PLAN D'ACTION POUR LA MÉDITERRANÉE (PAM)
CENTRE RÉGIONAL MÉDITERRANÉEN POUR L'INTERVENTION D'URGENCE CONTRE LA POLLUTION MARINE ACCIDENTELLE (REMPEC)

Seizième réunion des correspondants du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)

Sliema, Malte, 13-15 mai 2025

REMPEC/WG.61/4/1
10 avril 2025
Original : anglais

Point 4 de l'ordre du jour : Développements au sein de l'OMI en lien avec les objectifs et fonctions du REMPEC

Derniers développements sur la question de l'indemnisation en cas de dommages dus à la pollution provenant de navires

Pour des raisons de coût et de protection de l'environnement, le tirage du présent document a été restreint. Il est aimablement demandé aux délégations d'apporter leur copie de ce document aux réunions et de s'abstenir de demander des copies supplémentaires.

REMPEC
Malte, 2025

Note des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL)

Le présent document fournit des informations relatives aux derniers développements sur la question de l'indemnisation en cas de dommages dus à la pollution provenant de navires et aux travaux des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) depuis la dernière Réunion des correspondants REMPEC qui s'est tenue en juin 2023. Il vise à souligner les implications pour les États côtiers méditerranéens de ces évolutions récentes, ainsi que les décisions prises par les organes directeurs des FIPOL et les réalisations de l'Organisation au cours de la période concernée.

Introduction

1 Le présent document fournit des informations actualisées sur les développements relatifs au régime international de responsabilité et d'indemnisation. Il rend compte des récentes discussions et décisions des organes directeurs des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL). Il est fait référence à la pertinence des développements récents et des décisions prises pour les États côtiers méditerranéens.

État de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Protocole portant création du Fonds complémentaire

2 Depuis l'entrée en vigueur de la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1971 portant création du Fonds) et la mise en place du premier Fonds des FIPOL, l'Organisation est passée de 14 à 121 États Membres, sachant qu'un État supplémentaire, l'Iraq, devrait devenir Membre du Fonds de 1992 en août 2025. À l'heure actuelle, 33 États sont également parties au Protocole portant création du Fonds complémentaire. Les FIPOL ont eu à connaître de 155 sinistres et ont versé plus de £ 788 millions d'indemnités. Une liste des États parties figure en annexe au présent document.

Sinistres dont le Fonds de 1992 a à connaître

3 Le Fonds de 1992 a actuellement à connaître de 14 sinistres, dont trois nouveaux sinistres survenus entre février et juillet 2024, à savoir le *Gulfstream* (Trinité-et-Tobago, en février), le *Marine Honour* (Singapour, en juin) et le *Terranova* (Philippines, en juillet). Le sinistre le plus récent dont le Fonds de 1992 pourrait avoir à connaître concerne deux navires-citernes, le *Volgoneft 212* et le *Volgoneft 239*, qui ont coulé et se sont échoués, respectivement, dans le détroit de Kertch (Russie) déversant, selon les estimations, environ 3 112 tonnes métriques de fuel-oil lourd le 15 décembre 2024. Sur les 14 sinistres, quatre mettent en cause un état côtier méditerranéen, à savoir : un sinistre survenu en Israël pour lequel l'origine du déversement n'a pas été confirmée (février 2021), le sinistre de l'*Agia Zoni II* (septembre 2017) et celui de l'*Alfa I* (mars 2012), tous deux s'étant produits au large de la Grèce, ainsi que le *Prestige*, qui a affecté l'Espagne et la France, bien que les dommages occasionnés n'aient pas touché le littoral méditerranéen.

Sinistres ayant une incidence sur des états côtiers méditerranéens

Sinistre survenu en Israël (février 2021)

4 En février 2021, le Gouvernement israélien a contacté le Fonds de 1992 pour lui demander de l'aide à propos d'un déversement mystérieux à la suite duquel des boulettes d'hydrocarbures avaient été rejetées sur le littoral israélien. Une enquête conduite par le Ministère israélien de la protection de l'environnement n'a pas permis d'identifier de manière concluante le navire-citerne responsable du déversement. Compte tenu du fait que la Convention de 1992 portant création du Fonds s'applique tout autant aux déversements d'hydrocarbures persistants dans les cas où le navire à l'origine du déversement ne peut être identifié à condition qu'il soit démontré que les hydrocarbures proviennent d'un navire au sens de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992), aussi bien la CLC de 1992 que la Convention portant création du Fonds s'appliquent à ce sinistre et l'Administrateur a été autorisé à verser des indemnités au titre des demandes d'indemnisation remplissant les critères de recevabilité. Lors de la réunion d'avril 2024 des organes directeurs des FIPOL, il a été indiqué que 470 demandes d'indemnisation avaient été soumises au titre des opérations de nettoyage, de dommages aux biens et de préjudices économiques, pour un montant total de ILS 39,8 millions. Vingt-deux demandes ont été réglées pour un montant total de ILS 9,4 millions et des demandes supplémentaires ont été évaluées à ILS 3,6 millions. À la suite de la notification officielle envoyée par les FIPOL au début du mois de

février 2024 visant à informer tous les demandeurs de l'approche de la date de forclusion, trois actions en justice ont été engagées contre le Fonds de 1992 devant le tribunal maritime de Haïfa.

Agia Zoni II (2017, Grèce)

5 Le transporteur de produits *Agia Zoni II* (1 597 tjb, construit en 1972) a coulé au mouillage à 2 heures du matin, dans de bonnes conditions météorologiques, le 10 septembre 2017, près de l'île de Salamine, juste en dehors de la partie nord du mouillage désigné du Pirée, dans le golfe Saronique. Le navire s'est posé à une profondeur d'environ 35 mètres, avec un dégagement de quelque 15 mètres au-dessus de la coque. Il n'y a pas eu de victimes. L'enquête sur la cause du sinistre n'a pas encore été publiée.

6 Le navire était chargé d'environ 2 194 tonnes métriques de fuel-oil lourd et de 370 tonnes métriques de gas-oil marine. Il transportait également environ 15 tonnes métriques d'hydrocarbures de soute (gas-oil marine), 300 litres de lubrifiants et 200 à 300 litres de produits chimiques. On estime qu'environ 500 tonnes d'hydrocarbures ont été libérées lors du naufrage ou peu après.

7 De grandes nappes d'hydrocarbures ont dérivé vers l'est en direction du continent autour du Pirée et d'Athènes, où elles se sont ensuite échouées, polluant environ 20 à 25 kilomètres du littoral du continent et 3 à 4 kilomètres de celui de l'île de Salamine. Les opérations de nettoyage ont commencé très peu de temps après le sinistre, faisant intervenir parfois jusqu'à 400 personnes. Elles se sont poursuivies durant l'automne 2017 et se sont achevées à la fin de 2017. Dans le cadre des opérations d'intervention, les autorités grecques ont présenté une demande d'assistance par le biais du Système commun de communication et d'information d'urgence (CESIS, selon son sigle anglais) et le REMPEC a répondu en offrant l'aide de deux experts de l'Unité d'assistance méditerranéenne (UAM).

8 En novembre 2017, l'épave de l'*Agia Zoni II* a été levée et remorquée jusqu'au chantier de l'entreprise de sauvetage sur l'île de Salamine et placée sous saisie par le Procureur général en attendant de mener son enquête sur les causes du sinistre. Par la suite, le Procureur a insisté pour que l'épave soit nettoyée avant qu'elle ne soit soumise à l'enquête. Du 23 mars au 27 avril 2018, l'épave a été nettoyée par deux entreprises de nettoyage en vue de l'enquête du Procureur général.

9 L'épave a été mise en cale sèche le 21 juin ce qui a permis, entre autres, de prélever des échantillons du bordé de la coque. L'épave a été remise à flot le 25 juin 2018 et se trouve actuellement dans le chantier de l'entreprise de sauvetage, où elle fait toujours l'objet d'un différend entre les sauveteurs et le propriétaire du navire au sujet de son état au moment de sa remise à disposition.

10 Au total, le Fonds de 1992 a reçu 424 demandes d'indemnisation s'élevant à EUR 100,21 millions et USD 175 000. Les experts du Fonds de 1992 ont approuvé 418 demandes et le Fonds a versé quelque EUR 16,92 millions d'indemnités. Le Fonds de 1992 a suivi de près l'enquête sur la cause du sinistre, mais aucun rapport n'a encore été rendu public. À la fin de l'année 2024, un procès pénal s'est ouvert dans le cadre duquel ont été inculpés l'entreprise de sauvetage, le propriétaire du navire, le capitaine et les membres d'équipage qui étaient restés à bord du navire au moment du sinistre. Le procès pénal se poursuit. Tous les experts désignés par les autorités s'accordent à dire que l'*Agia Zoni II* a été coulé intentionnellement, mais ils divergent quant au déroulement des faits. En effet, seule l'Université technique nationale d'Athènes attribue le sinistre à l'emploi d'explosifs placés contre la coque. Tous les autres experts s'accordent à dire que le sinistre a été causé par l'ouverture, depuis l'intérieur même du navire, des vannes de ballast d'eau de mer des citernes à ballast de fond tribord 2, 3 et 4 et par l'ouverture du hublot de la salle des machines, qui a laissé entrer davantage d'eau de mer dans la salle des machines, une fois atteint le tirant d'eau critique du navir

Alfa I (2012, Grèce)

11 Le 5 mars 2012, le navire-citerne *Alfa I*, immatriculé en Grèce, avec à son bord une cargaison de 1 800 tonnes, a heurté un objet immergé alors qu'il traversait la baie d'Elefsis, près du Pirée (Grèce), et a coulé par un fond de 18 à 20 mètres. Les hydrocarbures qui se sont écoulés ont souillé environ 13 kilomètres de côtes dans la baie d'Elefsis, dont plusieurs plages locales. Des opérations de nettoyage ont été menées en mer et sur le littoral.

12 Étant donné que la jauge de l'*Alfa I* (1 648 tjb) était inférieure à 5 000 unités, le montant de limitation applicable en vertu de la CLC de 1992 est de 4,51 millions de DTS (EUR 5,49 millions)[1]. Le navire-citerne bénéficiait d'une police d'assurance, limitée à EUR 2 millions, qui précisait qu'elle couvrait uniquement les cargaisons d'hydrocarbures minéraux non persistants.

13 Six demandes d'indemnisation, d'un montant global de EUR 16,15 millions, ont été présentées au propriétaire du navire et à l'assureur par deux entreprises de nettoyage. Le propriétaire du navire et l'assureur ont également reçu de l'État grec une demande d'indemnisation d'un montant de EUR 222 000 au titre des frais de nettoyage.

14 En mai 2015, le tribunal de première instance du Pirée a accordé à la principale entreprise de nettoyage un montant de EUR 14,4 millions. Le Fonds de 1992 a accepté les conditions d'un accord de règlement et a réglé la demande d'indemnisation de la principale entreprise de nettoyage pour un montant de EUR 12 millions. Depuis, le Fonds de 1992 a cherché à obtenir auprès de l'assureur le remboursement du montant de limitation exigible en vertu de la CLC de 1992 (soit 4,51 millions de DTS). Toutefois, en février 2018, la Banque de Grèce a révoqué l'autorisation de l'assureur et placé la compagnie d'assurance en liquidation pour manquement aux conditions minimales de solvabilité prévues par la réglementation grecque.

15 Un arrêt rendu en 2018 a estimé que puisqu'aucun fonds de limitation n'avait été établi en l'espèce, l'assureur était responsable du montant total demandé, à savoir EUR 15,8 millions. Lorsqu'il a été informé que l'assureur serait placé en liquidation, le Fonds de 1992 a demandé l'inscription de prénotations hypothécaires sur des immeubles détenus par l'assureur. L'assureur ayant été placé en liquidation, le Fonds de 1992 a fait inscrire sa demande auprès du liquidateur.

16 Le Fonds de 1992 a réussi à faire inscrire l'intégralité des prénotations hypothécaires demandées sur les biens de l'assureur. Le dossier est désormais entre les mains du liquidateur, qui doit engager la liquidation des actifs de l'assureur. Les avocats du Fonds de 1992 ont également demandé au liquidateur de confirmer quelles sont les demandes déposées contre les actifs de l'assureur et attendent sa réponse.

Prestige

17 En décembre 2018, la Cour suprême espagnole a rendu son arrêt sur la quantification des pertes dans cette affaire, accordant au total EUR 1 439,08 millions d'indemnités (EUR 884,98 millions pour dommages par pollution + EUR 554,10 millions pour préjudice écologique pur et préjudice moral). La Cour a déclaré que ni le préjudice écologique pur ni le préjudice moral n'étaient recouvrables auprès du Fonds de 1992. Le montant total doit être réparti entre l'État espagnol, l'État français et les demandeurs individuels.

18 En exécution de l'arrêt de la Cour et comme l'y a autorisé le Comité exécutif du Fonds de 1992, le Fonds a versé EUR 27,2 millions au tribunal de La Corogne, soit le montant disponible auprès du Fonds en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds, déduction faite des sommes déjà versées par le Fonds de 1992 et des EUR 804 800 réservés pour couvrir les indemnités que celui-ci pourrait devoir verser en France et au Portugal.

19 La Cour de cassation française, dans le cadre de l'action intentée par le Gouvernement français contre l'American Bureau of Shipping (ABS), a jugé, dans un arrêt rendu en avril 2019, que la société ABS ne pouvait pas invoquer l'immunité de juridiction comme moyen de défense. La procédure devant

[1] Sur la base du taux de change en vigueur au 14 janvier 2019, soit 1 DTS = EUR 1,218320.

le tribunal judiciaire de Bordeaux engagée par le Fonds de 1992 contre l'ABS, qui avait été suspendue en attendant la résolution de la procédure judiciaire en Espagne, a été rouverte.

20 Le sinistre du *Hebei Spirit* (République de Corée, décembre 2007), qui a été clos en octobre 2022, demeure le sinistre de plus grande envergure internationale dont le Fonds de 1992 ait eu à connaître, s'agissant du nombre de demandes d'indemnisation présentées, avec plus de 128 000 demandes reçues. Les outils élaborés pour gérer le volume de demandes d'indemnisation nées de ce sinistre ainsi que les autres enseignements qui en ont été tirés ont été mis à profit et répercutés au traitement de sinistres ultérieurs, lorsque cela se justifiait. Tel a ainsi été le cas, en particulier, pour le sinistre du *Princess Empress* (Philippines, février 2023), dans le cadre duquel le Fonds de 1992 et l'assureur (le Shipowners' P&I Club) ont reçu 39 868 demandes d'indemnisation, dont une grande majorité provenant du secteur de la pêche et de la mariculture. Compte tenu du nombre de demandeurs concernés et des difficultés logistiques rencontrées dans cette affaire, le Shipowners' Club et les FIPOL ont eu recours à des modalités innovantes pour entrer en contact en amont avec les demandeurs grâce à des centres de collecte des demandes d'indemnisation mobiles et pour faciliter le paiement d'indemnités à plus de 39 820 demandeurs, dont beaucoup se trouvaient dans des régions isolées et ne possédaient pas de comptes bancaires traditionnels.

21 Un autre sinistre, le *Bow Jubail*, survenu à Rotterdam (Pays-Bas) en juin 2018 et mettant en cause un navire-citerne servant à la fois de chimiquier et de pétrolier, a soulevé des questions quant à l'interprétation du terme « résidus » s'agissant des hydrocarbures persistants. En novembre 2024, à la suite d'un certain nombre de réunions avec des représentants du secteur pour discuter d'une procédure type permettant de déterminer quand un navire, qui peut servir à la fois de pétrolier et de chimiquier, cesse d'être un « navire » au sens de la CLC de 1992, l'Administrateur des FIPOL a proposé aux organes directeurs qu'un tel document d'orientation soit inséré sous la forme d'une note de bas de page dans la publication des FIPOL intitulée « Lignes directrices à l'intention des États Membres – Examen de la définition du terme "navire" ». Cette note de bas de page a pour but d'établir une procédure permettant de déterminer si un bâtiment est un « navire » au sens de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute ou du paragraphe 1 de l'article premier de la CLC de 1992. Les organes directeurs ont approuvé le texte de la note de bas de page qui sera à insérer dans la publication des FIPOL, comme proposé. Ils ont également décidé que la proposition émise par une délégation d'en modifier le texte et de l'insérer aussi au paragraphe 3.1.4) serait prise en considération en même temps que la réflexion portant sur le terme « résidus » lors de prochaines sessions.

22 Des informations détaillées concernant tous les autres sinistres dont le Fonds de 1992 a à connaître sont disponibles à la rubrique « Sinistres » du site Web des FIPOL (www.fipol.org).

Accord avec l'AESM

23 Comme indiqué précédemment, le Secrétariat des FIPOL, en étroite collaboration avec l'International Group of P&I Associations (International Group) et l'ITOPF, a tenu des discussions avec l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM), afin de convenir de formules de calcul des tarifs de location des navires d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, du matériel et des dispersants de l'AESM (pris ensemble, les « moyens d'intervention de l'AESM en cas de pollution »), conformément aux principes et aux pratiques des Fonds et de l'International Group.

24 Les moyens d'intervention de l'AESM en cas de pollution se composent actuellement de 17 navires pleinement équipés pour combattre les déversements d'hydrocarbures, de trois stocks de matériel et de six stocks de dispersants destinés à compléter, en cas de pollution par les hydrocarbures, les moyens d'intervention des États membres de l'Union européenne (UE). L'AESM a mis ces moyens d'intervention à la disposition des États Membres de l'UE, de l'Islande et de la Norvège, des pays tiers qui partagent un bassin maritime régional avec l'UE, et des pays accédant ou candidats à l'accession à l'UE, mais aussi d'entités privées telles que des propriétaires de navires et des exploitants d'installations pétrolières et gazières.

25 L'accord ne préjuge pas de l'issue de l'évaluation du caractère raisonnable de l'utilisation des moyens d'intervention de l'AESM en cas de pollution lors d'un déversement d'hydrocarbures donné,

qui devra satisfaire aux critères de recevabilité énoncés dans le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992.

26 Un Mémorandum d'accord comprenant les formules de calcul proposées a été signé par l'AESM, l'International Group et les FIPOL en décembre 2018. Des discussions supplémentaires ont eu lieu en 2023 afin de réexaminer les tarifs en fonction de l'utilisation opérationnelle au cours de la période de cinq ans qui venait de s'écouler. Le Mémorandum d'accord s'applique uniquement aux moyens d'intervention de l'AESM en cas de pollution et ne saurait s'appliquer à d'autres moyens de lutte contre la pollution appartenant à des États Membres de l'Union européenne ou à d'autres États. Toutefois, l'Administrateur a affirmé qu'il est possible, pour les États qui le souhaiteraient, de prendre contact avec le Secrétariat afin de discuter d'arrangements similaires concernant les moyens d'intervention relevant de leurs juridictions.

Mise en œuvre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds

27 Ces dernières années, à la demande de certains États Membres, le Secrétariat a examiné la question de la législation nationale de mise en œuvre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, et a émis des observations. L'un des problèmes constatés par le Secrétariat est le fait que la législation n'est pas toujours à jour s'agissant du montant le plus récent de limitation de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la CLC de 1992 et du montant maximum d'indemnisation payable en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds. L'Administrateur invite régulièrement les États Membres à revoir leur législation nationale et leur propose l'aide du Secrétariat dans ce domaine. Ces travaux se sont poursuivis pour plusieurs États qui sont Parties à la Convention de 1992 portant création du Fonds ou envisagent d'adhérer aux Conventions.

L'impact potentiel des sanctions sur le régime international de responsabilité et d'indemnisation

28 Lors des réunions récentes des organes directeurs des FIPOL, le Secrétariat a régulièrement souligné les problèmes, les risques, les dangers et l'impact potentiel des sanctions sur le régime international de responsabilité et d'indemnisation, en attirant l'attention sur les orientations publiées par le Comité juridique de l'OMI ainsi que leur impact sur de nombreux Clubs de l'International Group, qui ne sont plus en mesure d'assurer les navires commercialisant ou transportant du pétrole brut russe, comme ils le faisaient par le passé.

29 Des données récentes font état d'une hausse substantielle de la flotte dite « obscure » ou « sombre ». Ces navires ont souvent tendance à méconnaître les normes de sécurité de l'OMI, en dissimulant leur position réelle par usurpation du système SIA et en procédant à des transferts dangereux de navire à navire en pleine mer. Il s'agit généralement de navires anciens et mal entretenus, qui évoluent en étant insuffisamment, voire pas du tout, assurés. Il existe donc un risque plus élevé d'accidents et de déversements d'hydrocarbures et des difficultés accrues pour imputer la responsabilité en cas de déversement provenant de navires qui sont gravement dépourvus d'assurance ou d'autre garantie financière. Lors de la 33e session de l'Assemblée de l'OMI, qui s'est tenue du 27 novembre au 6 décembre 2023, les États Membres ont adopté une résolution appelant les États du pavillon à prendre des mesures contre les opérations de la « flotte obscure » ou « flotte sombre ».

30 Un certain nombre d'accidents ont été évités de justesse dans les eaux européennes et l'Administrateur est préoccupé par l'éventuelle création d'un marché du transport d'hydrocarbures ne répondant pas aux normes, susceptible de se développer au point de constituer un risque potentiel à long terme. L'Administrateur a rappelé aux États Membres leur obligation, en vertu de la CLC de 1992, de s'assurer que les navires-citernes disposent d'un certificat prévu par la CLC de 1992 et a noté que le manquement à cette obligation risquait d'engager la responsabilité de l'État du pavillon. Pendant les discussions sur ce sujet lors de la réunion de novembre 2024 des organes directeurs des FIPOL, plusieurs délégations ont déclaré partager les préoccupations de l'Administrateur.

Questions d'assurance et risques que présentent les navires non assurés

31 La question des difficultés rencontrées par le Fonds de 1992 dans les sinistres mettant en cause des assureurs peu fiables a été soulevée lors des réunions des organes directeurs des FIPOL à plusieurs occasions ces dernières années. À la suite de débats au sein du Comité exécutif du Fonds de 1992 en 2024 sur les circonstances entourant le sinistre du *Gulfstream* survenu à Trinité-et-Tobago, plusieurs délégations s'étaient prononcées en faveur d'un examen plus approfondi par l'Assemblée du Fonds de 1992 de questions plus générales liées au risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs. Le sinistre du *Gulfstream* mettait en cause une barge qui semblait, *a priori*, être dépourvue d'assurance, en mauvais état et dont aucun propriétaire enregistré n'avait été identifié, et qui, par ailleurs, semblait présenter des fuites d'hydrocarbures au début du voyage, ce qui laissait penser que la barge n'était pas en état de naviguer, ni avant ni au début de son voyage.

32 La grande majorité des délégations présentes à la réunion d'avril 2024 des organes directeurs des FIPOL a contribué au débat sur ce sujet et toutes ont convenu que le risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs était un enjeu important. Prenant acte des préoccupations exprimées et tenant compte également des discussions sur l'impact potentiel des sanctions, ces délégations se sont accordées sur le fait qu'une résolution pour chaque Fonds, clarifiant les préoccupations des États Membres et énonçant les mesures visant à remédier aux principaux problèmes découlant des sinistres mettant en cause de tels navires, devrait être adoptée (voir paragraphe 41).

33 Lors de la même réunion des organes directeurs, l'Administrateur a été chargé d'élaborer des lignes directrices destinées aux États Membres pour enquêter sur les circonstances entourant un sinistre de pollution par les hydrocarbures, afin d'identifier les navires et les personnes en cause, y compris, mais sans s'y limiter, les propriétaires et assureurs de navires (voir paragraphes 47-49).

Résolutions récemment adoptées par les organes directeurs des FIPOL

34 Lors des sessions des organes directeurs en 2024, de nombreuses délégations ont fait part de leurs vives préoccupations quant à l'essor du transport d'hydrocarbures par des navires non assurés et peu sûrs ou par des navires dont l'assurance n'est pas conforme à l'article VII de la CLC de 1992. Il a été considéré que cette pratique mettait à mal les normes de sécurité et environnementales élaborées par l'Organisation maritime internationale (OMI), ainsi que le régime international de responsabilité et d'indemnisation fondé sur la CLC de 1992, la Convention de 1992 portant création du Fonds et le Protocole portant création du Fonds complémentaire. En réponse, les organes directeurs ont examiné l'adoption de résolutions à titre de mesure urgente et importante pour tenter de remédier à ce problème et ont adopté la Résolution n° 14 de l'Assemblée du Fonds de 1992 et la Résolution n° 6 de l'Assemblée du Fonds complémentaire, telles que publiées dans la rubrique « Résolutions » du site Web consacré aux services documentaires des FIPOL.

35 Les résolutions demandent instamment à tous les États de prendre les mesures nécessaires pour faire respecter les normes de sécurité et environnementales prévues par les conventions et les instruments pertinents de l'OMI ainsi que les obligations d'assurance applicables en vertu de l'article VII de la CLC de 1992 aux navires battant leur pavillon et à ceux touchant ou quittant un port sur leur territoire, Les résolutions encouragent également tous les États parties à la CLC de 1992 à suivre les recommandations figurant dans le document « Guidelines for Accepting Insurance Certificates and Insurance Companies, Financial Security Providers and Protection & Indemnity Clubs (P&I Clubs) », tel qu'il figure dans la circulaire LEG.1/Circ.16 de l'OMI, et à consulter les États voisins, ou l'État du pavillon, en cas de doute quant à la capacité financière de l'assureur ou du garant désigné dans le certificat d'assurance de satisfaire aux obligations imposées par la Convention.

36 Sur un autre sujet, l'Administrateur s'est dit de plus en plus préoccupé par le nombre d'États et de contributaires dont les rapports sur les hydrocarbures ou les contributions sont en souffrance. L'Administrateur a exhorté tous les États à soumettre les rapports sur les hydrocarbures dans les délais requis et avec la précision voulue et à veiller au paiement des contributions dans les délais impartis, étant donné que les retards affectent la capacité des FIPOL à mettre en œuvre un système équitable de mise en recouvrement des contributions pour faire en sorte que les victimes de la pollution par les hydrocarbures dans les États Membres soient indemnisées intégralement de leurs pertes ou

dommages. Dans le but d'inciter les États à s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de la CLC de 1992 et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, depuis novembre 2023, un nouveau document est présenté à chaque réunion des organes directeurs, identifiant les États auxquels seraient applicables la Résolution nº 12 de l'Assemblée du Fonds de 1992 et la Résolution nº 3 de l'Assemblée du Fonds complémentaire, qui prévoient que le versement d'indemnités aux autorités gouvernementales d'un État touché par un sinistre serait retardé si l'État en question présentait des rapports sur les hydrocarbures en souffrance ou des contributions non acquittées depuis deux ans ou plus. Les organes directeurs ont été informés qu'en novembre 2024, il a été notifié à 20 États que la Résolution nº 12 de l'Assemblée du Fonds de 1992 leur était applicable.

37 En outre, à la suite de l'adoption, en novembre 2023, de la Résolution nº 13 de l'Assemblée du Fonds de 1992 et de la Résolution nº 5 de l'Assemblée du Fonds complémentaire, qui autorisent l'Administrateur à émettre des factures sur la base d'estimations, y compris rétroactivement au titre de périodes antérieures, dans les cas où aucun rapport sur les hydrocarbures n'aurait été soumis, l'Administrateur a désormais commencé à adresser des factures à un certain nombre d'États en conséquence.

Nouvelles publications

Guide des hydrocarbures persistants et des hydrocarbures donnant lieu à contribution

38 Le Secrétariat des FIPOL a publié un nouveau « Guide des hydrocarbures persistants et des hydrocarbures donnant lieu à contribution » en novembre 2024. Ce Guide a pour but de clarifier les différences entre « hydrocarbures donnant lieu à contribution », « hydrocarbures persistants » et « hydrocarbures non persistants », en particulier compte tenu du fait que le terme « hydrocarbures persistants » n'est pas défini dans le texte des Conventions applicables. En procédant à l'identification des hydrocarbures relevant des Conventions, le Guide entend aider les États Membres et les réceptionnaires d'hydrocarbures à bien comprendre quels hydrocarbures doivent figurer dans leurs rapports annuels relatifs aux hydrocarbures donnant lieu à contribution.

39 En vertu de la Convention SNPD de 2010, les États Parties sont tenus de déclarer les hydrocarbures donnant lieu à contribution, tels que définis à l'article 1.3 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, ainsi que les autres hydrocarbures transportés en vrac et figurant à l'annexe I de la Convention MARPOL. Ce Guide sera donc utile dans le cadre de la Convention SNPD de 2010 et sera également mis à disposition à cette fin.

Lignes directrices destinées aux États Membres - Enquêter sur les circonstances entourant un sinistre de pollution par les hydrocarbures

40 En mars 2025, le Secrétariat des FIPOL a publié de nouvelles lignes directrices destinées aux États Membres pour les aider à enquêter sur les circonstances entourant un sinistre de pollution par les hydrocarbures mettant en cause des navires non assurés et peu sûrs.

41 Cette publication faite suite aux discussions tenues lors des sessions des organes directeurs des FIPOL en 2024, dans le cadre desquelles l'accent a été mis sur l'importance d'agir en amont et de coopérer étroitement avec l'État concerné pour enquêter de manière approfondie sur les circonstances d'un sinistre et à l'issue desquelles l'Administrateur a été chargé d'élaborer les lignes directrices destinées aux États Membres.

42 Cette publication sera particulièrement utile dans les cas où les informations essentielles sur un déversement d'hydrocarbures ne sont pas claires, telles que la cause du déversement ou le statut d'immatriculation et d'assurance du navire. Le document, désormais disponible en téléchargement à la rubrique « Publications » du site Web des FIPOL, a été approuvé par les organes directeurs de l'Organisation à leur réunion de novembre 2024.

Activités de sensibilisation

43 Le Secrétariat a poursuivi ses efforts visant à renforcer l'engagement des États Membres et à encourager la participation des États non membres. Depuis la dernière Réunion des correspondants REMPEC, l'Administrateur et d'autres membres du Secrétariat des FIPOL ont participé à des séminaires

ou ateliers nationaux ou régionaux ainsi qu'à des conférences concernant le régime international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les territoires suivants : Australie, Brunéi Darussalam, Colombie, Croatie, Équateur, Inde, Italie, Japon, Malaisie, Maroc, Nouvelle-Zélande, Nigéria, Pérou, Philippines, Singapour, Thaïlande et Togo. À plusieurs occasions, la question de la mise en œuvre des Conventions et la situation concernant les rapports sur les hydrocarbures ou les contributions en souffrance ont été abordées avec les autorités compétentes de ces pays.

44 En outre, les FIPOL ont participé à plusieurs conférences sur les déversements d'hydrocarbures : Spillcon 2023 en Australie, Oil Spill India 2023 à Delhi (Inde) et Interspill 2025 à Londres (Royaume-Uni).

45 L'Académie annuelle des FIPOL aura lieu du lundi 9 au vendredi 13 juin 2025 à Londres. Le programme de cet événement couvre tous les aspects des activités des FIPOL et le régime international de responsabilité et d'indemnisation de manière générale. Il comprend également des exercices pratiques qui permettent aux participants d'étudier un sinistre fictif et le processus de soumission des demandes d'indemnisation y afférent. Le cours bénéficie du soutien de l'OMI, d'INTERTANKO, de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), de l'International Group of P&I Associations et de l'ITOPF. L'Académie a lieu chaque année et peut accueillir au maximum dix participants autofinancés, issus des États Membres du Fonds de 1992. Des informations complémentaires figurent dans la circulaire IOPC/2025/Circ.3.

46 Le Secrétariat organise également chaque année un Cours d'introduction d'une demi-journée pour les États Membres du Fonds de 1992, juste avant les sessions d'octobre/novembre des organes directeurs. De plus, un autre Cours d'introduction destiné aux États et organisations internationales bénéficiant du statut d'observateur auprès des FIPOL a également été proposé en 2025.

Substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD)

47 Depuis l'adoption du Protocole SNPD de 2010, le Secrétariat du Fonds de 1992 a entrepris de nombreuses tâches nécessaires à la mise en place du Fonds SNPD. Ces dernières années, le Secrétariat a continué d'aider l'OMI et les États afin de faciliter l'entrée en vigueur du Protocole. En date du 30 mars 2025, huit États étaient devenus des États contractants au Protocole SNPD de 2010 (Afrique du Sud, Canada, Danemark, Estonie, France, Norvège, Slovaquie et Türkiye), sachant que plusieurs de ces États comptent plus de 2 millions d'unités de jauge brute, remplissant ainsi déjà l'une des trois conditions d'entrée en vigueur du Protocole. Quatre autres États (Allemagne, Belgique, Pays-Bas et Suède), ainsi que potentiellement la Finlande, ont fait part de leur intention de devenir des États contractants en 2025, portant le nombre total d'États à 12, voire 13, ce qui permettrait de remplir une condition supplémentaire. Étant donné que le cumul des importations des États s'élèverait à plus de 40 millions de tonnes de SNPD donnant lieu à contribution, la troisième condition requise pour l'entrée en vigueur du Protocole SNPD de 2010 serait ainsi également remplie. Si les événements se déroulent comme prévu, le Protocole SNPD de 2010 entrera en vigueur 18 mois après la réunion des conditions, soit probablement fin 2027 ou début 2028.

48 Le Secrétariat assure la maintenance du site Web www.hnsconvention.org/fr, qui facilite l'accès à divers outils et ressources destinés aux États qui envisagent de ratifier la Convention ou qui sont actuellement engagés dans le processus de ratification. Ce site Web, disponible en anglais, en espagnol et en français, comprend tous les textes officiels concernant cette Convention. Il comprend également les Directives relatives à la notification des cargaisons SNPD donnant lieu à contribution avalisées par l'OMI, accompagnées des modèles de formulaires de notification, ainsi que la base de données en ligne (Localisateur SNPD) qui fournit une liste complète des SNPD couvertes par la Convention. Le Localisateur SNPD comporte un moteur de recherche qui permet de déterminer si une substance constitue ou non une cargaison donnant lieu à contribution nécessitant d'être déclarée, et si elle ouvre droit à indemnisation en vertu de la Convention.

49 Afin d'apporter une aide sur les questions pratiques soulevées par les États dans la mise en œuvre de la Convention SNPD de 2010, des ateliers de deux jours consacrés à la Convention SNPD ont été organisés à Londres par l'OMI, en collaboration avec les FIPOL, en avril 2023 et en mai 2024. Ils

ont donné lieu à de fructueux échanges d'informations et à des discussions entre États et organisations intéressés. Les participants aux ateliers ont notamment conclu que les transporteurs et les chargeurs ont présenté un front uni de soutien à la Convention, en encourageant vivement les États à la mettre en application. Les États ont été invités à collaborer et à faire usage des conseils fournis, de l'expertise de l'OMI et des FIPOL ainsi que des outils mis à leur disposition pour aider à mieux faire comprendre la Convention au sein des administrations. En outre, l'accent a été mis, lors de ces ateliers, sur le fait de mettre en évidence et de bien faire comprendre les obligations déclaratives auxquelles les États et les contributaires doivent se conformer.

50 Le Secrétariat du Fonds de 1992 a continué de progresser sur les tâches essentielles identifiées en vue de préparer la création du Fonds SNPD et la tenue de la première Assemblée du Fonds SNPD, parmi lesquelles le développement d'un système pleinement fonctionnel de déclaration des cargaisons de SNPD donnant lieu à contribution, la définition des critères applicables aux demandes d'indemnisation, et la rédaction d'un Règlement financier et d'un Règlement intérieur, ainsi que des règles de fonctionnement pour le Secrétariat SNPD. Le Secrétariat du Fonds de 1992 collabore avec l'OMI et d'autres parties prenantes clés sur ces questions et fait régulièrement rapport de l'avancée de ce dossier à l'Assemblée du Fonds de 1992 et au Comité juridique de l'OMI.

51 Ces dernières années, le Secrétariat a participé à divers ateliers sur le régime de responsabilité et d'indemnisation en cas de déversements d'hydrocarbures (voir le paragraphe 50 et d'autres présentations en ligne), ce qui lui a également donné l'occasion de donner des présentations sur l'importance d'introduire un système comparable pour les SNPD.

52 En 2024, le Secrétariat a également lancé une série de webinaires expliquant le régime d'indemnisation, son historique et sa création, les critères applicables aux demandes d'indemnisation et le fonctionnement du service des finances, série qui a été complétée par d'autres webinaires consacrés à la Convention SNPD, qui ont eu lieu en 2025.

53 Le Secrétariat participera également à l'atelier sous-régional consacré à la responsabilité et aux régimes d'indemnisation pour les dommages dus à pollution par les hydrocarbures, qui se tiendra en Slovénie en juin 2025.

Prochaines étapes

54 L'Administrateur des FIPOL, Gaute Sivertsen, tient à souligner qu'il est important que tous les États côtiers de la Méditerranée deviennent parties à la CLC de 1992 et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. À la date du 30 mars 2025, la Bosnie-Herzégovine et la Libye ne sont toujours pas parties à ces deux conventions, tandis que l'Égypte et le Liban ne sont pas parties à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le but des Conventions est de créer un régime d'indemnisation uniforme pour les victimes des dommages par pollution résultant de déversements d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes, et l'un des moyens d'y parvenir, est leur adoption universelle.

55 Toutefois, l'unique fait d'adhérer à ces Conventions n'est en soi pas encore suffisant. Il est primordial que les États s'assurent également que les Conventions soient correctement appliquées dans le droit national. L'Assemblée du Fonds de 1992 a maintes fois déclaré qu'à moins d'une mise en œuvre satisfaisante de la CLC de 1992 et de la Convention de 1992 portant création du Fonds en vertu du droit interne, le régime international de responsabilité et d'indemnisation que ces Conventions ont mis en place ne peut fonctionner correctement, d'une manière uniforme et équitable. Lorsqu'un sinistre a lieu, des difficultés importantes peuvent résulter d'une mise en œuvre incorrecte des Conventions, ce qui peut entraîner des retards dans le versement des indemnités. Les FIPOL apportent régulièrement leur aide aux États et aux organisations comme le REMPEC, afin de faciliter la mise en œuvre effective de ces conventions.

56 L'Administrateur des FIPOL profite de cette occasion pour encourager vivement tous les États Membres à prendre note du texte des résolutions des FIPOL mentionnées aux paragraphes 41 à 44 ci dessus, dans leur intégralité, et de répondre de manière positive et proactive aux points d'action précis attendus d'eux dans les paragraphes 1 à 6 du dispositif des résolutions. Il tient également à rassurer les États Membres quant au fait que le Secrétariat continuera d'œuvrer au service des intérêts des FIPOL et

de ses États Membres et de promouvoir le recours à des assureurs qui fournissent une couverture pleinement conforme aux exigences visées à l'article VII de la CLC de 1992.

57 En ce qui concerne l'entrée en vigueur de la Convention SNPD de 2010, le Fonds de 1992 a travaillé activement à l'élaboration d'outils pratiques afin de promouvoir la Convention. Il a également apporté son aide aux États qui envisageaient de mettre en œuvre la Convention, comme indiqué aux paragraphes 55 à 60 ci-dessus. Dans la région de la Méditerranée, seules la Türkiye et la Slovaquie ont pour le moment ratifié cette convention, et les FIPOL restent disponibles pour soutenir activement les États ayant besoin d'aide à cet égard.

58 Comme précédemment indiqué dans le document soumis à la douzième réunion des correspondants REMPEC (document REMPEC/WG.41/6/2), l'Administrateur se réjouit à la perspective de poursuivre une coopération fructueuse entre les FIPOL et le REMPEC. L'Administrateur tient en particulier à renforcer les liens avec chacun des États Membres des FIPOL de la Méditerranée. C'est en travaillant directement avec les États Membres concernés, et avec l'aide du REMPEC, notamment en proposant aux autorités compétentes de nouvelles possibilités de mobilisation et un partage plus large d'informations, que les FIPOL peuvent aider les États à se préparer à traiter les demandes découlant d'un éventuel déversement d'hydrocarbures.

Actions requises des participants à la réunion

59 **Les participants à la réunion sont invités à** :

.1 prendre note des informations fournies dans ce document ; et

.2 à les commenter si besoin.

******