



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 de novembre 2024 des organes directeurs – En bref 13 novembre 2024



Crédit photo : AlistairVeryard.com

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 mardi 5 au vendredi 8 novembre 2024 au siège de l'Organisation maritime internationale (OMI) à Londres. Soixante-huit États Membres du Fonds de 1992, dont 24 États Membres du Fonds complémentaire, ainsi que trois États et 13 organisations ayant le statut d'observateur, ont participé aux sessions de l'Assemblée du Fonds de 1992, du Comité exécutif du Fonds de 1992 et 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 (83^e session)

Des informations ont été données au Comité exécutif du Fonds de 1992 sur tous les dossiers ouverts pour des sinistres mettant en cause les FIPOL. Il a été rendu compte, en particulier, des faits nouveaux concernant les sinistres ci-après.

NOUVEAU SINISTRE : *Terranova* (Philippines, juillet 2024)

Le 25 juillet 2024, le *Terranova* a rencontré des conditions météorologiques difficiles dues au typhon Gaemi et a chaviré dans la baie de Manille (Philippines). Les garde-côtes philippins et l'assureur, Steamship Mutual Underwriting Association Limited (Steamship Mutual), sont intervenus rapidement et ont fait appel à des entreprises afin de contenir et de récupérer les hydrocarbures provenant du navire, ainsi que de la nappe qui est apparue dans les semaines qui ont suivi le sinistre, indiquant que la coque s'était brisée et que des hydrocarbures s'écoulaient lentement des citernes à cargaison.

À la suite du sinistre, des opérations de nettoyage et d'intervention ont commencé. Au moment de la session de novembre 2024 du Comité exécutif, les citernes à cargaison du *Terranova* avaient été vidées et 97 % de la cargaison avait été enlevée ou récupérée dans le cadre d'activités d'intervention en mer. Steamship Mutual est partie à 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), aux termes duquel l'assureur convient volontairement de rembourser au Fonds de 1992 les indemnités versées jusqu'à concurrence de 20 millions de DTS. Selon des estimations initiales, les demandes d'indemnisation au titre de dommages dus à la pollution dépasseront la limite fixée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992), soit 4,51 millions de DTS, et il reste à voir si la limite de STOPIA 2006 sera atteinte. Le Mémoire d'accord de 2006 entre le Fonds de 1992 et l'International Group of P&I Associations (International Group) a été suivi, et Steamship Mutual et le Fonds de 1992 nommeront des experts communs. Le 11 octobre 2024, le Fonds de 1992 et Steamship Mutual ont établi un bureau de soumission des demandes d'indemnisation à Bataan afin de faciliter la présentation des demandes d'indemnisation résultant du sinistre.

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé d'autoriser l'Administrateur à effectuer des versements au titre des pertes découlant du sinistre du *Terranova* et à signer un accord sur les versements intérimaires avec Steamship Mutual concernant le sinistre.

NOUVEAU SINISTRE : *Marine Honour* (Singapour, juin 2024)

Le 14 juin 2024, le *Marine Honour*, un transporteur de produits, se trouvait en position stationnaire aux côtés du porte-conteneurs *Ever Blink*, au terminal maritime de Pasir Panjang (Singapour), lorsqu'il a été heurté par une drague porteuse, le *Vox Maxima*, ce qui a eu pour conséquence de faire entrer en contact le *Marine Honour* et l'*Ever Blink*. La collision a brisé la coque du *Marine Honour*, entraînant le déversement d'environ 817 mètres cubes de fuel-oil intermédiaire (IFO) 380 dans l'environnement. Le déversement a touché des zones situées le long des côtes de Singapour, du terminal de Pasir Panjang à la réserve de la côte est et jusqu'aux îles du sud. Des hydrocarbures ont également atteint la côte sud de Johor et la zone est du détroit de Johor en Malaisie.

Singapour et la Malaisie sont tous deux États Membres du Fonds de 1992. Le *Marine Honour* est assuré par QBE Insurance (Singapore) Pte Ltd (QBE), sous la marque British Marine. Le montant de limitation applicable au *Marine Honour* aux termes de la CLC de 1992 est de 4,51 millions de DTS. STOPIA 2006 ne s'applique pas, étant donné que le propriétaire du navire n'est pas partie à cet accord. Selon les dernières informations recueillies, les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre dépasseront la limite de responsabilité de l'assureur prévue par la CLC de 1992. Le Fonds de 1992 sera par conséquent appelé à verser des indemnités.

Le Fonds de 1992 a conclu un Mémoire d'accord avec QBE le 1^{er} juillet 2024 et, le 29 juillet 2024, ils ont établi conjointement un bureau de soumission des demandes d'indemnisation commun à Singapour, adjacent au terminal de Pasir Panjang. Les demandeurs de Singapour et de Malaisie ont été invités à y présenter leurs demandes d'indemnisation. Le propriétaire du *Marine Honour* et QBE ont déposé une demande auprès de la Haute Cour de Singapour afin de constituer un fonds de limitation en vertu de la CLC de 1992.

Au moment de la session, le bureau de soumission des demandes d'indemnisation avait enregistré au total 150 demandes d'indemnisation et les montants demandés avaient augmenté pour atteindre SGD 9 millions et USD 17,5 millions. Le Fonds de 1992 attend des demandes d'indemnisation de la part de l'Autorité maritime et portuaire ainsi que d'autres organismes gouvernementaux à Singapour au titre des frais de nettoyage et d'intervention qu'ils ont engagés, ce qui représentera une part importante du montant total d'indemnités à verser.

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé d'autoriser l'Administrateur à effectuer des paiements au titre des pertes résultant de ce sinistre.

***Gulfstream* (Trinité-et-Tobago, février 2024)**

Les opérations de nettoyage relatives au sinistre du *Gulfstream* ont été achevées. Au moment de la session du Comité exécutif, 112 demandes d'indemnisation d'un montant total de USD 23 millions portant sur une partie des opérations de nettoyage, et incluant 171 demandes d'indemnisation dans le secteur de la pêche à Tobago, avaient été soumises au bureau de coordination. Ces demandes sont en cours d'évaluation par les experts du Fonds de 1992. D'autres demandes d'indemnisation d'un montant total de £ 13 633, EUR 45 328 et USD 3 434 avaient été soumises par les autorités de Bonaire, qui ont entrepris des opérations de surveillance avant l'arrivée des hydrocarbures sur leurs côtes, le 26 février 2024, et des opérations de nettoyage par la suite. D'autres demandes correspondant aux coûts liés à l'opération de récupération des hydrocarbures à bord de la barge n'ont pas encore été soumises et aucune estimation des pertes susceptibles de faire l'objet de demandes d'indemnisation dans le secteur du tourisme n'est disponible.

Début mai 2024, le remorqueur *Solo Creed* a été saisi en Angola pour avoir franchi les limites d'un certain nombre de zones d'exclusion de champs pétrolifères. Le bâtiment a été placé sous saisie par les autorités angolaises et le remorqueur est resté à l'ancre dans la baie de Luanda (Angola). Les autorités de Trinité-et-Tobago attendent confirmation de la saisie par les autorités angolaises. Elles ont reçu une communication du Gouvernement de Tanzanie indiquant que le propriétaire du *Solo Creed* au moment de son immatriculation était une société basée au Guyana, mais aucune information n'a été fournie concernant les assureurs au moment de l'immatriculation. Les autorités de Trinité-et-Tobago ont fait appel à des avocats chargés de les conseiller sur les étapes nécessaires afin d'engager des procédures judiciaires contre les propriétaires du *Solo Creed* et/ou son équipage, et une demande de placement sous saisie a été déposée à Luanda.

Dans une déclaration faite lors de la réunion, le Ministre de l'énergie et des ressources énergétiques de Trinité-et-Tobago a remercié les FIPOL et l'ITOPF pour leur coopération dans le traitement du sinistre et rappelé l'engagement de Trinité-et-Tobago, en tant qu'État Membre du Fonds de 1992, à poursuivre toutes les actions en justice nécessaires, tant au niveau national qu'international, pour faire valoir les droits et les intérêts de ses citoyens. Le Ministre a souligné qu'il était important d'établir les responsabilités des dommages significatifs infligés aux moyens de subsistance et à l'environnement de Tobago et de récupérer auprès des personnes responsables les coûts liés au déversement d'hydrocarbures. D'autres délégations ont profité de l'occasion pour exhorter tout État Membre ayant des informations concernant ce sinistre d'en faire part à Trinité-et-Tobago.

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

Le Fonds de 1992 continue de travailler étroitement avec l'assureur du *Princess Empress*, Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' P&I Club), afin de traiter les demandes d'indemnisation et de verser les indemnités. Le processus de paiement des demandes d'indemnisation des pêcheurs évaluées en mars 2024 a été achevé et 26 034 demandeurs dans le secteur de la pêche ont reçu des paiements d'un montant total de PHP 823,3 millions, en tenant compte des versements provisoires déjà faits à certains demandeurs. Le Club et le Fonds de 1992 ont récemment approuvé l'évaluation des demandes d'indemnisation de 9 030 négociants en poissons qui avaient subi des

perles faute d'autres produits à vendre pendant les interdictions de pêche dans les zones touchées par le déversement. En tenant compte des versements provisoires déjà faits à certains des demandeurs, au moment de la session, il y avait à régler 7 628 demandes d'indemnisation concernant des négociants en poissons, s'élevant au total à PHP 179,6 millions. Le processus de paiement de ces demandes d'indemnisation se déroule de manière similaire à celui employé pour les versements provisoires, et la première phase est déjà en cours.

Bow Jubail (Pays-Bas, juin 2018)

En mai 2024, le tribunal de district de Rotterdam a établi le montant du fonds de limitation, majoré des intérêts, et le Club P&I du propriétaire du navire (Gard P&I (Bermuda) Ltd)) a constitué le fonds de limitation, majoré des intérêts, d'un montant de 18,9 millions de DTS (EUR 23,03 millions, intérêts et frais compris) et versé la somme au tribunal.

Le 23 juin 2024 a marqué le sixième anniversaire du déversement et, en août 2024, le délai prévu pour le dépôt de demandes d'indemnisation par les demandeurs auprès de l'évaluateur du fonds de limitation a expiré. Au total, 44 demandes d'indemnisation ont été présentées, pour un montant total de EUR 30,8 millions, USD 1,92 million et NOK 152 070. Tous les demandeurs, sauf un, se sont réservés le droit de modifier leurs demandes d'indemnisation en y ajoutant des sommes supplémentaires, mais au moment de la session du Comité exécutif, le montant total demandé était inconnu. Toutefois, les avocats du Fonds de 1992 ont été chargés de tenter d'établir ce montant dès que possible. Le Fonds de 1992 et le Club P&I du propriétaire du navire ont donné instruction à des experts de commencer à évaluer les demandes d'indemnisation présentées. Une audience devrait se tenir en janvier 2025.

Autres sinistres

Le Secrétariat a également fourni des renseignements au sujet des sinistres du *Prestige* (Espagne, novembre 2002), du *Solar 1* (Philippines, août 2006), du *Redferm* (Nigéria, mars 2009), de l'*Alfa I* (Grèce, mars 2012), du *Nesa R3* (Oman, juin 2013), du *Nathan E. Stewart* (Canada, octobre 2016), de l'*Agia Zoni II* (Grèce, septembre 2017), du *MT Harcourt* (Nigéria, novembre 2020) et du sinistre survenu en Israël (Israël, février 2021). Il a été noté lors de la session qu'étant donné que toutes les demandes d'indemnisation en suspens relatives au sinistre du *Haekup Pacific* (République de Corée, avril 2010) avaient été retirées, le sinistre était désormais clos.

Assemblée du Fonds de 1992 (29^e session) et Assemblée du Fonds complémentaire (21^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 concernant les questions d'indemnisation, les questions conventionnelles, les politiques et procédures financières, les questions d'ordre administratif et celles relatives au Secrétariat.

Élections à la présidence des organes directeurs

Ayant été réélu à l'ouverture des sessions, M. Antonio Bandini (Italie) a présidé la 29^e session de l'Assemblée du Fonds de 1992 et M. François Marier (Canada) a présidé la 21^e session de l'Assemblée du Fonds complémentaire. Plus tard au cours des sessions, l'Administrateur a rappelé aux délégations que M. Bandini avait décidé de quitter ses fonctions de Président de l'Assemblée du Fonds de 1992 à la fin de la session. En conséquence, l'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé d'élire l'actuel Président de l'Assemblée du Fonds complémentaire, M. François Marier, au poste de Président de l'Assemblée du Fonds de 1992 jusqu'à la prochaine session ordinaire, tandis que l'Assemblée du Fonds complémentaire a décidé d'élire l'actuel Premier Vice-Président de l'Assemblée du Fonds complémentaire, M. Andrew Angel (Royaume-Uni), au poste de Président de l'Assemblée jusqu'à la prochaine session ordinaire. Elle a également élu M. Carlos Sequeira (Portugal) au poste nouvellement vacant de Premier Vice-Président.

L'Administrateur a remercié M. Bandini pour sa direction et son engagement vis-à-vis des travaux des FIPOL. Plusieurs délégations ont salué les compétences diplomatiques et linguistiques du Président sortant et lui ont souhaité une bonne retraite. L'Administrateur a remis un cadeau à M. Bandini en reconnaissance de ses contributions.

Élection des membres du Comité exécutif du Fonds de 1992

Conformément à la résolution N° 5 de l'Assemblée du Fonds de 1992, l'Assemblée du Fonds de 1992 a élu les États ci-après membres du Comité exécutif du Fonds de 1992 pour un mandat courant jusqu'à la fin de la prochaine session ordinaire de l'Assemblée du Fonds de 1992 :

Antigua-et-Barbuda (Vice-Présidente, M ^{me} Katarina McGhie Thompson)	Japon Madagascar	Pologne (Présidente, M ^{me} Małgorzata Buszyńska) Portugal
France	Namibie	République de Corée
Îles Marshall	Pays-Bas	Singapour
Inde	Norvège	Uruguay
Italie		

Questions budgétaires et calcul des contributions

L'Assemblée du Fonds de 1992 a pris les décisions ci-après en ce qui concerne le budget de 2025 et les contributions de 2024 :

- adopter pour 2025 un budget administratif du Fonds de 1992 d'un montant de £ 5 775 384 ;
- mettre en recouvrement des contributions au fonds général pour 2024 d'un montant de £ 13 millions, exigibles au plus tard le 1^{er} mars 2025 ;
- mettre en recouvrement des contributions pour 2024 de £ 40 millions au fonds des grosses demandes d'indemnisation (FGDI) constitué pour le sinistre du *Marine Honour*, dont £ 30 millions exigibles au 1^{er} mars 2025, et £ 10 millions, ou une partie de ce montant, facturés plus tard en 2025, si besoin était ;
- mettre en recouvrement des contributions pour 2024 d'un montant de £ 10 millions au FGDI constitué pour le sinistre du *Gulfstream*, exigibles le 1^{er} mars 2025 au plus tard ;
- mettre en recouvrement des contributions pour 2024 d'un montant de £ 10 millions au FGDI constitué pour le sinistre du *Princess Empress*, exigibles le 1^{er} mars 2025 au plus tard ;
- maintenir le fonds de roulement du Fonds de 1992 à £ 15 millions pour l'exercice budgétaire de 2025 et porter le fonds de roulement à £ 22 millions, en répartissant cette augmentation sur les exercices budgétaires de 2026 et 2027 par le biais d'une hausse des contributions au fonds général.

L'Assemblée du Fonds complémentaire a adopté pour 2025 un budget administratif de £ 60 510 et décidé de maintenir le fonds de roulement du fonds général à £ 1 million.

Rapport de l'Organe de contrôle de gestion commun et nomination du Commissaire aux comptes

L'Organe de contrôle de gestion commun a présenté aux organes directeurs son rapport annuel, qui expose les travaux entrepris depuis la réunion de novembre 2023 des FIPOL et décrit en détail ses grands axes conformément au programme de travail dont il a convenu. L'Assemblée du Fonds de 1992 et l'Assemblée du Fonds complémentaire ont pris note de la recommandation de l'Organe de contrôle de gestion concernant le prochain Commissaire aux comptes des FIPOL et ont nommé Forvis Mazars pour un mandat de quatre ans, c'est-à-dire pour les exercices financiers 2026 - 2029 inclus, sous réserve de l'évaluation annuelle satisfaisante de ses performances. Les organes directeurs ont pris note de la recommandation du Président de l'Assemblée du Fonds de 1992 visant à reconduire M^{me} Alison Baker dans ses fonctions pour un second mandat de trois ans courant jusqu'au 31 décembre 2027.

Respect par les États Membres des obligations de soumettre des rapports sur les hydrocarbures et de veiller au paiement des contributions

Au moment de la réunion, seul un État Membre du Fonds complémentaire n'avait pas soumis de rapports complets sur les hydrocarbures pour 2023. Toutefois, 27 États Membres du Fonds de 1992 n'avaient toujours pas soumis de rapports pour 2023 et un certain nombre d'entre eux avaient des rapports en souffrance depuis plusieurs années. Ce problème demeure une préoccupation majeure pour les organes directeurs et, ainsi qu'il en a été chargé lors de précédentes sessions, l'Administrateur, avec l'Organe de contrôle de gestion, a étudié divers moyens d'inciter les États à s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu des Conventions de 1992. Un nouveau document a été présenté à la réunion de novembre 2023, identifiant les États auxquels seraient applicables la résolution N° 12 de l'Assemblée du Fonds de 1992 et la résolution N° 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 avait des rapports sur les hydrocarbures en souffrance ou des contributions impayées 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 N° 12 de l'Assemblée du Fonds de 1992 leur était applicable.

L'Administrateur a exhorté tous les États à soumettre les rapports sur les hydrocarbures dans les délais requis et avec la précision voulue et de 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. L'Administrateur a en outre fait savoir que des progrès importants avaient été enregistrés dans l'application de la résolution N° 13 de l'Assemblée du Fonds de 1992 et de la résolution N° 5 de l'Assemblée du Fonds complémentaire, qui l'autorisaient 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.

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

Le Secrétariat des FIPOL a souligné les problèmes, les risques, les dangers et l'impact potentiel des sanctions internationales sur le régime international de responsabilité et d'indemnisation, en attirant l'attention sur les orientations publiées par le Comité juridique de l'OMI, et 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.

Des données récentes font état d'une hausse substantielle de la flotte dite « obscure » ou « sombre », ce qui pourrait entraîner un risque plus élevé d'accidents et de déversements d'hydrocarbures, des difficultés plus importantes pour imputer la responsabilité en cas de survenue de déversements provenant de navires, ainsi qu'une absence d'assurance ou d'autre garantie financière en bonne et due forme. Lors de la 33^e 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 ».

L'Administrateur a profité de l'occasion pour rappeler aux États Membres leur obligation, en vertu de la CLC de 1992, de s'assurer que les navires-citernes disposaient 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. Au cours des discussions à ce sujet lors de la réunion, plusieurs délégations ont déclaré partager les préoccupations de l'Administrateur.

Risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs

À la suite de débats lors des sessions d'avril 2024 des organes directeurs, l'Administrateur a été chargé de solliciter des commentaires et de préparer des projets révisés de résolutions pour l'Assemblée du Fonds de 1992 et l'Assemblée du Fonds complémentaire sur la question des navires non assurés et peu sûrs. Il a également été chargé d'actualiser les lignes directrices internes à suivre par le Service des demandes d'indemnisation afin de fournir des procédures internes plus détaillées pour recueillir des informations et identifier les parties responsables après un sinistre et d'élaborer un document dispensant de nouvelles lignes directrices post-sinistre destinées aux États Membres concernant les enquêtes sur les circonstances entourant un sinistre de pollution par les hydrocarbures.

Au cours des débats sur ces questions, plusieurs délégations ayant pris la parole ont confirmé leur soutien général à la fois au projet de lignes directrices destinées aux États Membres et aux projets de résolutions. De nombreuses autres délégations ont réitéré leurs préoccupations concernant le risque croissant pour le régime international de responsabilité et d'indemnisation du fait de la hausse du transport d'hydrocarbures par des navires peu sûrs ou non assurés, et ont déclaré que l'adoption des résolutions était une mesure urgente et importante pour tenter de remédier à ce problème.

Les organes directeurs ont noté avec satisfaction que la procédure interne à suivre par le Secrétariat en cas de sinistre avait été actualisée afin d'y inclure des précisions supplémentaires concernant 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, ainsi que pour identifier les parties prenantes.

Les organes directeurs ont décidé d'approuver les lignes directrices destinées aux États Membres, sous réserve des modifications qui avaient été convenues pendant les sessions, et ont adopté les résolutions révisées sur la sensibilisation au risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs (résolution N° 14 de l'Assemblée du Fonds de 1992 et résolution N° 6 de l'Assemblée du Fonds complémentaire, respectivement).

Élaboration d'un document d'orientation — Procédures pour déterminer si un navire relève de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ou de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute

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 a proposé 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 aurait 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.

Convention SNPD de 2010

Le Secrétariat a fait savoir qu'il avait continué de profiter de plusieurs occasions pour promouvoir l'entrée en vigueur de la Convention SNPD de 2010, dialoguer avec les États intéressés et avec d'autres parties prenantes et partager des informations avec des représentants du secteur par l'animation de divers ateliers ou d'autres activités de formation et de sensibilisation, souvent en étroite coopération avec le Secrétariat de l'OMI.

L'Allemagne, la Belgique, le Royaume des Pays-Bas et la Suède ont informé l'Assemblée du Fonds de 1992 de leur engagement à prendre les mesures nécessaires pour déposer concomitamment leurs instruments respectifs de ratification de la Convention SNPD de 2010 au début de l'été 2025, ce qui marquerait une étape majeure en vue de l'entrée en vigueur de la Convention, qui serait alors prévue pour 2027.

Le Secrétariat a fait rapport des diverses tâches qu'il devait entreprendre avant l'entrée en vigueur de la Convention et l'Assemblée du Fonds de 1992 a approuvé une ouverture de crédit de £ 799 000 dans le budget de 2025 du Fonds de 1992 pour couvrir le coût de ces préparatifs et d'autres tâches administratives dans le cadre de la mise en place du Fonds SNPD.

Autres décisions

Les organes directeurs ont également pris des décisions concernant :

- l'approbation des états financiers du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire pour 2023 ;
- la nomination des membres et membres suppléants de la Commission de recours ; et
- des modifications apportées au Règlement et au Statut du personnel.

Ils ont également pris note d'informations fournies concernant :

- le paiement des contributions aux FIPOL ;
- le rapport de l'Organe consultatif commun sur les placements ;
- l'application du Règlement général sur la protection des données de l'Union européenne ; et
- les activités de sensibilisation et les services d'information assurés depuis 2023 et ceux prévus pour 2025.

Dates et format des futures réunions

Il a été décidé que les prochaines sessions des organes directeurs auraient lieu pendant les semaines du 28 avril et du 20 octobre 2025. Les organes directeurs ont chargé l'Administrateur d'étudier avec l'OMI les modalités pratiques de la tenue de telles réunions hybrides avec l'OMI, y compris s'agissant du système d'inscription, des ressources requises et des coûts que cela représenterait, et de faire rapport de ses conclusions aux organes directeurs à leur session d'avril 2025. L'Administrateur révisera également les Règlements intérieurs des organes directeurs des FIPOL concernant les réunions et présentera une proposition concernant les éventuelles modifications nécessaires, compte tenu des discussions et des décisions du Conseil de l'OMI à sa session à venir de novembre 2024.

Les organes directeurs ont décidé de reporter l'examen définitif du format des futures réunions des FIPOL en personne jusqu'à la session d'avril 2025, date à laquelle ils auraient à leur disposition toutes les informations pertinentes pour prendre une décision en connaissance de cause.

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.