Résumé des sessions d'avril 2025 des organes directeurs

1er mai 2025



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 29 avril au jeudi 1er mai 2025 au siège de l'Organisation maritime internationale (OMI) à Londres. Soixante États Membres du Fonds de 1992, dont 21 États Membres du Fonds complémentaire, ainsi que sept États et 10 Organisations bénéficiant du statut d'observateur, ont participé aux sessions du Conseil d'administration du Fonds de 1992[<1>], 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 (84e session)

Des informations ont été fournies au Comité exécutif du Fonds de 1992 sur un certain nombre de dossiers ouverts pour des sinistres qui concernent les FIPOL. Cela comprenait des rapports faisant état des derniers faits récents quant aux sinistres suivants :

Terranova (Philippines, juillet 2024)

Le Comité exécutif a rappelé que le Fonds de 1992 et l'assureur du *Terranova*, Steamship Mutual, avaient pris des mesures pour établir conjointement deux Bureaux de soumission des demandes d'indemnisation aux Philippines, afin de faciliter la présentation des demandes d'indemnisation résultant de ce sinistre.

Au moment des sessions des organes directeurs, le Bureau de soumission des demandes d'indemnisation de la province de Bataan, qui avait été ouvert en octobre 2024, avait recueilli 2 693 demandes, et celui de Cavite, établi quant à lui en janvier 2025, en avait recueilli 6 959. Les deux Bureaux continuent de recueillir des demandes d'indemnisation.

Il a été signalé que le 11 novembre 2024, les FIPOL et Steamship Mutual avaient signé un accord sur des versements intérimaires au titre de ce sinistre.

<1> Dorénavant, toute référence au « Conseil d'administration du Fonds de 1992 » doit être lue comme signifiant « 25e session du Conseil d'administration du Fonds de 1992, agissant au nom de la 29e session extraordinaire de l'Assemblée du Fonds de 1992 ».

Au cours de la réunion d'avril 2025, l'Administrateur a remercié le Gouvernement philippin et les autorités locales des zones affectées pour leur assistance lors des visites effectuées sur place par des membres du Secrétariat. Il a remercié Steamship Mutual pour sa réaction proactive à ce sinistre et sa coopération continue avec le Fonds de 1992. La délégation des Philippines a salué l'Administrateur et le Secrétariat pour la visite effectuée aux Philippines en janvier 2025 et pour les échanges engagés avec les services du gouvernement local ainsi qu'avec plusieurs organismes du gouvernement national.

***Marine Honour* (Singapour, juin 2024)**

Les opérations de nettoyage et d'intervention à la suite de ce sinistre ont été menées à bien par les autorités malaisiennes et singapouriennes le 16 juillet 2024 et le 3 septembre 2024, respectivement.

Le propriétaire du navire et son assureur, QBE Insurance, ont soumis des demandes d'indemnisation au titre des frais pour les opérations de nettoyage et les activités entreprises pour limiter les risques de pollution ultérieurs, ainsi qu'au titre de frais relatifs à un programme de nettoyage des coques des bateaux de plaisance affectés par ce déversement. À la date du 28 avril 2025, le Fonds de 1992 avait approuvé les montants de USD 2 631 927, SGD 2 447 764, USD 2 770 592 et USD 1 189 082 pour les demandes d'indemnisation émanant de QBE au titre des frais de nettoyage. D'autres demandes d'indemnisation présentées par QBE sont en cours d'évaluation et des demandes supplémentaires sont attendues. Le Comité exécutif a pris note du fait que les dépenses de QBE découlant du sinistre avaient dépassé la limite prévue dans le cadre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et que le Fonds de 1992 avait accepté de verser à QBE un paiement provisoire de USD 11 millions. Ce montant comprend les sommes approuvées et prévoit également un certain nombre d'évaluations à venir qui seront menées par les experts internationaux étant parties prenantes au sinistre.

Des demandes d'indemnisation ont également été présentées par l'Autorité maritime et portuaire de Singapour et Sentosa Development Corporation. D'autres demandes d'indemnisation de la part d'organismes gouvernementaux à Singapour sont attendues.

Il a été rapporté au Comité exécutif que 309 demandes d'indemnisation avaient été déposées auprès du Bureau de soumission des demandes d'indemnisation de Singapour pour un montant total de quelque SGD 19,5 millions et USD 19 millions. Cent sept offres avaient été faites aux demandeurs, à l'exclusion de QBE, dont le montant s'élevait à quelque SDG 1,5 million et environ SGD 600 000 avaient été versés ou étaient en cours de versement à titre d'indemnisation. Dans une déclaration prononcée lors de la réunion, la délégation malaisienne a indiqué que le déversement avait affecté quatre grands centres de pêche et a confirmé qu'elle présenterait à nouveau des demandes d'indemnisation au nom des pêcheurs concernés, sous un nouveau format approprié, comme cela lui a été demandé.

Au cours de la session du Comité exécutif, l'Administrateur a exprimé sa gratitude au Gouvernement singapourien pour son intervention efficace face au sinistre. Il a remercié l'Autorité maritime et portuaire de Singapour pour la réunion qu'elle avait organisée avec le Fonds de 1992, et QBE pour sa coopération continue dans la gestion du sinistre. La délégation singapourienne a remercié l'Administrateur et le Secrétariat pour leur étroite coopération avec les organismes gouvernementaux singapouriens concernés par le sinistre.

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

Le Comité exécutif a noté que, depuis sa session de novembre 2024, des opérations d'enlèvement d'hydrocarbures avaient été entreprises par les sauveteurs engagés par les autorités de Trinité-et-Tobago et qu'un équivalent total de 31 998 barils d'hydrocarbures avaient été enlevés et livrés à une raffinerie de Trinité. Il a été signalé que les autorités de Trinité-et-Tobago avaient l'intention de vendre les hydrocarbures récupérés au mieux-disant à un acheteur international, afin de rembourser les coûts qu'elles avaient engagés et de réduire ainsi leur demande d'indemnisation contre le Fonds de 1992, mais qu'elles rencontraient des difficultés en raison de l'origine présumée des hydrocarbures. En mars 2025, la barge a été vendue pour récupération de la ferraille.

Au 28 avril 2025, 290 demandes d'indemnisation pour un montant total de USD 30,3 millions correspondant à une partie des opérations de nettoyage, et incluant 171 demandes d'indemnisation provenant du secteur de la pêche à Tobago, avaient été soumises au bureau de coordination de Trinité. Ces demandes sont en cours d'évaluation par les experts du Fonds de 1992. Le Comité exécutif a pris note du fait que des demandes d'indemnisation d'un montant total de GBP 13 633, EUR 45 328 et USD 3 434 avaient été soumises par les autorités de Bonaire, qui avaient 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. Il a également été pris note du fait que d'autres demandes correspondant aux coûts liés à l'opération de récupération des hydrocarbures à bord de la barge n'avaient pas encore été soumises et qu'aucune estimation des préjudices susceptibles de faire l'objet de demandes d'indemnisation dans le secteur du tourisme n'était actuellement disponible. Le Secrétariat continue de collaborer avec les demandeurs potentiels afin de déterminer l'ampleur de ces préjudices.

Au cours de la session du Comité exécutif, la délégation de Trinité-et-Tobago a indiqué qu'elle était reconnaissante à l'égard du Secrétariat pour l'assistance qu'il lui avait apportée. Cette délégation a souligné le fait que, bien que la pollution par les hydrocarbures ait été éliminée, plusieurs questions restaient en suspens, notamment la vente des hydrocarbures récupérés, le traitement des déchets d'hydrocarbures et la localisation du remorqueur *Solo Creed*.

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

Le Comité exécutif a rappelé que des efforts avaient été consentis pour indemniser les demandeurs du secteur de la pêche au fur et à mesure que les évaluations étaient prêtes et que, comme ce fut le cas pour le recueil des demandes, un processus était en place pour entrer en contact avec les demandeurs légitimes et les indemniser. En conséquence, à la fin de 2024, plus de 32 000 demandes émanant du secteur de la pêche avaient été réglées.

Au moment de la réunion, le bureau de soumission des demandes d'indemnisation avait enregistré un total de 39 822 demandes issues principalement du secteur de la pêche, pour un montant total d'indemnisation s'élevant à PHP 1 901,98 millions, USD 26,5 millions, EUR 2,7 millions et GBP 64 500. Le Fonds de 1992 et Shipowners' P&I Club avaient réglé 32 987 demandes d'indemnisation pour un montant total de quelque PHP 1 060,6 millions, USD 26,2 millions, EUR 2,7 millions et GBP 64 500. Au total, 3 478 demandes ont été rejetées.

Au cours des débats portant sur ce sinistre, la délégation philippine s'est félicitée des mesures prises rapidement par l'assureur du propriétaire du navire et par le Fonds de 1992 pour venir en aide aux personnes affectées par la pollution, notamment en établissant un Bureau de soumission des demandes d'indemnisation, ce qui a ouvert la voie à un traitement efficace des demandes. Elle a fait remarquer qu'en dépit des difficultés résultant du fait que certains demandeurs ne disposaient pas de comptes bancaires, le Fonds de 1992 avait trouvé un moyen alternatif pour les indemniser. Cette délégation a particulièrement remercié le Secrétariat pour la visite rendue aux Philippines en janvier 2025 pour aller à la rencontre des parties prenantes et répondre à leurs préoccupations.

***Prestige* (Espagne, novembre 2002)**

Le Comité exécutif a décidé d'autoriser l'Administrateur à faire appel d'un arrêt du tribunal judiciaire de Bordeaux (France) concernant le recours du Fonds de 1992 contre la société de classification du *Prestige* (American Bureau of Shipping [ABS]). Le tribunal avait rendu un jugement en février 2025, dans lequel il décidait que la CLC de 1992 s'appliquait à l'action engagée par le Fonds de 1992 contre l'ABS et que, par conséquent, celle-ci était prescrite au motif que l'action récursoire avait été engagée à une date ultérieure au sixième anniversaire du sinistre, comme le prévoit la CLC de 1992.

Toutes les délégations qui ont pris la parole sur cette question au cours de la session d'avril 2025 du Comité exécutif ont approuvé l'avis exprimé par l'Administrateur, selon lequel la CLC de 1992 ne s'applique pas aux actions en responsabilité délictuelle intentées contre des tiers tels que l'ABS et que, par conséquent, ces actions ne devraient pas être régies par la CLC de 1992, mais par le droit national.

Sinistres survenus en Fédération de Russie (Décembre 2024)

Le 15 décembre 2024, deux navires-citernes, le *Volgoneft 212* et le *Volgoneft 239*, ont été pris dans une tempête à l'extrême sud du détroit de Kertch, à l'embouchure de la mer Noire. En raison de cette tempête, le *Volgoneft 212* s'est brisé en deux et a coulé, ce qui a coûté la vie à un membre de son équipage. Le *Volgoneft 239* s'est lui aussi brisé en deux, mais seule sa partie avant a coulé, tandis que la partie arrière s'est échouée à proximité du port de Kavkaz. Les deux navires transportaient une cargaison de mazout, d'un volume total d'environ 8 450 tonnes de cargaison, dont on estime que 2 400 à 5 000 tonnes se sont déversées des deux navires. L'Administrateur a informé le Comité exécutif que le Fonds de 1992 avait tenu des discussions informelles avec des membres de la délégation russe et avait reçu une mise à jour sur l'état d'avancement des opérations d'intervention le 7 février 2025, confirmant que d'importants efforts de nettoyage étaient en cours. Il a toutefois ajouté qu'en l'absence d'informations concrètes, il était encore trop tôt pour estimer la probabilité et la manière dont ces sinistres pourraient avoir des répercussions pour les FIPOL.

Au cours de la session, la délégation de la Fédération de Russie a déclaré qu'une enquête était en cours sur les causes de ces sinistres. Cet État Membre du Fonds de 1992 a déclaré qu'il envisageait de soumettre une demande officielle aux FIPOL afin d'obtenir une indemnisation pour les pertes résultant de ces sinistres.

La délégation d'observateurs de l'Ukraine, qui est partie à la CLC de 1992 mais non à la Convention de 1992 portant création du Fonds, a déclaré que les deux navires-citernes concernés étaient dangereux et a exhorté la Fédération de Russie à agir de manière responsable, à se conformer au droit international et à veiller à la transparence de ses actions. D'autres délégations ont déclaré partager les vues exprimées par la délégation d'observateurs de l'Ukraine.

L'Administrateur a confirmé qu'il continuera de suivre l'avancée de ces sinistres et fera rapport de tout fait nouveau lors d'une prochaine session.

Autres sinistres

Le Secrétariat a également fourni des informations concernant les sinistres du *Redfferm* (Nigéria, mars 2009) et de l'*Agia Zoni II* (Grèce, septembre 2017).

Conseil d'administration du Fonds de 1992 (25e session) et Assemblée du Fonds complémentaire (13e session extraordinaire)

Au cours de leurs sessions simultanées, les organes directeurs ont pris plusieurs décisions et ont pris note d'un large éventail d'informations fournies par le biais de divers documents et présentations. Ils ont plus particulièrement pris en considération ce qui suit :

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

L'impact potentiel des sanctions internationales sur le régime international de responsabilité et d'indemnisation a de nouveau été souligné par l'Administrateur et le Secrétariat lors des sessions d'avril 2025 des organes directeurs. Comme ce fut le cas lors de réunions précédentes, des préoccupations ont été exprimées au sujet du nombre croissant de navires-citernes qui opèrent avec une assurance non conforme à la CLC de 1992 et à la Convention de 1992 portant création du Fonds, faisant tout particulièrement remarquer les risques que ces navires posent au regard des États Membres, de l'environnement et des contributaires des FIPOL. Les États Membres ont été vivement encouragés à veiller au respect des Conventions internationales en matière de sécurité et de responsabilité. L'attention a été attirée sur les lignes directrices émises par l'OMI et les Résolutions adoptées par les organes directeurs des FIPOL en novembre 2024, sensibilisant davantage au risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs.

Au cours de la réunion, plusieurs délégations ont appelé toutes les parties prenantes à respecter les obligations qui leur incombent afin de garantir que les hydrocarbures sont transportés par des navires sûrs et bien assurés, soulignant que le régime international d'indemnisation avait fait ses preuves, mais qu'il dépendait du respect des obligations de chaque État Membre.

Révision de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds – proposition de l'Inde

Au cours des sessions, la délégation de l'Inde a présenté un document dans lequel elle déclarait qu'il s'était écoulé un temps considérable depuis la dernière modification de la Convention de 1992 portant création du Fonds et que, depuis, le secteur maritime, le commerce et le transport des hydrocarbures, avaient connu des changements significatifs. Elle a en outre souligné que l'impact socioéconomique de la pollution maritime par les hydrocarbures avait également évolué, tout comme les technologies permettant de faire face à de tels sinistres.

L'Inde a proposé que le système de contribution des FIPOL soit réévalué afin d'assurer une répartition plus équitable de la responsabilité financière, qui inclurait à la fois les pays consommateurs d'hydrocarbures et les principaux pays producteurs d'hydrocarbures. Elle a également partagé des préoccupations concernant les sinistres impliquant des navires transportant moins de 2 000 tonnes métriques d'hydrocarbures pour lesquels il n'existe pas d'obligation de couverture d'assurance quant aux responsabilités liées à la pollution par les hydrocarbures. L'Inde a estimé que les réceptionnaires de cargaisons d'hydrocarbures de moins de 150 000 tonnes au sein d'un État contractant pourraient également verser des contributions et que la définition du terme « navire » selon la CLC de 1992 était susceptible de nécessiter une révision, car le fait qu'aucune mention quant à l'obligation d'en assurer la navigabilité n'y soit faite, pourrait ne pas être conforme aux principes de l'Organisation. Tenant compte de l'ensemble des éléments ci-dessus, cette délégation a proposé que le Conseil d'administration du Fonds de 1992 envisage de demander au Comité juridique de l'OMI de convoquer une conférence pour examiner et modifier la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Un long débat a suivi la présentation de cette proposition, au cours duquel le Président du Conseil d'administration du Fonds de 1992 a précisé que la convocation d'une conférence diplomatique nécessite un large soutien, suivi d'un travail préparatoire substantiel avant de pouvoir se tenir, et notamment une discussion approfondie des enjeux au sein de l'Assemblée du Fonds de 1992 ou à l'OMI. Il a également rappelé aux délégations que les organes directeurs avaient entrepris des travaux dans le passé pour déterminer s'il y avait lieu de modifier, non seulement le régime actuel d'indemnisation pour la pollution causée par les hydrocarbures, mais aussi pour celle causée par les substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD). Il a rappelé que ces travaux avaient respectivement abouti à l'élaboration du Protocole portant création du Fonds complémentaire et du Protocole SNPD de 2010. L'Administrateur a confirmé qu'il était conscient des préoccupations exprimées par l'Inde et a souligné que, depuis son entrée en fonction, il avait constamment cherché des moyens de répondre aux problématiques soulevées dans le cadre existant des Conventions .

Résumant les débats, le Président a pris note du fait que la grande majorité des délégations qui se sont exprimées n'ont pas appuyé les propositions de l'Inde. L'attention a particulièrement été attirée sur les risques liés à la réouverture des Conventions, qui pourrait entraîner une fragmentation du régime et la perte du fragile équilibre entre les propriétaires de navires et l'industrie pétrolière. Une forte inquiétude que cela n'affecte la capacité de verser des indemnités à l'avenir a également été exprimée.

De nombreuses délégations avaient pris note des préoccupations soulevées dans le document et avaient concédé que, même si le système n'était pas parfait, la longévité du régime d'indemnisation témoignait de son succès. Toute délégation souhaitant explorer davantage les points soulevés dans le document présenté par l'Inde était encouragée à soumettre des propositions détaillées, étayées par des éléments probants, démontrant la nécessité impérieuse de réviser les Conventions ainsi qu'une évaluation de l'impact potentiel que de telles révisions pourraient avoir.

Soumission des rapports sur les hydrocarbures et versement des contributions

Le Secrétariat a indiqué qu'au moment de la réunion, la mesure de report des paiements d'indemnités au titre de la Résolution n°12 de l'Assemblée du Fonds de 1992 et de la Résolution n°3 de l'Assemblée du Fonds complémentaire découlant du fait qu'un État présenterait des rapports sur les hydrocarbures en souffrance ou des contributions non acquittées depuis deux ans ou plus, était applicable à 16 États Membres.

Ces États ont été instamment priés de s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds, en soumettant les rapports sur les hydrocarbures en souffrance concernés et en veillant à s'acquitter promptement des contributions dues.

Le Secrétariat a également rendu compte de la mise en œuvre de la Résolution n° 13 de l'Assemblée du Fonds de 1992 et de la Résolution n° 5 de l'Assemblée du Fonds complémentaire concernant l'émission de factures aux contributaires sur la base d'estimations pour les cas où aucun rapport sur les hydrocarbures n'est soumis. Il a été signalé que l'Administrateur avait établi des factures à l'intention de six États Membres du Fonds de 1992, tous présentant des rapports sur les hydrocarbures en souffrance depuis plus de cinq ans, conformément à la Résolution n°13. Les organes directeurs ont exprimé leur gratitude à l'Administrateur pour les efforts visant à s'assurer que les États Membres s'acquittent de leurs obligations conventionnelles.

Convention SNPD de 2010

Le Secrétariat a rendu compte des diverses occasions qu'il avait saisies depuis les sessions de novembre 2024 pour promouvoir l'entrée en vigueur de la Convention SNPD de 2010, de dialoguer avec les États intéressés ainsi que d'autres parties prenantes et de partager des informations avec des représentants du secteur par le biais de divers ateliers ou d'autres activités de formation et de sensibilisation, souvent organisés en étroite coopération avec le Secrétariat de l'OMI.

En décembre 2024, le Secrétariat a souhaité la bienvenue à la nouvelle Responsable de projet SNPD, qui sera chargée de diriger et de piloter les activités relatives aux SNPD au sein des FIPOL et de collaborer avec les États Membres, les acteurs du secteur et les organisations intéressées afin d'accompagner l'entrée en vigueur de la Convention. La création de ce poste apporte un point de contact ainsi qu'une capacité supplémentaire au sein du Secrétariat pour effectuer les tâches nécessaires en appui à l'entrée en vigueur de la Convention et à la création du Fonds SNPD. Le Secrétariat a continué de travailler à l'élaboration du système de déclaration des cargaisons de SNPD donnant lieu à contribution et à l'avancement de la rédaction d'un manuel des demandes d'indemnisation.

Au moment des sessions d'avril 2025, huit États contractants étaient parties au Protocole SNPD de 2010 et l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas et la Suède s'étaient fermement engagés à coordonner leur adhésion au Protocole.

Questions de procédure – proposition du Panama

La délégation panaméenne a présenté un document contenant des propositions visant à renforcer la communication entre les FIPOL et les États Membres et entre les États eux-mêmes. À l'issue de l'examen du document, les organes directeurs ont reconnu que le droit de parole des délégations revêtait une grande importance et que les Règlements intérieurs pertinents devaient être appliqués et respectés de manière cohérente. Ils ont décidé de modifier les articles des Règlements intérieurs des organes directeurs afin d'aligner le libellé des trois langues officielles par rapport à l'expression « droit de parole », mais ont décidé de ne pas inclure une nouvelle règle visant à formaliser un processus de consultation entre les États et entre les États et le Secrétariat. Toutefois, les organes directeurs ont encouragé le renforcement d'une communication efficace les uns avec les autres par le biais de consultations volontaires fondées sur la confiance.

Hommages à Thomas Liebert

Avant l'ouverture officielle des sessions, le Président du Conseil d'administration du Fonds de 1992 a informé les délégations de la triste disparition, en janvier 2025, de M. Thomas Liebert, membre de longue date du Secrétariat des FIPOL. Toutes les personnes présentes dans la salle se sont levées pour observer une minute de silence en hommage à M. Liebert. Tout au long de la semaine de réunion, de nombreuses délégations, lors de leur première intervention, ont exprimé leurs sincères condoléances à sa famille et ses collègues. Du temps a également été spécialement dédié ultérieurement au cours des sessions pour que plusieurs délégations puissent rendre hommage à M. Liebert.

Prochaine réunion

Les organes directeurs ont décidé de tenir leurs futures réunions en présentiel, complétées par une participation à distance en mode « actif » (au format hybride), à partir des sessions prochaines prévues pour la semaine du 20 octobre 2025. Compte tenu de cette décision, les articles pertinents des Règlements intérieurs ont été modifiés en conséquence et l'Administrateur a été chargé d'élaborer un projet de circulaire présentant les pratiques établies des organes directeurs en matière de réunions, pour examen lors des prochaines sessions des organes directeurs. Les organes directeurs ont été informés qu'en raison d'un conflit de calendrier quant à la grande salle de conférence de l'OMI, il pourrait être nécessaire de tenir la prochaine réunion dans une autre salle de plus petite taille ou bien de la reporter à une date ultérieure.

_____

Remarque : ce document ne constitue qu'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 rubrique des Services documentaires du site Web des FIPOL : www.fipol.org.