



International Oil Pollution
Compensation Funds

Fonds internationaux
d'indemnisation pour les
dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures

Fondos internacionales
de indemnización de daños
debidos a contaminación
por hidrocarburos

Les sessions d'avril 2024 des organes directeurs - En bref

1^{er} mai 2024



Les sessions des organes directeurs des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) se sont tenues du lundi 29 avril au mercredi 1^{er} mai 2024 au siège de l'Organisation maritime internationale (OMI) à Londres. Soixante-et-un États Membres du Fonds de 1992, dont 22 États Membres du Fonds complémentaire, ainsi qu'un État et 13 organisations ayant le statut d'observateur, ont participé aux sessions du Conseil d'administration^{<1>} du Fonds de 1992, du Comité exécutif du Fonds de 1992 et à la session extraordinaire de l'Assemblée du Fonds complémentaire. La réunion s'est tenue en personne, complétée par un service de diffusion passive en continu.

Comité exécutif du Fonds de 1992 (82^e session)

Des informations ont été données au Comité exécutif du Fonds de 1992 sur quatre des douze dossiers ouverts pour des sinistres dont les FIPOL ont actuellement à connaître. Il a été rendu compte, en particulier, des faits nouveaux concernant les sinistres ci-après :

^{<1>} Dorénavant, toute référence au « Conseil d'administration du Fonds de 1992 » doit être lue comme signifiant « 24^e session du Conseil d'administration du Fonds de 1992, agissant au nom de la 28^e session extraordinaire de l'Assemblée du Fonds de 1992 ».

NOUVEAU SINISTRE – Sinistre survenu à Trinité-et-Tobago (février 2024)

Le Secrétariat a indiqué qu'à la suite d'un sinistre de pollution dû aux hydrocarbures survenu à Trinité-et-Tobago en février 2024, il avait dépêché une mission d'enquête auprès de l'État membre du Fonds de 1992 en mars, au cours de laquelle l'Administratrice adjointe/Cheffe du Service des demandes d'indemnisation et une Chargée des demandes d'indemnisation s'étaient rendues sur les lieux du sinistre et avaient rencontré des représentants du Ministère de l'énergie et des industries énergétiques (MEEI). Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a noté que le chaland articulé *Gulfstream*, remorqué par le remorqueur *Solo Creed*, avait chaviré à environ 16 km au large de Tobago, avant de s'échouer sur un récif à environ 150 mètres de Canoe Bay, sur la côte sud-est de Tobago, déversant une quantité inconnue de ses 4 652 tonnes de cargaison de fuel-oil de soute « C », qui avait pollué quelque 15 km de la côte de Tobago. Par la suite, des traces et des boulettes d'hydrocarbures avaient été rejetées sur la côte de Bonaire (Royaume des Pays-Bas), avant d'être nettoyées par les autorités locales.

La délégation de la République de Trinité-et-Tobago, conduite par le Ministre de l'énergie et des industries énergétiques et Ministre au Cabinet du Premier ministre du Gouvernement de cet État Membre, a présenté un document et fait une déclaration détaillant les enquêtes auxquelles les autorités ont procédé sur le sinistre, en particulier sur le propriétaire et l'assureur du navire, notant l'impact du déversement sur l'environnement et l'économie du pays.

Il a été confirmé que les hydrocarbures transportés à bord de la barge étaient persistants et que la barge effectuait des voyages en mer depuis de nombreuses années. Toutefois, le Comité exécutif a noté que le sinistre mettait en jeu une barge qui semblait ne pas être assurée, qui était en mauvais état, pour laquelle aucun propriétaire enregistré n'avait encore été identifié, et qui avait semblé présenter une fuite d'hydrocarbures au début de son voyage, suggérant qu'elle n'était pas en état de naviguer avant et au début du voyage.

Les États Membres sont convenus que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquaient à ce sinistre et le Comité exécutif a décidé d'autoriser l'Administrateur à verser des indemnités. Toutefois, plusieurs délégations ont estimé que l'absence d'assurance dans ce cas soulevait de graves préoccupations et compromettrait l'intégrité du régime d'indemnisation. Il a été demandé à l'Assemblée du Fonds de 1992 de procéder à un examen plus détaillé de la question.

***Princess Empress*, Philippines (février 2023)**

Le Comité exécutif a rappelé qu'il avait autorisé l'Administrateur à effectuer des paiements au titre des préjudices découlant du sinistre du *Princess Empress* et que le Fonds de 1992 et le Shipowners' P&I Club avaient par la suite ouvert un bureau central de soumission des demandes d'indemnisation à Calapan, dans le Mindoro oriental et mis en place plusieurs centres de collecte temporaires dans différentes régions, afin de faciliter la soumission des demandes d'indemnisation pour les personnes se trouvant dans des régions éloignées.

Des progrès substantiels ont été accomplis dans le cadre de ce sinistre et quelque 38 675 demandes d'indemnisation avaient été enregistrées au moment de la réunion, principalement dans le secteur de la pêche. Les versements provisoires ont été achevés en février 2024 et le paiement de quelque £ 10 millions à 23 238 pêcheurs a commencé. Il a été noté que, compte tenu du nombre de demandeurs concernés et des défis logistiques, ce processus prendrait probablement des mois.

Au cours de la réunion, l'Administrateur a remercié le Gouvernement philippin, et en particulier les garde-côtes philippins, pour l'aide qu'ils ont apportée lors des visites des membres du Secrétariat des FIPOI dans cet État. Il a exprimé sa gratitude aux autorités locales des zones touchées pour leur aide, notamment en ce qui concernait l'ouverture de bureaux locaux temporaires de soumission des demandes d'indemnisation et la facilitation du processus de paiement dans le secteur de la pêche. L'Administrateur a également salué l'excellente coopération avec la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' P&I Club) et l'a remerciée pour son approche proactive du sinistre.

Bow Jubail, Pays-Bas (juin 2018)

Le 31 mars 2023, la Cour suprême des Pays-Bas a rendu un arrêt concernant le sinistre du *Bow Jubail*, dans lequel elle confirmait que la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001) ne s'appliquait pas à ce sinistre et que le *Bow Jubail* avait donc la qualité de « navire » au sens de la CLC de 1992. On s'attend à ce que le montant total des dommages par pollution dépasse la limite applicable au navire en vertu de la CLC de 1992, auquel cas la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquera à ce sinistre. L'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006) (tel que modifié en 2017) s'appliquera à ce sinistre et le Fonds de 1992 sera indemnisé par le propriétaire du navire à hauteur de 20 millions de DTS. L'Administrateur a déclaré que ce sinistre pourrait avoir des répercussions sur la définition d'un « navire » au sens de la CLC de 1992 ou d'un « navire » au sens de la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001.

En mai 2023, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a autorisé l'Administrateur à effectuer des paiements au titre de ce sinistre. Lors de la première audience du tribunal de limitation de Rotterdam en septembre 2023, certains demandeurs ont fait valoir que la garantie devant être fournie par le Club P&I du propriétaire du navire devrait également inclure les intérêts légaux courus entre la date du sinistre et la date de constitution du fonds de limitation. En octobre 2023, le tribunal de district de Rotterdam a rejeté la demande du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité au montant de la CLC de 1992. Peu après, le propriétaire du navire a présenté à nouveau une demande visant à limiter sa responsabilité au montant de la CLC de 1992, cette fois-ci en incluant les intérêts. Le tribunal devrait rendre sa décision d'accepter ou non la demande du propriétaire du navire d'ici la fin du mois de mai 2024.

Sinistre survenu en Israël (février 2021)

En février 2021, le Gouvernement israélien a contacté le Fonds de 1992 pour lui demander de l'aide à propos d'un déversement mystère 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. Étant donné que la Convention de 1992 portant création du Fonds s'applique également aux déversements d'hydrocarbures persistants même si le navire d'où proviennent les hydrocarbures ne peut être identifié, pour autant qu'il est démontré que les hydrocarbures proviennent d'un navire tel que défini au sens de la CLC de 1992, la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent toutes deux à ce sinistre et l'Administrateur a été autorisé à verser des indemnités au titre des demandes recevables. Lors de la réunion d'avril 2024, il a été indiqué qu'au total 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. Douze demandes ont été réglées pour un montant total de ILS 4,6 millions et d'autres demandes ont été évaluées à ILS 3,6 millions. Suite à la notification officielle envoyée par les FIPOL au début du mois de février 2024 pour 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, Grèce (septembre 2017)

Deux enquêtes ont été menées sur la cause du sinistre et chacune a abouti à des conclusions différentes : l'une déterminant que l'*Agia Zoni II* avait coulé à la suite d'une explosion, et l'autre qu'il avait coulé après l'ouverture intentionnelle des vannes de ballast d'eau de mer. Le rapport du Conseil d'enquête sur les accidents maritimes (ASNA) a estimé que le sinistre était imputable aux actions délibérées et négligentes de plusieurs acteurs clés.

Un tribunal disciplinaire, constitué par la Marine marchande grecque, a publié ses conclusions en 2021 et a estimé que le capitaine était responsable par négligence de la perte du navire. En outre, les avocats du Fonds de 1992 ont récemment reçu une copie du dossier pénal relatif au sinistre constitué par le procureur de district, qui fait état d'une décision des juges pénaux siégeant en conseil, qui ont conclu que de nombreux indices pointaient vers la responsabilité pénale de cinq des neuf parties qui avaient été interrogées à l'origine. Ces personnes seront jugées en octobre 2024. En ce qui concerne les demandes d'indemnisation, le Fonds de

1992 en a reçu 424, s'élevant à EUR 100,21 millions, et une d'un montant de USD 175 000. Il en a approuvé 418 et réglé 192 pour un montant de EUR 16,88 millions d'indemnités. D'autres offres d'indemnisation et de paiements anticipés ont été faites à plusieurs demandeurs dont les réponses sont attendues.

Conseil d'administration du Fonds de 1992 (24^e session) et session extraordinaire de l'Assemblée du Fonds complémentaire (12^e session)

Au cours de leurs sessions simultanées, les organes directeurs ont pris plusieurs décisions et ont pris note d'un large éventail d'informations fournies dans divers documents et présentations, notamment :

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

Un document a été présenté au cours des sessions et, dans son rapport à l'intention des organes directeurs, l'Administrateur a fait référence à l'impact potentiel des sanctions internationales. Une fois de plus, il s'est dit préoccupé par le grand nombre de navires-citernes menant des opérations dangereuses en étant peu ou pas assurés, ce qui faisait peser un risque sur les États Membres et les contributeurs des FIPOL. Il a ajouté que les FIPOL avaient suivi de près l'augmentation du nombre d'opérations illégales dans le secteur maritime menées par la « flotte obscure » ou « flotte sombre ». Il a fait référence au sinistre survenu à Trinité-et-Tobago et l'incident dans les détroits danois, ainsi qu'à d'autres situations évitées de justesse qui auraient pu donner lieu à de graves sinistres. L'Administrateur a indiqué qu'il avait soulevé cette question lors de la 111^e session du Comité juridique de l'OMI, qui s'est tenue du 22 au 26 avril 2024, et a ajouté que sa préoccupation avait été partagée par plusieurs États Membres présents à cette réunion. De nombreuses délégations ont également abordé ce sujet lors de la réunion des FIPOL et les organes directeurs ont conclu que tous les acteurs du secteur du transport d'hydrocarbures devaient redoubler d'efforts pour garantir le niveau de sécurité le plus élevé. Il a été noté en particulier que la plupart des États qui se sont exprimés étaient des membres du Fonds complémentaire qui s'inquiétaient des conséquences potentielles d'un sinistre touchant un État Membre du Fonds complémentaire et de l'impact sur les contributeurs à ce Fonds.

Risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs

Suite aux débats du Comité exécutif sur les circonstances entourant le sinistre survenu à Trinité-et-Tobago, plusieurs délégations s'étaient prononcées en faveur d'un examen plus approfondi par le Conseil d'administration du Fonds de 1992 de questions plus générales liées au risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs. La grande majorité des délégations présentes à la réunion ont 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 ont toutes convenu 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. Des projets initiaux ont été présentés et examinés au cours des sessions. Une majorité écrasante de délégations a confirmé que le texte de la résolution devrait s'inspirer largement de ces textes préparés.

Toutefois, malgré l'urgence patente de la question et compte tenu de l'importance de l'enjeu, une forte majorité de délégations a demandé à disposer de plus de temps pour examiner le texte de la résolution, mener des consultations et discuter de modifications spécifiques au texte. Les projets de résolution seront diffusés pour examen avant les sessions des organes directeurs de novembre 2024, accompagnés de tous les commentaires qui auront été communiqués par les délégations. Dans l'intervalle, l'Administrateur a été chargé d'élaborer, en consultation avec l'Organe de contrôle de gestion, une procédure interne à suivre par le Secrétariat des FIPOL en vue de recueillir les informations nécessaires pour déterminer l'applicabilité de la CLC de 1992, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Protocole portant création du Fonds complémentaire, et identifier les parties prenantes. Il a également été chargé d'élaborer, en consultation avec l'Organe de contrôle de gestion, 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 les assureurs des navires.

Convention SNPD de 2010

La Slovaquie est le dernier État en date à déposer un instrument d'adhésion au Protocole de 2010 à la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Protocole SNPD de 2010), portant à huit le nombre d'États contractants. Le Secrétariat a également fait rapport sur les diverses tâches qu'il a menées et les efforts qu'il a continué à déployer pour mettre en place le Fonds international pour les substances nocives et potentiellement dangereuses (Fonds SNPD) et préparer la première session de l'Assemblée du Fonds SNPD. Il a notamment entretenu des relations régulières avec les États contractants et plusieurs autres États qui se sont engagés à mettre en œuvre la Convention ou qui souhaitent la mettre en œuvre. Il a continué à travailler à l'élaboration du système de notification des cargaisons de SNPD donnant lieu à contribution et à progresser dans la rédaction d'un manuel des demandes d'indemnisation. Afin que de nouvelles discussions puissent se tenir sur la mise en œuvre pratique de la Convention, en particulier en ce qui concerne les exigences en matière de rapports, le Secrétariat a organisé, en coopération avec l'OMI, un atelier sur la Convention SNPD de 2010 qui a eu lieu immédiatement après la clôture de la réunion des FIPOL, les 1^{er} et 2 mai 2024. Un rapport succinct de cet atelier sera publié en temps voulu sur le site Web de la Convention SNPD.

Nomination du Commissaire aux comptes

L'Organe de contrôle de gestion a informé les organes directeurs du planning de nomination du prochain Commissaire aux comptes, qui doit être nommé par les organes directeurs en novembre 2024. Il a été noté que l'Organe de contrôle de gestion avait retenu trois sociétés commerciales qui seraient invitées à soumissionner.

Guide des hydrocarbures persistants et des hydrocarbures donnant lieu à contribution

Il a été indiqué que l'Administrateur avait fait appel aux services d'experts extérieurs pour réviser le Guide des FIPOL des hydrocarbures persistants et des hydrocarbures donnant lieu à contribution et veiller à ce qu'il inclue les produits pétroliers les plus récents. Les organes directeurs ont approuvé le texte actualisé du Guide et les modifications corrélatives au formulaire de notification des hydrocarbures donnant lieu à contribution, qui figure en annexe au Règlement intérieur de chaque Fonds.

Prochaine réunion

Les prochaines sessions des organes directeurs des FIPOL auront lieu pendant la semaine du 4 novembre 2024.

Note : ce document est une synthèse des principaux aspects des sessions et ne les reflète pas dans leur intégralité. Le compte rendu complet des décisions peut être consulté à la section des Services documentaires du site Web des FIPOL : www.fipol.org.