009 et février 2010 que le détroit n'était pas exploité en tant que port. Durant les visites aux installations du VTS de 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.

Poursuites administratives devant le tribunal d'arbitrage de Krasnodarr

6.2.7 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

^{<4>} Pour des informations détaillées concernant les conclusions préliminaires auxquelles sont parvenus les experts du Fonds de 1992, on se reportera aux pages 119 à 122 du Rapport annuel de 2008 des FIPOL.

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.

- 6.2.8 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.
- 6.2.9 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.

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

- 6.2.10 Lors d'une audience tenue en septembre 2010, 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, en ce qui concerne le navire, le sinistre ne revêtait pas un caractère inévitable. Le tribunal a également conclu que la tempête n'avait pas un caractère exceptionnel étant donné qu'il existait des informations concernant des tempêtes comparables dans la région. Dans son jugement, le tribunal a décidé que le déversement ne résultait pas d'un phénomène naturel à caractère exceptionnel ou inévitable et que le propriétaire du navire et son assureur étaient par conséquent responsables des dommages par pollution causés par le déversement.
- 6.2.11 Ingosstrakh n'a pas fait appel de ce jugement, qui par conséquent est devenu définitif.

6.3 Procédure en limitation et 'déficit d'assurance'

- 6.3.1 En février 2008, le Fonds de 1992 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, Ingosstrakh et le Fonds de 1992. Divers autres demandeurs ont également engagé une procédure devant le même tribunal.
- 6.3.2 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 R 116 280 000, qui équivalait à 3 millions de DTS.
- 6.3.3 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 du propriétaire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était de 4,51 millions de DTS (R175,3 millions), 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 (R116,3 millions) devait être modifiée. En mai 2008, la cour d'appel compétente (treizième cour d'appel d'arbitrage) a rejeté l'appel du Fonds de 1992.
- 6.3.4 Le Fonds de 1992 a interjeté un autre (un deuxième) appel (pourvoi en cassation). En septembre 2008, la Cour de cassation compétente (Tribunal fédéral d'arbitrage du circuit Nord-Ouest) a rendu une décision par laquelle elle a rejeté le pourvoi 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 280 000 (3 millions de DTS), il appartenait aux tribunaux russes d'appliquer les limites de responsabilité telles que publiées dans le Journal officiel de la Fédération de Russie. Le Fonds de 1992 a fait appel auprès de la Cour suprême (plus haut tribunal d'arbitrage) 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. En novembre 2008, la Cour suprême a confirmé la décision de la Cour de cassation.

- 6.3.5 Au cours d'une audience tenue en mars 2010, 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'.

Jugement concernant le 'déficit d'assurance'

- 6.3.6 En septembre 2010, le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad a décidé de maintenir sa décision originale, à savoir que le fonds de limitation du propriétaire du navire était fixé à 3 millions de DTS ou R 116,6 millions. Le tribunal a pris cette décision 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 la Russie au moment du sinistre.
- 6.3.7 Le Fonds de 1992 a interjeté appel de cette décision au motif que, au moment du jugement, la nouvelle limite de responsabilité du propriétaire du navire, à savoir 4,51 millions de DTS, avait été publiée dans le Journal officiel de la Russie et, par conséquent, dûment incorporée dans la législation russe.
- 6.3.8 La cour d'appel a confirmé la décision du tribunal d'arbitrage de Saint-Petersbourg. Le Fonds de 1992 a saisi la Cour de cassation.
- 6.3.9 Dans une décision rendue en avril 2011, la Cour de cassation a rejeté le pourvoi du Fonds de 1992 et a maintenu la décision relative à la constitution du fonds de limitation du propriétaire du navire à hauteur de 3 millions de DTS. Le Fonds de 1992 a saisi la Cour suprême.
- 6.3.10 La Cour suprême a maintenu les décisions du tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad, de la cour d'appel et de la Cour de cassation.

6.4 Montant et bien-fondé des demandes d'indemnisation

- 6.4.1 Lors d'une audience tenue en janvier 2011, le tribunal a demandé au Fonds de 1992 de justifier sa position concernant la relation entre la quantité d'hydrocarbures déversés et la quantité de déchets ramassés, qui constituait le principal point litigieux de l'évaluation de certaines demandes au titre des opérations de nettoyage.
- 6.4.2 Le Fonds de 1992 a soumis son rapport au tribunal lors d'une audience tenue en mars 2011. Le rapport comparait la quantité de déchets mazoutés ramassés dans le cadre des mesures prises pour faire face au sinistre et la quantité de déchets mazoutés ramassés suite à divers autres sinistres. Le rapport a conclu que pour le sinistre du *Volgoneft 139*, la quantité de déchets mazoutés ramassés était de l'ordre de 40 fois la quantité d'hydrocarbures déversés tandis que, pour d'autres déversements, cette proportion se situait entre 2,5 et 15. Par conséquent, le coût de ce nettoyage supplémentaire, ainsi que de l'élimination des déchets mazoutés, ne serait pas jugé raisonnable et ne serait donc pas recevable à des fins d'indemnisation.
- 6.4.3 Des audiences ont eu lieu en mai, juillet et octobre 2011. D'autres audiences du tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Petersbourg et de Leningrad devaient se tenir en novembre et décembre 2011.

7 Réunions entre les autorités russes et le Secrétariat

- 7.1 En novembre et décembre 2007, le Secrétariat a pris contact avec l'ambassade de la Fédération de Russie à Londres et le Ministère des transports à Moscou pour offrir aux autorités russes l'aide du Fonds de 1992 pour faire face à ce sinistre. Plusieurs réunions ont eu lieu dans les bureaux du Secrétariat du Fonds de 1992 afin d'expliquer en détail le fonctionnement du régime d'indemnisation. Le Fonds de 1992 a offert d'envoyer des experts en Fédération de Russie afin d'étudier la situation et

donner des conseils aux autorités russes. Cependant, aucune réponse officielle n'a été reçue des autorités russes et, faute des lettres d'invitation et des visas nécessaires, ni les représentants du Fonds de 1992 ni ses experts n'ont pu se rendre dans la zone touchée pour suivre les opérations de nettoyage.

- 7.2 Un certain nombre de réunions se sont tenues à Londres et Moscou en 2009 entre les autorités russes, le Secrétariat et les experts du Fonds de 1992 afin de favoriser les échanges d'informations et suivre l'état d'avancement des demandes d'indemnisation. En février 2010, le Secrétariat et les experts se sont rendus à Moscou, 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, les capitaines des ports de Kavkaz et de Temryuk et un demandeur du secteur du tourisme.
- 7.3 Le Secrétariat et les experts du Fonds de 1992 se sont rendus à Krasnodar en février 2011 pour rencontrer les demandeurs et tenter de résoudre les problèmes en suspens concernant les demandes. Des réunions ont eu lieu avec les autorités régionales et municipales dont les demandes, relatives au nettoyage et aux mesures de sauvegarde, constituent la plus grande partie du montant réclamé. Le principal point de désaccord avec ces demandeurs résidait dans la quantité de déchets ramassés qui, de l'avis du Fonds, n'était pas techniquement raisonnable. Une réunion a également eu lieu avec un représentant du port de Kerch, en vue de discuter de la demande soumise par le port au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. À l'occasion de cette visite, des entrevues ont eu lieu avec les représentants de quelques demandeurs individuels des secteurs de la pêche et du tourisme.
- 7.4 Une réunion a eu lieu à Londres fin février 2011 entre les représentants du Fonds de 1992, son avocat, ses experts et les représentants du Ministère russe des transports. Le Fonds et ses experts ont effectué une autre visite à Moscou en mars 2011, afin de rencontrer les représentants du Gouvernement russe et l'assureur.

8 Observations

8.1 À sa session de mars 2011, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé de ne pas autoriser l'Administrateur à commencer à effectuer des paiements au titre des pertes établies découlant du sinistre du *Volgoneft 139* et l'a chargé de poursuivre ses efforts pour essayer de résoudre les trois problèmes suivants en suspens:

- le paiement par l'assureur à concurrence de 3 millions de DTS;
- la soumission des rapports sur les hydrocarbures en retard; et
- une solution au 'déficit d'assurance'.

8.2 Paiement des indemnités par l'assureur

Lors d'une réunion en mars 2011, l'assureur a confirmé au Fonds de 1992 qu'il avait l'intention de procéder au paiement des indemnités une fois que les tribunaux russes auraient rendu un jugement final au sujet de ce sinistre.

8.3 Présentation des rapports sur les hydrocarbures

En octobre 2011, la Fédération de Russie avait soumis tous ses rapports sur les hydrocarbures en retard.

8.4 Déficit d'assurance

Plusieurs discussions ont eu lieu pour trouver des moyens de résoudre le problème du déficit d'assurance, mais elles n'ont pas abouti. Les efforts déployés pour tenter de trouver une solution acceptable par toutes les parties se poursuivent.

8.5 Conclusion

- 8.5.1 L'Administrateur est d'avis qu'il est important de s'assurer que le Fonds de 1992 verse le plus tôt possible des indemnités aux victimes du sinistre du *Volgoneft 139*. Toutefois, bien que les demandeurs aient coopéré avec le Fonds de 1992 et ses experts et que presque quatre années se soient écoulées depuis que le sinistre est survenu, il reste deux questions à résoudre, à savoir le paiement des indemnités par l'assureur et le 'déficit d'assurance'.
- 8.5.2 Il semblerait, d'après les discussions qui ont eu lieu avec l'assureur du propriétaire du navire, que le paiement des indemnités par l'assureur ne sera effectué que lorsque les tribunaux russes auront rendu un jugement définitif au sujet de ce sinistre.
- 8.5.3 L'Administrateur a l'intention de poursuivre les discussions avec les demandeurs et les autorités russes pour trouver une solution au déficit d'assurance et il soumettra une proposition à ce sujet à une prochaine session du Comité exécutif.
-