



SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU A CONNAÎTRE

VICTORIYA

Note de l'Administrateur

Résumé:

Le pétrolier russe *Victoriya* destiné à la navigation fluviale et maritime a pris feu et a explosé dans un terminal de la Volga à quelque 1 300 km de la mer caspienne et de la mer d'Azov à l'intérieur des terres. Une quantité inconnue de brut s'est déversée dans le fleuve polluant une des deux rives et plusieurs îles. Des efforts sont actuellement faits pour nettoyer le reste d'hydrocarbures avant que le fleuve ne gèle à la fin du mois de novembre.

Mesures à prendre:

Décider si les Conventions de 1992 s'appliquent aux dommages dus à la pollution provoquée lors de sinistres survenant sur des cours d'eau, et s'il en est ainsi, décider s'il y a lieu d'autoriser l'Administrateur à régler les demandes d'indemnisation nées du sinistre.

1 Le sinistre

- 1.1 Le 30 août 2003, le pétrolier russe *Victoriya* (2 003 tjb) a pris feu et a explosé dans le terminal de Otyabyrsk près de Syzran sur la Volga, en Fédération de Russie. Le pétrolier était à ce moment-là en train de charger du brut dont une quantité importante mais inconnue s'est déversée dans le fleuve. Un des membres d'équipage a été tué.
- 1.2 Le *Victoriya* avait une assurance-responsabilité pour les risques de pollution contractée auprès de Terra Nova Protection and Indemnity (Terra Nova).
- 1.3 Terra Nova n'appartient pas au Groupe international des clubs P & I mais elle a accepté d'appliquer l'esprit du mémorandum d'accord signé par le Fonds de 1992 et le Groupe international aux termes duquel les deux parties chargeront conjointement des inspecteurs et des experts de surveiller les opérations de nettoyage et d'aider à évaluer les demandes d'indemnisation liées aux dommages dus à la pollution.
- 1.4 Un représentant de la Fédération internationale des armateurs pétroliers contre la pollution (ITOPF) s'est rendu sur le lieu du déversement où il est resté du 26 au 30 septembre 2003 et a également assisté à plusieurs réunions organisées à Moscou avec des représentants des administrations d'État

pour le transport maritime et le transport fluvial du Ministère des transports de la Fédération de Russie.

2 Opérations de nettoyage

- 2.1 Le propriétaire du navire a engagé plusieurs entreprises pour procéder aux opérations de nettoyage et empêcher que les hydrocarbures continuent de s'échapper du navire et également pour transborder tout le reste de la cargaison encore à bord du navire.
- 2.2 Lorsque le représentant de l'ITOPF est arrivé sur place, il ne restait guère d'hydrocarbures flottant sur le fleuve, alors qu'on n'avait pas commencé de nettoyage secondaire des hydrocarbures échoués le long des rives du fleuve et rivages des îles. Le représentant de l'ITOPF a adressé plusieurs recommandations aux autorités sur la manière de procéder au nettoyage dans ces zones, opération qui, à son avis, appelait d'autres mesures. Le nettoyage du reste des accumulations d'hydrocarbures échoués devrait s'achever avant que le fleuve ne gèle vers la fin novembre.

3 Impact du déversement

- 3.1 Une des rives de la Volga, un fleuve large de 10 km sur le lieu du sinistre, et plusieurs îles ont été polluées par les hydrocarbures de manière intermittente quelque 55 km en aval du terminal. Le niveau de pollution a baissé au fur et à mesure qu'on s'éloignait du point d'origine, la pollution la plus forte se produisant à 15 kilomètres du terminal. Il existe sur cette portion de fleuve de nombreuses îles indiquées ou non sur les cartes et entourées de marais. La plupart de ces marais n'ont pas été pollués par les hydrocarbures bien que la végétation ait été tâchée légèrement à certains endroits. Quelques zones de marais ont été plus gravement contaminées de sorte qu'un mois après le sinistre il restait des traces d'hydrocarbures flottant librement entre les plantes.
- 3.2 Plusieurs lieux de loisirs à proximité de Syzran, y compris des plages publiques et privées, des cales de construction et des appontements de clubs nautiques, ont été pollués soit sous l'effet direct du déversement soit au cours des opérations de nettoyage.
- 3.3 L'entreprise locale de pêche et de traitement du poisson qui dispose des droits exclusifs de pêche commerciale dans les eaux se trouvant en aval du lieu du sinistre a peut-être dû interrompre son activité pendant la période où les hydrocarbures flottaient librement sur le fleuve. Un certain nombre de pêcheurs à plein temps qui vivent de leur pêche exercent leur activité dans la zone touchée bien qu'à ce que l'on croit savoir, ils ne sont pas autorisés à vendre leurs prises.

4 Applicabilité des Conventions

- 4.1 Le *Victoriya* était inscrit au registre maritime russe de navigation pour naviguer sur les voies fluviales et maritimes et il semble que le navire naviguait régulièrement en Méditerranée, sur la mer Noire et sur la mer Baltique. Le *Victoriya* est donc, de l'avis de l'Administrateur, un 'navire' au sens de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 4.2 Le sinistre a eu lieu sur la Volga à quelque 1 300 km de la mer caspienne et de la mer d'Azov à l'intérieur des terres. La question se pose de savoir si les Conventions de 1992 s'appliquent aux dommages dus à la pollution causée sur le parcours intérieur des cours d'eau, non soumis aux marées. L'article II a) i) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et l'article 3 a) de la Convention de 1992 portant création du Fonds disposent que les Conventions s'appliquent exclusivement aux dommages causés par la pollution survenue sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un État contractant. En vertu des principes généraux du droit public international, le 'territoire' d'un État englobe les eaux intérieures, y compris les cours d'eau. Aussi l'Administrateur est-il d'avis que, dans la mesure où les autres critères d'applicabilité sont respectés, les Conventions de 1992 s'appliquent aux dommages dus à la pollution provoquée par le sinistre du *Victoriya*.

5 Demandes d'indemnisation

La limite de responsabilité applicable au *Victoriya* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 3 millions de DTS (£2,6 millions). Il est trop tôt pour prévoir si le total des demandes d'indemnisation nées de ce sinistre dépassera ce montant. Toutefois, le Comité exécutif voudra peut-être autoriser l'Administrateur à régler les demandes nées de ce sinistre dans la mesure où elles ne soulèvent pas de questions de principe sur lesquelles les organes directeurs du Fonds ne se seraient pas déjà prononcés.

6 Mesures que les organes directeurs sont invités à prendre

Le Comité exécutif est invité à :

- a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document;
 - b) décider si les Conventions de 1992 s'appliquent aux dommages dus à la pollution provoquée par des sinistres se produisant dans des cours d'eau; et
 - c) décider s'il y a lieu d'autoriser l'Administrateur à régler les demandes d'indemnisation concernant le *Victoriya*.
-