



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

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

REMPEC/WG.45/6/2
Date: 30 avril 2019

Malte, 11-13 juin 2019

Original: Anglais

Point 6 de l'ordre du jour

**DERNIERS DÉVELOPPEMENTS SUR LA QUESTION DE L'INDEMNISATION
EN CAS DE DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PROVENANT DES NAVIRES**

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

RÉSUMÉ

Résumé: 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 des 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 tenue à Malte en mai 2017. Il vise à souligner les implications pour les États côtiers méditerranéens de ces évolutions et des décisions prises par les organes directeurs des FIPOL, ainsi que les réalisations de l'Organisation au cours de la période concernée.

Mesures à prendre: Paragraphe 56

Documents de référence: REMPEC/WG.41/6/2, IOPC/OCT18/11/1, IOPC/APR19/9/1 et IOPC/2018/Circ.3

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.

40ème anniversaire des FIPOL

2 En octobre 2018, les FIPOL ont célébré leurs quarante ans d'existence 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 création du premier FIPOL. En quarante ans, le nombre d'États Membres est passé de 14 à 116, avec plus de 150 sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître et plus de £ 684 millions d'indemnités versés.

3 Pour marquer cet anniversaire très particulier, une session spéciale s'est tenue à l'Organisation maritime internationale (OMI) l'après-midi du 30 octobre 2018, au cours de laquelle les trois anciens Administrateurs, MM. Reinhard Ganten, Måns Jacobsson et Willem Oosterveen, se sont vu décerner une distinction spéciale en reconnaissance de leur précieuse contribution aux travaux des FIPOL.

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

4 Actuellement, il y a 116 États parties à la Convention de 1992 portant création du Fonds, et 32 au Protocole portant création du Fonds complémentaire. Une liste de ces États parties figure en annexe au présent document.

Sinistres dont le Fonds de 1992 a à connaître

5 Le Fonds de 1992 a actuellement à connaître de 11 sinistres, dont un récent, le sinistre du *Bow Jubail*, qui s'est produit à Rotterdam (Pays-Bas) en juin 2018. Parmi ces sinistres, trois mettent en cause un état côtier méditerranéen, à savoir l'*Agia Zoni II* (septembre 2017) et 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 la côte méditerranéenne. Le sinistre du *Hebei Spirit* (République de Corée, décembre 2007) demeure le sinistre de plus grande envergure internationale dont le Fonds de 1992 ait eu à connaître, en termes du nombre de demandes d'indemnisation présentées, avec plus de 128 000 demandes reçues.

Bow Jubail (2018, Pays-Bas)

6 Le 23 juin 2018, le pétrolier et chimiquier *Bow Jubail* est entré en collision avec une jetée dans un terminal à Rotterdam (Pays-Bas), provoquant un déversement d'hydrocarbures de soute dans le port. Il est possible que les demandes d'indemnisation pour dommages dus à la pollution dépassent USD 50 millions. Le propriétaire du navire a fait valoir devant le tribunal de district de Rotterdam que le sinistre était couvert par l'article 1.8 de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute). Toutefois, en novembre 2018, le tribunal a statué que le propriétaire du navire n'avait pas prouvé que le pétrolier ne contenait pas de résidus d'hydrocarbures persistants au moment du sinistre et que le *Bow Jubail* pouvait donc être considéré comme un navire au sens du paragraphe 1 de l'article premier de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992). Le propriétaire du navire a saisi la cour d'appel de La Haye.

7 Étant donné qu'il est probable que le montant total des dommages dus à la pollution sera supérieur à la limite qui s'appliquerait au navire en vertu de la CLC de 1992, la Convention de 1992 portant création du Fonds pourrait s'appliquer à ce sinistre. Toutefois, si le propriétaire du navire parvient à prouver qu'il n'y avait pas de résidus d'hydrocarbures persistants à bord, le sinistre relèverait alors de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute et le montant de limitation de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le Protocole de 1996 (LLMC 76/96) s'appliquerait. Le Fonds de 1992 continue de suivre l'évolution de cette affaire.

Agia Zoni II (2017, Grèce)

8 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.

9 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.

10 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, ont continué durant l'automne 2017 et se sont terminées 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).

11 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 qu'il ait enquêté 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.

12 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 lors de la remise en service. Les sauveteurs ont demandé que l'épave nettoyée soit retirée de leur chantier naval.

13 Au total, le Fonds de 1992 a reçu 361 demandes d'indemnisation d'un montant total de € 92,48 millions. Les experts du Fonds de 1992 ont évalué 219 demandes et le Fonds a versé quelque € 10,8 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 2018, les médias grecs ont largement fait état de la conclusion du rapport technique ordonné par le juge chargé d'enquêter sur la cause du sinistre. Le rapport conclurait que le sinistre aurait été causé par une explosion, mais ne conclurait pas quant à la cause de cette explosion. D'autres médias ont déclaré que le rapport préparé par le troisième Conseil d'enquête sur les accidents maritimes indiquait que le sinistre aurait été causé par des 'actes intentionnels, des omissions et des négligences' commis par des personnes et des entreprises spécifiques. Le Comité est convenu que le Fonds de 1992 ne devait pas spéculer sur la cause du sinistre et devait attendre la publication du rapport officiel des autorités grecques.

Alfa I (2012, Grèce)

14 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.

15 Étant donné que la jauge de l'*Alfa I* (1 648 tjb) ne dépasse pas 5 000 unités, le montant de limitation applicable en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) est de 4,51 millions de DTS (€ 5,49 millions)^{<1>}. Le navire-citerne bénéficiait d'une police d'assurance, limitée à € 2 millions, qui couvrait uniquement les cargaisons d'hydrocarbures non persistants.

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

17 En mai 2015, le tribunal de première instance du Pirée a adjugé la somme de € 14,4 millions à la première entreprise de nettoyage. 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 €12 millions. Depuis, le Fonds de 1992 a eu l'intention de demander à l'assureur le remboursement du montant de limitation exigible en vertu de la CLC de 1992 (soit 4,54 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.

18 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 € 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^{<2>} sur des immeubles détenus par l'assureur et une fois que l'assureur a été placé en liquidation, le Fonds a enregistré sa demande auprès du liquidateur.

<1> Sur la base du taux de change au 14 janvier 2019, soit 1 DTS = € 1,218320.

<2> Une prénotation hypothécaire constitue un droit réel (*in rem*). En cas de décision de justice définitive et non susceptible de recours, la prénotation hypothécaire peut être transformée en hypothèque à part entière, avec effet rétroactif à la date d'inscription de la prénotation.

19 Deux jugements ont été rendus en faveur du Fonds de 1992 concernant ses tentatives pour obtenir des prénotations hypothécaires sur les biens de l'assureur et un jugement a été rendu à son encontre. Le Fonds de 1992 a fait appel de cet arrêt devant la Cour suprême grecque. S'il obtient gain de cause, le Fonds se trouvera alors en meilleur rang dans la liste des créanciers de l'assureur actuellement en liquidation. 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 (2002, Espagne)

20 En décembre 2018, la Cour suprême espagnole a rendu un arrêt sur la quantification des pertes dans cette affaire. Le montant total accordé, après modifications, s'élève à € 1 439,08 millions (pertes de € 884,98 millions + préjudices environnementaux purs et préjudices moraux de € 554,10 millions), répartis comme suit:

- le montant accordé à l'État espagnol s'élève à € 1 357,14 millions (pertes de € 803,04 millions + préjudices environnementaux purs et préjudices moraux de € 554,10 millions);
- le montant accordé à l'État français est le montant total réclamé, soit € 67,5 millions; et
- le montant accordé aux demandeurs individuels en Espagne et en France s'élève à € 14,44 millions.

21 En outre, l'arrêt accorde des intérêts qui seront quantifiés par la Cour qui exécutera l'arrêt. Il précise également que les préjudices moraux et les préjudices environnementaux purs ne sont pas recouvrables auprès du Fonds de 1992 et confirme sa décision antérieure selon laquelle le London P&I Club est responsable de tous les dommages causés par le sinistre, y compris les préjudices moraux et les préjudices environnementaux purs, à hauteur du plafond fixé dans sa police d'assurance, à savoir USD 1 milliard.

22 Une ordonnance a été rendue enjoignant au Fonds de 1992 de procéder au paiement jusqu'à la limite de sa responsabilité après déduction des montants déjà versés, soit € 28 millions. L'Administrateur a proposé au Comité exécutif que le Fonds de 1992 se conforme au jugement mais il a souligné que des procédures judiciaires étaient en cours dans d'autres juridictions et que si le Fonds de 1992 devait verser au tribunal espagnol l'intégralité du montant disponible, ces demandeurs ne pourraient pas recevoir d'indemnisation du Fonds de 1992. L'Administrateur a donc recommandé de garder une somme à la disposition des demandeurs qui pourraient recevoir un jugement en leur faveur à l'avenir. Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé d'autoriser l'Administrateur à verser au tribunal espagnol € 28 millions réduits de:

- € 800 000 qui devraient être retenus pour le paiement des indemnités susceptibles d'être accordées dans les jugements rendus par les tribunaux français; et
- € 4 800 qui devraient également être retenus pour payer le Gouvernement portugais et garantir le maintien du principe de l'égalité de traitement entre les demandeurs une fois que le niveau final des paiements aura été confirmé (actuellement fixé à 15 %).

Hebei Spirit (2007, République de Corée)

23 En novembre 2018, le tribunal de limitation de Seosan a publié le tableau de répartition prévu par la CLC pour ce sinistre. Le montant que le tribunal de limitation a exigé que le Skuld Club dépose (89,77 millions de DTS plus intérêts) était de KRW 230,9 milliards (£ 159,2 millions^{<3>}), dont KRW 139,4 milliards (£ 96,1 millions) en principal et KRW 91,5 milliards (£ 63,1 millions) en intérêts. En décembre 2018, 38 demandeurs avaient contesté le tableau de répartition. Les objections de 36 de ces demandeurs portaient sur les montants versés par le Skuld Club et peuvent donc avoir une incidence sur le montant du remboursement dû au Skuld Club par le Fonds de 1992. Sur la base du taux de

Par conséquent, si les prénotations hypothécaires sont inscrites, la demande d'indemnisation du Fonds de 1992 sera prioritaire sur d'autres demandes non garanties.

<3> Le taux de change utilisé dans le présent document (en vigueur au 14 janvier 2019) est de £ 1 = KRW 1 449,96, sauf en ce qui concerne les paiements effectués par le Fonds de 1992 qui sont convertis au taux de change en vigueur au moment du versement.

change appliqué par le tribunal de limitation, le Skuld Club a versé KRW 47,4 milliards (£ 32,7 millions) en sus de sa limite (KRW 139,4 milliards). Compte tenu de ce qui précède et compte tenu du versement à titre provisoire d'une soule de KRW 22 milliards en avril 2017, le montant dû au Skuld Club serait de KRW 25,4 milliards (£ 17,6 millions). Dans ces circonstances, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé d'autoriser l'Administrateur à effectuer un paiement supplémentaire au Skuld Club pour un montant total de KRW 22 milliards.

24 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a également autorisé l'Administrateur à conclure avec le Gouvernement de la République de Corée un accord bilatéral en vertu duquel le Fonds de 1992 verserait KRW 27,486,198,196 au Gouvernement de la République de Corée en contrepartie d'un accord d'exonération de responsabilité de la part de ce dernier.

Autres sinistres

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

Accord avec l'AESM

26 Au cours de l'année 2016, le Secrétariat des FIPOL, en étroite collaboration avec l'International Group of P&I Associations (International Group) et l'International Tanker Owners Pollution Federation (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.

27 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 des entités privées telles que les propriétaires de navires et les exploitants d'installations pétrolières et gazières.

28 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.

29 Un Mémoire d'accord comprenant les formules de calcul proposées a été signé par l'EMSA, l'International Group et les FIPOL en décembre 2018. Le Mémoire 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.

Questions d'assurance

30 Au cours des discussions sur divers sinistres, lors des récentes sessions des organes directeurs des FIPOL, la question des difficultés rencontrées par le Fonds de 1992 dans les affaires mettant en cause des assureurs peu fiables a été soulevée. Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a en particulier exprimé ses préoccupations quant à la manière dont le régime d'indemnisation pourrait continuer à fonctionner en cas de non-respect des Conventions ou de la législation nationale.

31 L'Organe de contrôle de gestion commun a entrepris d'inclure la question dans le cadre de son programme de travail en cours. Ainsi, l'Organe de contrôle de gestion étudie actuellement les risques découlant des sinistres mettant en cause les FIPOL dans lesquels des navires étaient assurés par des assureurs qui n'étaient pas membres de l'International Group. En octobre 2018, l'Organe de contrôle de gestion avait rendu compte aux organes directeurs de la phase initiale de l'examen des risques qu'il avait entrepris en étroite coopération avec le Secrétariat. L'Organe de contrôle de gestion

devrait continuer d'examiner cette question et de faire rapport aux organes directeurs lors d'une session future, en proposant divers outils pour traiter les différents problèmes rencontrés.

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

32 Ces dernières années, à la demande de certains États Membres, le Secrétariat a examiné 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 sur cette législation. En octobre 2018, le Secrétariat a présenté aux organes directeurs un document donnant des détails sur certaines de ses observations, en attirant l'attention, en particulier, sur le fait que la législation n'est pas toujours à jour s'agissant du montant de limitation le plus récent de la 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 avait invité les États Membres à revoir leur législation nationale actuelle et leur avait également offert l'assistance du Secrétariat dans ce domaine s'ils en faisaient la demande.

Système de soumission en ligne des demandes d'indemnisation

33 Un système de soumission en ligne des demandes d'indemnisation a été mis au point par le Secrétariat pour faciliter le processus de traitement des demandes tant par les demandeurs que par le Secrétariat. Le système a tout d'abord été testé pour le sinistre de l'*Agia Zoni II* et est désormais prêt à être utilisé pour les sinistres à venir.

Nouvelles publications

Manuel des demandes d'indemnisation

34 Les FIPOL ont publié en mars 2019 la septième édition du Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992. Cette dernière édition, qui est disponible en anglais, en espagnol et en français, inclut des critères d'évaluation affinés régissant la recevabilité des demandes d'indemnisation présentées par des employés ayant subi des pertes sous forme de réduction de leur salaire, de travail à temps partiel ou de licenciement à la suite d'un sinistre. Un certain nombre de modifications d'ordre rédactionnel ont été apportées au Manuel des demandes d'indemnisation, aux Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et de la transformation du poisson et aux Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation dans le secteur du tourisme.

Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation au titre des dommages à l'environnement

35 En octobre 2017, les organes directeurs des FIPOL ont approuvé le texte des Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation au titre des dommages à l'environnement. Ces dernières ont été publiées et ajoutées au Dossier d'information relatif aux demandes d'indemnisation des FIPOL, qui avait été réédité en mars 2018. Étant donné la complexité du sujet, et le nombre limité de demandes d'indemnisation au titre des dommages à l'environnement présentées par le passé, il a été estimé que ces directives pourraient s'avérer une source d'information inestimable pour les demandeurs futurs à cet égard et pour tout débat sur les questions environnementales.

Puisque les Directives pour la présentation de demandes d'indemnisation au titre des dommages à l'environnement étaient très longues (27 pages), le Secrétariat avait publié, afin de mieux aider les demandeurs, une version simplifiée et raccourcie, récapitulant les grands points de la politique des FIPOL en ce qui concerne les demandes d'indemnisation au titre des dommages à l'environnement.

Publications dans d'autres langues

36 Le Secrétariat des FIPOL a poursuivi sa collaboration avec l'Organisation régionale pour la conservation de l'environnement de la mer Rouge et du golfe d'Aden (PERSGA) afin de traduire en langue arabe le texte des Conventions, le Manuel des demandes d'indemnisation et les différentes directives contenues dans le Dossier d'information relatif aux demandes d'indemnisation. À l'exception des toutes dernières Directives, le reste des publications est désormais disponible en langue arabe sur le site Web des FIPOL.

Site Web

37 Le site Web des FIPOL (www.fipol.org) regroupe toutes les informations concernant les Organisations et peut être consulté en anglais, en espagnol et en français.

38 Le site Internet comprend cinq sections principales, qui couvrent les activités et la structure des Organisations, l'indemnisation et la gestion des demandes d'indemnisation, les sinistres, les dernières actualités et les événements à venir, ainsi qu'une section qui contient les publications des Fonds, notamment les archives en ligne de tous les rapports annuels publiés depuis 1978. Le site propose également plusieurs fonctionnalités interactives, comme une carte des sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître, avec des études de cas et des renseignements relatifs aux sinistres qui remontent jusqu'à la création du Fonds de 1971, une carte des États Membres des FIPOL, un exemple de formulaire de demande d'indemnisation téléchargeable, des données statistiques ainsi que des profils de pays détaillés. Les États Membres sont invités à soumettre au Secrétariat des exemplaires des textes pertinents de leur législation nationale pour qu'ils figurent dans les profils de pays, sous la forme de liens vers les pages pertinentes du site Web du gouvernement ou d'un fichier PDF.

39 En outre, le site Web donne accès à d'autres services et sites proposés par les FIPOL, parmi lesquels les Services documentaires, qui regroupent tous les documents des réunions des FIPOL depuis 1978, le système de soumission des rapports en ligne et le site Web de la Convention SNPD.

40 Le Secrétariat assure un suivi régulier de l'utilisation du site et y introduit de nouvelles fonctionnalités afin de veiller à ce qu'il continue d'être utile et de répondre aux besoins de ses utilisateurs.

Courte vidéo de présentation

41 En mai 2018, le Secrétariat a publié une vidéo de présentation, qui porte sur le rôle, la structure et les activités des FIPOL et propose un aperçu du cadre juridique à l'origine du régime international de responsabilité et d'indemnisation. La vidéo vise à servir d'introduction générale pour les personnes qui ne connaissent pas l'Organisation et ses travaux et regroupe, en un seul endroit, toutes les informations essentielles, de la présentation de rapports sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution aux critères de recevabilité des demandes d'indemnisation. La vidéo est disponible en anglais, en espagnol et en français et se trouve à la section 'À propos des FIPOL' du site Web.

Activités de sensibilisation

42 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: Argentine, Bangladesh, Chypre, Égypte, Géorgie, Inde, Indonésie, Italie, Jamaïque, Japon, Mozambique, Oman, Panama, Philippines, Portugal et Ukraine. 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.

43 Par ailleurs, les FIPOL ont participé à plusieurs conférences sur les déversements d'hydrocarbures: IOSC (2017, États-Unis), Interspill (2018, Londres) et Oil Spill India (2018, Mumbai (Inde)).

44 Le neuvième Cours de brève durée des FIPOL aura lieu du lundi 17 au vendredi 21 juin 2019 à Londres. Le programme couvrira tous les aspects des activités des FIPOL et le régime international de responsabilité et d'indemnisation de manière générale. Il comprendra également des exercices pratiques qui permettront 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. Le Cours de brève durée a lieu chaque année et peut accueillir au maximum dix participants autofinancés, issus des États Membres du Fonds de 1992. Des informations plus détaillées sont disponibles dans la circulaire IOPC/2018/Circ.3.

45 À la suite du succès du Cours annuel de brève durée des FIPOL, un certain nombre d'États Membres avaient demandé un cours (de brève durée) plus concis, afin de faire découvrir de plus près aux délégués présents aux réunions le fonctionnement des FIPOL et de leur faire mieux comprendre ce qui se passe exactement en cas de déversement d'hydrocarbures. Le Secrétariat a tenu sa première demi-journée de cours d'introduction à l'intention des États Membres du Fonds de 1992 en octobre 2017. Les commentaires des participants à ce cours ont été positifs et, si la demande existe, l'Administrateur à l'intention de proposer à nouveau ce cours à l'avenir.

Substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD)

46 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. Tout au long de l'année 2018 et depuis le début de l'année 2019, il a aussi continué d'aider l'OMI et les États afin de faciliter une entrée en vigueur rapide du Protocole. En date du 1er avril 2019, quatre États étaient devenus des États contractants au Protocole SNPD de 2010 (Canada, Danemark, Norvège et Turquie) et chacun de ces États avait plus de 2 millions d'unités de jauge brute, remplissant ainsi déjà l'une des trois conditions d'entrée en vigueur du Protocole.

47 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, a récemment été mis à jour et 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 des substances, qui permet de déterminer si elles font partie ou non des cargaisons donnant lieu à contribution à déclarer, et si elles ouvrent droit à indemnisation en vertu de la Convention.

48 Afin d'apporter une aide sur les questions pratiques soulevées par les États dans la mise en œuvre de la Convention SNPD de 2010, un atelier SNPD de deux jours a été organisé en avril 2018 à Londres par l'OMI, en collaboration avec les FIPOL. Il a donné lieu à de fructueux échanges d'informations et à des discussions entre États et organisations intéressés. Les participants à l'atelier 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.

49 Compte tenu des évolutions encourageantes concernant l'entrée en vigueur du Protocole, le Secrétariat a présenté au Conseil d'administration du Fonds de 1992, en octobre 2018, une liste de tâches préparatoires à la mise en place du Fonds SNPD, parmi lesquelles un système pleinement opérationnel de notification des cargaisons de SNPD donnant lieu à contribution, des critères applicables aux demandes d'indemnisation, un Règlement financier et un Règlement intérieur, ainsi que des règles de fonctionnement pour le Secrétariat SNPD. À compter de 2019, le Secrétariat collaborera avec l'OMI et d'autres parties prenantes clés sur ces questions et fera régulièrement rapport de l'avancée de ce dossier à l'Assemblée du Fonds de 1992 et au Comité juridique de l'OMI.

50 En 2017 et 2018, le Secrétariat a participé à divers ateliers sur le régime de responsabilité et d'indemnisation en cas de déversements d'hydrocarbures (voir les paragraphes 42 et 43), ce qui lui a également donné l'occasion de donner des présentations sur l'importance d'introduire un système comparable pour les SNPD.

51 Le Secrétariat a également participé à MEDEXPOL 2018, un atelier sur la préparation et l'intervention en cas de déversement de SNPD, qui a été organisé par le REMPEC et s'est tenu à la Valette. Le Secrétariat a délivré une présentation illustrant les principaux avantages de la Convention SNPD, et de son régime d'indemnisation, ainsi que les problèmes potentiels qui pourraient survenir en cas de demandes d'indemnisation à la suite d'un événement mettant en cause des SNPD.

Conclusion

52 L'Administrateur des FIPOL 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. En avril 2019, la Bosnie Herzégovine et la Lybie ne sont toujours pas parties à ces deux

conventions, et l'Égypte et le Liban ne sont pas parties à la Convention de 1992 portant création du Fonds. La portée 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.

53 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. D'importantes difficultés pourraient en résulter en cas de sinistre, ce qui pourrait entraîner des retards dans le versement des indemnités. Les FIPOL apportent régulièrement une assistance aux États et aux organisations comme le REMPEC, afin de faciliter la mise en œuvre efficace de ces conventions.

54 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 entrer en contact et 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.

55 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. Dans la région de la Méditerranée, la Turquie est pour le moment le seul État à avoir ratifié cette convention, les FIPOL restent disponibles pour soutenir activement les États qui auraient besoin d'assistance à cet égard.

Actions requises des participants à la réunion

Les participantes à la réunion sont invités à:

- .1 **prendre note** des renseignements fournis dans ce document; et
- .2 **formuler** des observations s'ils le jugent utile.

* * *

ANNEXE**États parties à la fois à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds**

au 2 avril 2019

*(et qui sont donc membres du Fonds de 1992)***115 États à l'égard desquels la Convention de 1992 portant création du Fonds est en vigueur**

Afrique du Sud	Géorgie	Oman
Albanie	Ghana	Palaos
Algérie	Grèce	Panama
Allemagne	Grenade	Papouasie-Nouvelle-
Angola	Guinée	Guinée
Antigua-et-Barbuda	Hongrie	Pays-Bas
Argentine	Îles Cook	Pologne
Australie	Îles Marshall	Portugal
Bahamas	Inde	Qatar
Bahreïn	Iran (République islamique d')	République arabe syrienne
Barbade	Irlande	République de Corée
Belgique	Islande	République dominicaine
Belize	Israël	République-Unie de
Bénin	Italie	Tanzanie
Brunéi Darussalam	Jamaïque	Royaume-Uni
Bulgarie	Japon	Sainte-Lucie
Cabo Verde	Kenya	Saint-Kitts-et-Nevis
Cambodge	Kiribati	Saint-Vincent-et-les
Cameroun	Lettonie	Grenadines
Canada	Libéria	Samoa
Chine ^{<4>}	Lituanie	Sénégal
Chypre	Luxembourg	Serbie
Colombie	Madagascar	Seychelles
Comores	Malaisie	Sierra Leone
Congo	Maldives	Singapour
Côte d'Ivoire	Malte	Slovaquie
Croatie	Maroc	Slovénie
Danemark	Maurice	Sri Lanka
Djibouti	Mauritanie	Suède
Dominique	Mexique	Suisse
Émirats arabes unis Équateur	Monaco	Thaïlande
Espagne	Monténégro	Tonga
Estonie	Mozambique	Trinité-et-Tobago
Fédération de Russie	Namibie	Tunisie
Fidji	Nicaragua	Turquie
Finlande	Nigéria	Tuvalu
France	Nioué	Uruguay
Gabon	Norvège	Vanuatu
	Nouvelle-Zélande	Venezuela (République
		bolivarienne du)

1 État ayant déposé un instrument d'adhésion mais à l'égard duquel la Convention de 1992 portant création du Fonds n'entrera en vigueur qu'à la date indiquée

Guyana

20 février 2020

^{<4>} La Convention de 1992 portant création du Fonds s'applique uniquement à la Région administrative spéciale de Hong Kong.

États parties au Protocole portant création du Fonds complémentaire
 au 2 avril 2019
(et qui sont donc membres du Fonds complémentaire)

32 États parties au Protocole portant création du Fonds complémentaire

Allemagne	France	Nouvelle-Zélande
Australie	Grèce	Pays-Bas ^{<5>}
Barbade	Hongrie	Pologne
Belgique	Irlande	Portugal
Canada	Italie	République de Corée
Congo	Japon	Royaume-Uni
Croatie	Lettonie	Slovaquie
Danemark	Lituanie	Slovénie
Espagne	Maroc	Suède
Estonie	Monténégro	Turquie
Finlande	Norvège	

États parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile
non parties à la Convention de 1992 portant création du Fonds
 au 2 avril 2019
(et qui ne sont donc pas membres du Fonds de 1992)

23 États à l'égard desquels la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est en vigueur

Arabie saoudite	Guatemala	Mongolie	Roumanie
Azerbaïdjan	Îles Salomon	Myanmar	Togo
Chili	Indonésie	Pakistan	Turkménistan
Chine	Jordanie	Pérou	Ukraine
Égypte	Koweït	République de	Vietnam
El Salvador	Liban	Moldavie	Yémen

^{<5>} Les Pays-Bas, Aruba, Curaçao et Saint-Martin sont des partenaires autonomes au sein du Royaume des Pays-Bas. Le Fonds complémentaire n'a pas été élargi à Aruba, Curaçao et Saint-Martin.