



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/APR13/3/5	
Original: ANGLAIS	27 mars 2013	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC58	•
Conseil d'administration du Fonds de 1971	71AC30	
6ème Groupe de travail du Fonds de 1992	92WG6/5	
7ème Groupe de travail du Fonds de 1992	92WG7/2	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE – FONDS DE 1992

VOLGONEFT 139

Note du Secrétariat

Objet du document: Informer le Comité exécutif du Fonds de 1992 des faits les plus récents concernant ce sinistre.

Résumé du sinistre à ce jour: Le 11 novembre 2007, le navire-citerne *Volgoneft 139* immatriculé en Fédération de Russie s'est brisé en deux dans le détroit de 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.

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 Associations. La couverture d'assurance est limitée à 3 millions de DTS (R 116,3 millions), ce qui est très inférieur au montant de limitation minimal prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, qui est de 4,51 millions de DTS (R 174,4 millions). On constate donc un 'déficit d'assurance' d'environ 1,5 million de DTS.

Toutes les demandes et pièces justificatives ont été évaluées par le Fonds de 1992 pour un montant de R 338,78 millions (£7,3 millions)^{<1>}.

En juillet 2012, le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad a rendu son jugement sur le quantum, attribuant aux demandeurs des montants d'un total de R 503,2 millions (£10,9 millions), y compris les intérêts légaux. Dans ce jugement, il a considéré que les assureurs avaient une responsabilité de 3 millions de DTS, conformément à la législation russe telle que publiée dans le Journal officiel de la Fédération de Russie au moment où le sinistre est survenu. Le Fonds de 1992 a fait appel du jugement.

Faits récents: La Cour d'appel et la Cour de cassation ont confirmé le jugement du tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad. Le Fonds a interjeté appel devant la Cour suprême.

L'Administrateur et certains membres du Secrétariat se sont rendus en Russie en décembre 2012 et février 2013 pour discuter du paiement des indemnités avec les autorités russes et les demandeurs et tenter de résoudre la question du 'déficit d'assurance'.

<1> La conversion des monnaies s'est faite sur la base du taux de change en vigueur au 1er mars 2013, à savoir £1 = R 46,1367.

Bien que la décision de la Cour suprême soit encore pendante, l'Administrateur, dans le présent document, propose une solution provisoire pour pouvoir procéder au paiement d'indemnités aux victimes du déversement.

Mesure à prendre: Comité exécutif du Fonds de 1992

Autoriser l'Administrateur à procéder aux paiements afférents à ce sinistre comme indiqué aux paragraphes 7.7 et 7.8.

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	3 463 tjb
Assureur P&I	Ingosstrakh
Couverture P&I	3 millions de DTS, soit R 116,3 millions (£2,5 millions)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	4,51 millions de DTS, soit R 174,4 millions (£3,8 millions)
Déficit d'assurance	1,5 million de DTS, soit R 58,5 millions (£1,27 million)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS, soit R 7 868,3 millions (£170,4 millions)
Applicabilité de l'accord STOPIA/TOPIA	Non applicable
Demandes d'indemnisation reçues	R 8 486 679 741 (£183,8 millions)
Demandes évaluées par le Fonds de 1992	R 338,78 millions (£7,3 millions)
Jugement du tribunal	R 503,2 millions (£10,9 millions)
Montant total attribué ou ayant fait l'objet d'un règlement à l'amiable	R 511,9 millions (£ 11 millions)

2 Rappel des faits

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

3 Questions juridiques

3.1 Demande 'Metodika'

3.1.1 Un organisme fédéral environnemental (le Rosprirodnadzor) a présenté une demande au titre de

dommages à l'environnement pour un montant de quelque 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 demandeurs 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 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.

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

- 3.1.2 En septembre 2010, le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad a rendu un jugement rejetant la demande établie selon la formule 'Metodika'. Dans son jugement, le tribunal a noté qu'en vertu de l'article I.6 de la 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.
- 3.1.3 Rosprirodnadzor n'a pas fait appel de ce jugement, qui par conséquent est devenu définitif.

3.2 Force majeure

- 3.2.1 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 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 propriétaire du navire et son assureur se trouvaient exonérés de toute responsabilité, 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).

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

- 3.2.2 En septembre 2010 le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad 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.
- 3.2.3 Ingosstrakh n'a pas fait appel de ce jugement, qui par conséquent est devenu définitif.
- 3.3 'Déficit d'assurance'

En février 2008, le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg 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 (R 116,3 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 (R 174,4 millions) et que par conséquent la décision du tribunal établissant le fonds de limitation du propriétaire du navire à seulement 3 millions de DTS 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-Pétersbourg 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 au moment où le sinistre est survenu. Ces décisions ont eu pour conséquence

l'existence d'un 'déficit d'assurance' de R 58,5 millions.

3.4 Montant et bien-fondé des demandes d'indemnisation

- 3.4.1 À l'audience de février 2012^{<2>}, le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad a décidé que tous les demandeurs avaient droit aux intérêts légaux en vertu de la législation russe.
- 3.4.2 En juin 2012, le tribunal a rendu son jugement sur le quantum, attribuant des montants pour un total de R 503,2 millions, y compris les intérêts légaux. En outre, le tribunal a attribué à certains demandeurs le paiement des droits de greffe et dépenses pour un total de R 318 969, à payer à parts égales par Ingosstrakh, le propriétaire du navire et le Fonds de 1992.
- 3.4.3 Le tribunal a décidé que le propriétaire du navire et Ingosstrakh devraient 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 de la Fédération de Russie.
- 3.4.4 Le Fonds de 1992 a interjeté appel de ce jugement du tribunal d'arbitrage, mais le jugement a été confirmé par la Cour d'appel en septembre 2012 et par la Cour de cassation en janvier 2013. Le Fonds de 1992 a fait appel du jugement devant la Cour suprême.

4 Demands d'indemnisation et montants attribués par le tribunal

- 4.1 Le bilan des demandes d'indemnisation en mars 2013 et les montants attribués par le tribunal sont résumés dans le tableau ci-dessous:

Demandeur	Montants demandés (en R)	Montants évalués par le Fonds (en R)	Montants attribués par le tribunal	
			Capital (en R)	Intérêts (en R)
Organisme fédéral (Rosprirodnadzor) ('Metodika')	6 048 600 000	0	0	0
Organisme fédéral (Rosprirodnadzor)	753 332	688 487	688 487	92 974
Contractant (entreprise privée)	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	42 921 443	24 949 162	33 954 965	4 456 180
Affréteur (entreprise privée)	9 499 078	2 312 714	2 312 714	891 050
Entreprise de tourisme (privée)	8 524 153	8 524 153	8 524 153	0
Port de Kerch (Ukraine)	9 170 697	1 739 454	3 770 722	1 089 164

^{<2>} On trouvera des informations sur les audiences antérieures du tribunal en 2008, 2009, 2010 et 2011 dans l'annexe jointe au présent document.

Demandeur	Montants demandés (en R)	Montants évalués par le Fonds (en R)	Montants attribués par le tribunal	
			Capital (en R)	Intérêts (en R)
Ministère des situations d'urgence	4 311 700	Demande forclosée	-	-
Autorité régionale	1 831 730 564	Demande forclosée	-	-
Autorité locale	328 479	Demande forclosée	-	-
Pêcheries (privées)	4 520 000	Demande forclosée	-	-
Propriétaire du navire (évaluation ayant fait l'objet d'un règlement à l'amiable avec le Fonds de 1992)	27 706 290	8 755 555	0	0
TOTAL	8 486 679 741 (£183,8 millions)	338 781 122 (£7,3 millions)	437 883 650 503 177 352 (£10,9 millions)	65 293 702

	Montants attribués ou ayant fait l'objet d'un règlement à l'amiable (en R)
Attribué par le tribunal	503 177 352
Règlement à l'amiable – Propriétaire du navire	8 755 555
TOTAL	511 932 907 (£11 millions)

- 4.2 En outre, le tribunal a attribué à certains demandeurs leurs droits de greffe pour un montant total de R 318 969, à payer à parts égales par Ingosstrakh, le propriétaire du navire et le Fonds de 1992.
- 4.3 Pour présenter une image complète des demandes soumises suite à ce sinistre, le tableau ci-dessus comprend également les demandes, d'un montant total de R 1 840,9 millions, qui sont devenues forcloses du fait que les demandeurs n'ont pas protégé leurs droits à indemnisation.

5 Réunions avec les autorités russes

L'Administrateur et certains membres du Secrétariat se sont rendus en Fédération de Russie en décembre 2012 et février 2013, où ils se sont entretenus avec des représentants du ministère russe des transports, d'Ingosstrakh et des demandeurs. Lors de ces entretiens, l'Administrateur a réaffirmé la position du Fonds et l'urgence nécessaire de trouver une solution à la question du 'déficit d'assurance' afin que des indemnités puissent être payées aux victimes du déversement.

6 Tentatives de résolution de la question du 'déficit d'assurance'

- 6.1 Il reste trois solutions possibles en ce qui concerne le 'déficit d'assurance', qui s'élève à R 58,5 millions:
- 1) déduire le 'déficit d'assurance' au prorata entre tous les demandeurs;
 - 2) déduire la totalité du 'déficit d'assurance' de la demande de l'autorité régionale et laisser le soin aux autorités russes de décider comment se répartir ce montant entre elles; ou

3) déduire le 'déficit d'assurance' au prorata entre les trois demandeurs gouvernementaux: l'autorité régionale, l'autorité locale et l'organisme fédéral (Rospirodnadzor) et payer la totalité des sommes attribuées aux demandeurs privés.

6.2 La première option impliquerait que tous les demandeurs partagent à parts égales le 'déficit d'assurance'. La deuxième et la troisième options permettraient aux demandeurs privés d'obtenir la totalité des sommes attribuées par le jugement et de payer les trois demandeurs gouvernementaux après déduction du 'déficit d'assurance' au prorata, sur la base des montants attribués. Les demandeurs gouvernementaux auraient ensuite à décider s'ils souhaitent faire appliquer le jugement au Royaume-Uni pour récupérer le solde.

7 Observations de l'Administrateur

7.1 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 paragraphe 3).

7.2 Il reste toutefois à résoudre la question du 'déficit d'assurance'. Dans son jugement de juillet 2012, confirmé par la Cour d'appel et la Cour de cassation, le tribunal d'arbitrage 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. Le jugement de juillet 2012 du tribunal d'arbitrage a été confirmé par la Cour d'appel et la Cour de cassation, mais il fait à présent l'objet d'un appel devant la Cour suprême. Toutefois, lorsqu'une décision finale aura été rendue par la Cour suprême, le Fonds de 1992 sera tenu de procéder à des paiements conformément au jugement final.

7.3 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.

7.4 La position de l'Administrateur est que le Fonds ne devrait payer les sommes attribuées par le jugement du tribunal qu'au-delà de 4,51 millions de DTS, et ce même si le tribunal a établi le fonds de limitation du propriétaire du navire à 3 millions de DTS. L'Administrateur propose cependant que le Fonds paie aux demandeurs privés la totalité des montants qui leur ont été attribués par le tribunal et procède à des paiements provisoires en faveur des trois demandeurs gouvernementaux, avec des déductions au prorata pour couvrir le 'déficit d'assurance'.

7.5 Au cours des discussions avec les autorités russes, il est apparu clairement que la première solution possible pour résoudre la question du 'déficit d'assurance', c'est-à-dire celle consistant à déduire ce déficit au prorata entre tous les demandeurs, ne serait pas équitable car les demandeurs privés seraient pénalisés alors qu'ils n'ont aucune responsabilité dans le 'déficit d'assurance'.

7.6 Il a donc été suggéré que la solution la plus équitable consisterait à déduire le 'déficit d'assurance' de l'un des trois organismes gouvernementaux ayant présenté des demandes. Lors de discussions avec le ministère des Transports à Moscou, il a été proposé de retenir l'option 2, consistant à déduire le 'déficit d'assurance' du montant attribué par le tribunal à l'autorité régionale. Mais bien que cette option ait été discutée avec l'autorité régionale, l'approbation nécessaire n'a pas été obtenue.

7.7 La troisième option pour la résolution de la question du 'déficit d'assurance', celle consistant à déduire ce déficit au prorata entre les trois demandeurs gouvernementaux, est donc celle qui reste. Le tableau ci-dessous indique comment les paiements seraient répartis.

Demandeur	Montant total attribué ou ayant fait l'objet d'un règlement à l'amiable (en R)	À payer par Ingosstrakh (en R)	À payer par le Fonds (en R)	Contribution au 'déficit d'assurance' (en R)
Organisme fédéral	781 461	186 048	484 211	111 202
Autorité régionale	379 216 773	89 721 648	236 451 561	53 043 564
Autorité locale	38 411 145	9 011 700	24 026 611	5 372 834
Contractant	68 180 170	13 476 846	54 703 324	0
Affréteur	3 203 764	616 284	2 587 480	0
Propriétaire du navire	8 755 555	0	8 755 555	0
Entreprise de tourisme	8 524 153	2 267 460	6 256 693	0
Port de Kerch (Ukraine)	4 859 886	1 000 018	3 859 868	0
TOTAL	511 932 907 (£11 millions)	116 280 004 (£2,5 millions)	337 125 303 (£7,23 millions)	58 527 600 (£1,27 million)

7.8 Si cette solution provisoire devait être adoptée, les demandeurs privés recevraient la totalité de leurs indemnités et le 'déficit d'assurance' serait réparti au prorata entre les trois organismes gouvernementaux. La Fédération de Russie devrait décider si elle tente de recouvrer les montants déduits. L'Administrateur recommande que le Comité exécutif l'autorise à procéder aux paiements conformément à cette option.

7.9 L'Administrateur considère que l'option ci-dessus est une solution provisoire pour le 'déficit d'assurance' et il a l'intention de poursuivre les discussions avec les autorités russes.

8 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) autoriser l'Administrateur à procéder aux paiements afférents à ce sinistre comme indiqué aux paragraphes 7.7 et 7.8; et
- c) 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 finalement été vendue. Un mois après le sinistre, la section avant a été relevée temporairement et 1 200 tonnes d'un mélange de fuel-oil et d'eau ont été récupérées dans les citernes un et deux. En août 2008, cette section a de nouveau été relevée et remorquée jusqu'au port de Kavkaz où elle a été démantelée pour en faire de la ferraille.
- 1.3 Il a été signalé que trois autres navires de charge qui transportaient du soufre (*Volnogorsk, Nakhichevan et Kovel*) ont également sombré dans la même zone dans les deux heures qui ont suivi ce sinistre.

2 Impact du déversement

On pense que quelque 250 kilomètres de côtes ont été pollués par les hydrocarbures aussi bien en Fédération de Russie qu'en Ukraine. De lourdes pertes, 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 ont été enlevées avec du sable et de l'herbier 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 pas partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ni à la Convention de 1992 portant création du Fonds à l'époque des faits. Bien que l'Ukraine ait déposé un instrument de ratification à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI) le 28 novembre 2007, cette convention n'est entrée en vigueur pour l'Ukraine que le 28 novembre 2008.

- 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 couvert 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**

Le bilan des demandes d’indemnisation en octobre 2012 est résumé dans le tableau ci-dessous.

	Montant demandé (en R)	Montant évalué par le Fonds de 1992 (en R)
Entreprise de nettoyage	63 926 933	50 766 549
Autorités régionales	434 687 072	241 045 047
Autorités locales	42 960 768	24 949 162
Port de Kerch (Ukraine)	9 170 697	1 739 454
Affréteur	9 499 078	2 312 714
Voyagiste (privé)	8 524 153	8 524 153
Propriétaire du navire	27 706 290	8 755 555
Organisme fédéral (Rosprirodnadzor)	753 332	688 487
Total	597 228 323	338 781 121

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 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.

Jugement du tribunal d’arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad

- 6.1.2 En septembre 2010, le tribunal d’arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad a rendu un jugement rejetant la demande établie selon la formule ‘Metodika’. Dans son jugement, le tribunal a noté qu’en vertu de l’article I.6 de la 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^{<1>}.

6.2.3 En résumé, les conclusions des experts étaient les suivantes:

- la tempête du 11 novembre 2007 ne revêtait pas un caractère exceptionnel car au cours des 20 dernières années, il a été observé dans la région, à quatre reprises, des tempêtes de nature comparable;
- 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
- 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

^{<1>} Pour des informations 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.

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.

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

6.2.7 Lors d'une audience tenue en septembre 2010, le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad a déclaré que le propriétaire du navire et 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.

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

6.3 Question du 'déficit d'assurance'

6.3.1 En février 2008, le Fonds de 1992 a reçu une notification du tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad 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 qu'à l'époque des faits 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 (R 175,3 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 (R 116,3 millions) devait être modifiée. En mai 2008, la cour d'appel a rejeté l'appel du Fonds de 1992.

6.3.4 Le Fonds de 1992 a de nouveau fait appel de la décision. 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 R 116 280 000 (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 de ce jugement devant la Cour suprême à Moscou en arguant 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.

Jugements concernant le 'déficit d'assurance'

- 6.3.5 En septembre 2010, le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg 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 Fédération de Russie au moment du sinistre.
- 6.3.6 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 Fédération de Russie et, par conséquent, dûment incorporée dans la législation russe.
- 6.3.7 La cour d'appel a confirmé la décision du tribunal d'arbitrage de Saint-Pétersbourg. Le Fonds de 1992 s'est pourvu en cassation devant la Cour de cassation.
- 6.3.8 Dans son arrêt rendu en avril 2011, la Cour de cassation a rejeté le pourvoi du Fonds de 1992 et a confirmé 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 s'est pourvu en appel devant la Cour suprême.
- 6.3.9 La Cour suprême a maintenu les décisions prises par le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad, par la cour d'appel et 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 d'arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad a demandé au Fonds de 1992 de justifier sa position concernant la relation entre la quantité d'hydrocarbures déversés et la quantité de déchets 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, octobre, novembre et décembre 2011, ainsi qu'en février, avril et juin 2012 au tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad.
- 6.4.4 À l'audience de février 2012, le tribunal a décidé que tous les demandeurs avaient droit aux intérêts légaux en vertu de la législation russe et leur a ordonné de soumettre le calcul de leurs intérêts.

Jugement concernant le montant et le bien-fondé des demandes d'indemnisation

- 6.4.5 En juillet 2012, le tribunal a rendu son jugement sur le quantum, attribuant des montants d'un total de R 503,2 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 R 164 445, à parts égales par Ingosstrakh, le propriétaire du navire et le Fonds de 1992.
- 6.4.6 Le tableau ci-dessous présente un résumé des montants accordés par un jugement du tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Pétersbourg et de la région de Leningrad, en comparaison avec l'évaluation faite par le Fonds de 1992 des demandes d'indemnisation.

	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	338 781 121	437 883 700	65 293 702
			503 177 402	

6.4.7 Le tribunal a décidé que le propriétaire du navire et Ingosstrakh devraient 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 de la Fédération de Russie.

6.4.8 En août 2012, le Fonds de 1992 a fait appel de ce jugement, aux motifs suivants, entre autres:

- i) 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 (R 174,4 millions) et par conséquent la décision du tribunal établissant le fond de limitation du propriétaire du navire à seulement 3 millions de DTS (R 116,3 millions) devrait être modifiée;
- ii) 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.

6.4.9 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. En septembre 2012, la cour d'appel a confirmé le jugement du tribunal d'arbitrage. Le Fonds de 1992 a interjeté appel auprès de la Cour de cassation.

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 Comité exécutif

- 8.1.1 Depuis que le Comité exécutif du Fonds de 1992 a eu connaissance du sinistre pour la première fois en mars 2008, la question de savoir si l'Administrateur devait être autorisé à effectuer des paiements au titre des demandes d'indemnisation concernant le *Volgoneft 139* a été abordée à maintes reprises. Chacune de ces discussions a abouti à la conclusion que de nombreux problèmes devraient être résolus avant que le Comité ne puisse autoriser l'Administrateur à effectuer lesdits paiements.

Mars 2011

- 8.1.2 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 problème du 'déficit d'assurance'.

Octobre 2012

- 8.1.3 À sa session d'octobre 2012, le Comité exécutif a noté que bien que plusieurs délégations aient recommandé que le Fonds de 1992 s'efforce de verser des indemnités aux victimes de ce sinistre, la majorité des délégations estimait que le problème du 'déficit d'assurance' devait être résolu avant que le Fonds de 1992 ne commence à effectuer des paiements. Le Comité exécutif a donné pour instruction à l'Administrateur de poursuivre les discussions avec les demandeurs ainsi qu'avec les autorités russes afin de trouver une solution à ce problème du 'déficit d'assurance', et de reprendre l'examen de cette question, sur la base d'une proposition, lors d'une session future.

8.1.4 Comme il en a été instruit, l'Administrateur continuera à suivre la procédure juridique devant les tribunaux russes et à poursuivre les discussions avec les demandeurs et les autorités russes afin de trouver une solution au déficit d'assurance. Une proposition à ce sujet sera soumise à une prochaine session du Comité exécutif.
