



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

<b>Point 4 de l'ordre du jour</b>	IOPC/NOV24/4/3/2	
<b>Date</b>	22 octobre 2024	
<b>Original</b>	Anglais	
<b>Assemblée du Fonds de 1992</b>	92A29	●
<b>Comité exécutif du Fonds de 1992</b>	92EC83	
<b>Assemblée du Fonds complémentaire</b>	SA21	●

## RISQUE QUE PRÉSENTENT LES NAVIRES NON ASSURÉS ET PEU SÛRS

### Note du Secrétariat

<b>Résumé :</b>	Pour compléter les annexes II et III du document <a href="#">IOPC/NOV24/4/3</a> , nous avons publié une version épurée des projets de textes révisés des résolutions du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire concernant la sensibilisation au risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs, tels qu'ils figurent aux annexes I et II du présent document.
<b>Mesures à prendre :</b>	<u>Assemblée du Fonds de 1992 et Assemblée du Fonds complémentaire</u> Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

### 1 Introduction

Par souci de clarté et pour aider les États Membres à examiner les projets de textes révisés des résolutions du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire concernant la sensibilisation au risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs, des versions épurées des textes des résolutions ont été publiées, telles qu'elles figurent aux annexes I et II du présent document.

### 2 Mesures à prendre

Assemblée du Fonds de 1992 et Assemblée du Fonds complémentaire

L'Assemblée du Fonds de 1992 et l'Assemblée du Fonds complémentaire sont invitées à prendre note des informations contenues dans le présent document.

\* \* \*

## ANNEXE I

### PROJET DE RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE DU FONDS DE 1992

#### Sensibilisation au risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs

#### L'ASSEMBLÉE DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION DE 1992 POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES (Fonds de 1992)

**RAPPELANT** que, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992), un État partie a pour obligation fondamentale de s'assurer qu'un navire battant son pavillon ou qui touche ou quitte un port situé sur son territoire dispose de l'assurance requise ou d'une autre garantie financière,

**RAPPELANT ÉGALEMENT** que le non-respect de ces obligations conventionnelles peut mettre en jeu la responsabilité de l'État,

**RECONNAISSANT** que, si la grande majorité des propriétaires de navires assurant le transport d'hydrocarbures par mer le font de manière responsable et conformément aux prescriptions pertinentes de l'OMI, y compris les dispositions de la CLC de 1992 relatives à l'assurance et aux exigences de sécurité financière, de plus en plus de navires ne respectant pas les normes internationales transportent des hydrocarbures,

**PRENANT NOTE** avec regret et vive préoccupation de l'essor du transport de pétrole actuellement pratiqué par des navires peu sûrs et non assurés ou dont l'assurance n'est pas conforme à l'article VII de la CLC de 1992, qui met effectivement en péril les normes de sécurité et environnementales élaborées par l'Organisation maritime internationale (OMI), dont traite, dans une certaine mesure, la résolution A.1192(33) de l'Assemblée de l'OMI, et le régime international de responsabilité et d'indemnisation fondé sur la CLC de 1992, la Convention de 1992 portant création du Fonds et le Protocole portant création du Fonds complémentaire,

**NOTANT ÉGALEMENT** qu'il y a eu récemment plusieurs déversements d'hydrocarbures qui relèvent du champ d'application de la CLC de 1992, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et potentiellement du Protocole portant création du Fonds complémentaire, dans le cadre desquels les sources du déversement ne sont pas claires, le propriétaire du navire responsable n'est pas identifié, le navire n'est pas assuré, ou son assurance n'est pas conforme à l'article VII de la CLC de 1992,

**NOTANT AVEC PRÉOCCUPATION** qu'en vertu de l'article 4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, le Fonds de 1992 peut être amené à verser des indemnités aux victimes de pollution par les hydrocarbures dans l'État Membre touché sans aucune contribution de la part du propriétaire ou de l'assureur du navire,

**RECONNAISSANT** que le partage des responsabilités entre le secteur du transport maritime et le secteur pétrolier est essentiel au bon fonctionnement et à l'efficacité du régime international de responsabilité et d'indemnisation,

**CONSCIENT** que cette situation pourrait se poursuivre à l'avenir si aucune mesure n'est prise pour l'empêcher,

**NOTANT AVEC REGRET** que, bien que cette question ait fait l'objet de discussions au sein de l'Assemblée du Fonds de 1992 et du Comité juridique de l'OMI à plusieurs reprises, et qu'elle soit, dans une certaine mesure, l'objet de la Résolution A.1192(33) de l'Assemblée de l'OMI, un tel transport de pétrole continue d'être pratiqué par des navires peu sûrs et non assurés, ou dont l'assurance n'est pas conforme à l'article VII de la CLC de 1992,

**RECONNAISSANT** la nécessité de sensibiliser à la situation actuelle et de veiller à ce que les États et toutes les parties concernées s’acquittent de leurs obligations pour empêcher tout futur transport de pétrole par des navires non assurés ou dont l’assurance n’est pas conforme à l’article VII de la CLC de 1992 ou qui contreviennent gravement aux normes de sécurité et environnementales prévues par les conventions pertinentes de l’OMI,

- 1 **DEMANDE** instamment à tous les États de prendre les mesures nécessaires pour faire respecter les normes de sécurité et environnementales prévues par les conventions et les instruments pertinents de l’OMI ainsi que les obligations d’assurance applicables en vertu de l’article VII de la CLC de 1992 aux navires battant leur pavillon et à ceux touchant ou quittant un port sur leur territoire,
- 2 **RAPPELLE** à chaque État touché par un déversement que les FIPOL peuvent ne pas être tenus de verser des indemnités si la personne, y compris un État, subissant les dommages n’a pas pris toutes les mesures raisonnables en vertu des instruments pertinents pour engager les recours juridiques à sa disposition contre le propriétaire responsable des dommages en vertu de la CLC de 1992,
- 3 **ENCOURAGE** tous les États parties à la CLC de 1992 à suivre les recommandations figurant dans le document « Guidelines for Accepting Insurance Certificates and Insurance Companies, Financial Security Providers and Protection & Indemnity Clubs (P&I Clubs) », tel qu’il figure dans la circulaire LEG.1/Circ.16 de l’OMI,
- 4 **ENCOURAGE ÉGALEMENT** tous les États parties à la CLC de 1992 à suivre le processus d’échange de vues visé au paragraphe 7 de l’article VII de la Convention, s’ils estiment que l’assureur ou le garant porté sur le certificat d’assurance n’est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention,
- 5 **DEMANDE AUSSI INSTAMMENT** aux États mis en cause dans le cas d’un sinistre de pollution par les hydrocarbures causé par un navire non assuré ou dont l’assurance n’est pas conforme à l’article VII de la CLC de 1992, ou par un navire contrevenant gravement aux normes de sécurité et environnementales prévues par les conventions pertinentes de l’OMI de coopérer dans le cadre des enquêtes (y compris pénales, conformément à la législation nationale) menées concernant les causes de tels sinistres ou les personnes mises en cause (y compris l’identité du propriétaire du navire), ainsi que les raisons pour lesquelles des navires opéraient sans couverture assurantielle suffisante ou sans respecter les normes de sécurité et environnementales,
- 6 **ENCOURAGE** les États touchés par un tel sinistre à s’en référer au document d’orientation élaboré par l’Administrateur destiné aux États Membres concernant les enquêtes 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,
- 7 **CHARGE** l’Administrateur de continuer de protéger les intérêts des FIPOL et les intérêts des États Membres et de promouvoir le recours à des assureurs qui se conforment pleinement à leurs obligations en vertu de l’article VII de la CLC de 1992, afin de garantir que le régime international de responsabilité et d’indemnisation puisse fonctionner comme prévu,
- 8 **CHARGE ÉGALEMENT** l’Administrateur de continuer d’engager des actions récursoires en cas de survenue de sinistres dont les FIPOL ont à connaître dans le cadre desquels le propriétaire/l’assureur du navire ne s’acquitte pas de ses obligations en vertu de la CLC de 1992.

\* \* \*

## ANNEXE II

### PROJET DE RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE DU FONDS COMPLÉMENTAIRE

#### Sensibilisation au risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs

#### L'ASSEMBLÉE DU FONDS COMPLÉMENTAIRE INTERNATIONAL D'INDEMNISATION DE 2003 POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES (Fonds complémentaire)

**RAPPELANT** que, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992), un État partie a pour obligation fondamentale de s'assurer qu'un navire battant son pavillon ou qui touche ou quitte un port situé sur son territoire dispose de l'assurance requise ou d'une autre garantie financière,

**RAPPELANT ÉGALEMENT** que le non-respect de ces obligations conventionnelles peut mettre en jeu la responsabilité de l'État,

**GARDANT À L'ESPRIT** qu'en vertu du paragraphe 2 de l'article 6 du Protocole portant création du Fonds complémentaire, une demande constituée contre le Fonds de 1992 doit être considérée comme une demande constituée par le même demandeur contre le Fonds complémentaire,

**RECONNAISSANT** que, si la grande majorité des propriétaires de navires assurant le transport d'hydrocarbures par mer le font de manière responsable et conformément aux prescriptions pertinentes de l'OMI, y compris les dispositions de la CLC de 1992 relatives à l'assurance et aux exigences de sécurité financière, de plus en plus de navires ne respectant pas les normes internationales transportent des hydrocarbures,

**PRENANT NOTE** avec regret et vive préoccupation de l'essor du transport de pétrole actuellement pratiqué par des navires peu sûrs et non assurés ou dont l'assurance n'est pas conforme à l'article VII de la CLC de 1992, qui met effectivement en péril les normes de sécurité et environnementales élaborées par l'Organisation maritime internationale (OMI), dont traite, dans une certaine mesure, la résolution A.1192(33) de l'Assemblée de l'OMI, et le régime international de responsabilité et d'indemnisation fondé sur la CLC de 1992, la Convention de 1992 portant création du Fonds et le Protocole portant création du Fonds complémentaire de 2003,

**NOTANT ÉGALEMENT** qu'il y a eu récemment plusieurs déversements d'hydrocarbures qui relèvent du champ d'application de la CLC de 1992, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et potentiellement du Protocole portant création du Fonds complémentaire, dans le cadre desquels les sources du déversement ne sont pas claires, le propriétaire du navire responsable n'est pas identifié, le navire n'est pas assuré, ou son assurance n'est pas conforme à l'article VII de la CLC de 1992,

**NOTANT AVEC PRÉOCCUPATION** qu'en vertu de l'article 4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Protocole portant création du Fonds complémentaire, le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire peuvent être amenés à verser des indemnités aux victimes de pollution par les hydrocarbures dans l'État Membre touché sans aucune contribution de la part du propriétaire ou de l'assureur du navire,

**RECONNAISSANT** que le partage des responsabilités entre le secteur du transport maritime et le secteur pétrolier est essentiel au bon fonctionnement et à l'efficacité du régime international de responsabilité et d'indemnisation,

**CONSCIENT** que cette situation pourrait se poursuivre à l'avenir si aucune mesure n'est prise pour l'empêcher,

**NOTANT AVEC REGRET** que, bien que cette question ait fait l'objet de discussions au sein des Assemblées du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire, ainsi que du Comité juridique de l'OMI à plusieurs reprises, et qu'elle soit, dans une certaine mesure, l'objet de la Résolution A.1192(33) de l'Assemblée de l'OMI, un tel transport de pétrole continue d'être pratiqué par des navires peu sûrs et non assurés, ou dont l'assurance n'est pas conforme à l'article VII de la CLC de 1992,

**RECONNAISSANT** la nécessité de sensibiliser à la situation actuelle et de veiller à ce que les États et toutes les parties concernées s’acquittent de leurs obligations pour empêcher tout futur transport de pétrole par des navires non assurés ou dont l’assurance n’est pas conforme à l’article VII de la CLC de 1992 ou qui contreviennent gravement aux normes de sécurité et environnementales prévues par les conventions pertinentes de l’OMI,

- 1 **DEMANDE** instamment à tous les États de prendre les mesures nécessaires pour faire respecter les normes de sécurité et environnementales prévues par les conventions et les instruments pertinents de l’OMI ainsi que les obligations d’assurance applicables en vertu de l’article VII de la CLC de 1992 aux navires battant leur pavillon et à ceux touchant ou quittant un port sur leur territoire,
- 2 **RAPPELLE** à chaque État touché par un déversement que les FIPOL peuvent ne pas être tenus de verser des indemnités si la personne, y compris un État, subissant les dommages n’a pas pris toutes les mesures raisonnables en vertu des instruments pertinents pour engager les recours juridiques à sa disposition contre le propriétaire responsable des dommages en vertu de la CLC de 1992,
- 3 **ENCOURAGE** tous les États parties à la CLC de 1992 à suivre les recommandations figurant dans le document « Guidelines for Accepting Insurance Certificates and Insurance Companies, Financial Security Providers and Protection & Indemnity Clubs (P&I Clubs) », tel qu’il figure dans la circulaire LEG.1/Circ.16 de l’OMI,
- 4 **ENCOURAGE ÉGALEMENT** tous les États parties à la CLC de 1992 à suivre le processus d’échange de vues visé au paragraphe 7 de l’article VII de la Convention, s’ils estiment que l’assureur ou le garant porté sur le certificat d’assurance n’est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention,
- 5 **DEMANDE AUSSI INSTAMMENT** aux États mis en cause dans le cas d’un sinistre de pollution par les hydrocarbures causé par un navire non assuré ou dont l’assurance n’est pas conforme à l’article VII de la CLC de 1992, ou par un navire contrevenant gravement aux normes de sécurité et environnementales prévues par les conventions pertinentes de l’OMI, de coopérer dans le cadre des enquêtes (y compris pénales conformément à la législation nationale) menées concernant les causes de tels sinistres ou les personnes mises en cause (y compris l’identité du propriétaire du navire), ainsi que les raisons pour lesquelles des navires opéraient sans couverture assurantielle suffisante ou sans respecter les normes de sécurité et environnementales,
- 6 **ENCOURAGE** les États touchés par un tel sinistre à s’en référer au document d’orientation élaboré par l’Administrateur destiné aux États Membres concernant les enquêtes 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,
- 7 **CHARGE** l’Administrateur de continuer de protéger les intérêts des FIPOL et les intérêts des États Membres et de promouvoir le recours à des assureurs qui se conforment pleinement à leurs obligations en vertu de l’article VII de la CLC de 1992, afin de garantir que le régime international de responsabilité et d’indemnisation puisse fonctionner comme prévu,
- 8 **CHARGE ÉGALEMENT** l’Administrateur de continuer d’engager des actions récursoires en cas de survenue de sinistres dont les FIPOL ont à connaître dans le cadre desquels le propriétaire/l’assureur du navire ne s’acquitte pas de ses obligations en vertu de la CLC de 1992.