



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/MAR21/3/5	
Date	18 mars 2021	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds de 1992	92AES24	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC75	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SAES8	

## SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE — FONDS DE 1992

### SINISTRE SURVENU EN ISRAËL

#### Note du Secrétariat

<b>Objet du document:</b>	Informar le Comité exécutif du Fonds de 1992 de ce nouveau sinistre.
<b>Résumé:</b>	<p>Le 19 février 2021, le Gouvernement israélien a contacté le Fonds de 1992 afin de solliciter son aide concernant un déversement mystère. Les autorités ont indiqué que, quelques jours plus tôt, des boulettes d'hydrocarbures ont commencé à s'échouer le long des côtes israéliennes. Elles estiment qu'un déversement a eu lieu dans les eaux de la zone économique exclusive (ZEE) d'Israël. L'origine du déversement n'était toutefois pas identifiée à ce moment-là.</p> <p>Une enquête est en cours. Au départ, les efforts engagés pour déterminer la cause du déversement se sont concentrés sur l'identification des navires se trouvant à proximité du lieu du déversement. À l'issue de vérifications poussées, les autorités israéliennes estiment que les hydrocarbures ont été rejetés par un navire-citerne transportant du pétrole brut<sup>&lt;1&gt;</sup>.</p> <p>Des opérations de nettoyage ont été engagées sous la direction de la Division de la protection de l'environnement marin du Ministère israélien de l'environnement, dans le cadre de son plan national d'intervention en cas de pollution marine, les autorités locales étant chargées d'organiser les interventions sur les plages.</p> <p>À la date de rédaction du présent document, on estimait que 60 % du littoral pollué avait été nettoyé par du personnel de première intervention, constitué de fonctionnaires et de bénévoles. Le travail des bénévoles, au nombre de 7 000 à 12 000 par jour, était organisé et supervisé par une organisation non gouvernementale israélienne et par les autorités locales.</p> <p>Les premières estimations des coûts d'intervention dans le cadre de ce déversement d'hydrocarbures se situent aux alentours de ILS 9 millions à 45 millions (USD 2,7 millions à 13,6 millions)<sup>&lt;2&gt;</sup>.</p>
<b>Faits nouveaux:</b>	À la suite de la notification du sinistre par les autorités israéliennes, le Fonds de 1992 a chargé des experts techniques de se rendre en Israël pour prélever des échantillons d'hydrocarbures à des fins d'analyse. Les résultats de ces analyses sont actuellement attendus.

<1> Selon les analyses préliminaires effectuées par l'Université de Jérusalem.

<2> Sur la base du taux de change au 1er mars 2021, soit 1 USD = ILS 3,306.

Le Fonds de 1992 devra étudier l'ensemble des questions relatives à ce sinistre sur la base des éléments de preuve communiqués et conformément aux conventions internationales.

Les autorités israéliennes pensent avoir identifié le navire à l'origine du rejet d'hydrocarbures et estiment qu'il s'agit d'un 'navire' au sens du paragraphe 1 de l'article premier de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992). Elles estiment également que la substance rejetée correspond à des 'hydrocarbures' au sens du paragraphe 5 de l'article premier de la CLC de 1992.

**Mesures à prendre:**

Comité exécutif du Fonds de 1992

Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

**1 Résumé du sinistre (sur la base des informations concernant le navire qui serait, selon les autorités israéliennes, à l'origine du déversement)**

Navire	Inconnu, mais qui serait le <i>MT Emerald</i> (construit en 2002, 62 247 tjb)
Date du sinistre	1er février 2021/2 février 2021 (date présumée)
Lieu du sinistre	À 130 km au large des côtes israéliennes, dans la ZEE d'Israël (lieu présumé)
Cause du sinistre	Inconnue, faisant l'objet d'une enquête
Quantité d'hydrocarbures déversée	Inconnue, faisant l'objet d'une enquête
Zone touchée	Littoral israélien (environ 190 km) par des boulettes d'hydrocarbures
État du pavillon du navire	Inconnu, mais serait le Panama
Tonnage brut	Inconnu, mais serait de 62 247 tjb
Assureur P&I	Inconnu
Limite fixée par la CLC	Si la CLC de 1992 devait s'appliquer et que le <i>MT Emerald</i> était à l'origine du sinistre: 40,63 millions de DTS (USD 58,37 millions) <sup>&lt;3&gt;</sup>
Limite fixée par la CLC et par la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (USD 291,65 millions)
Procédures judiciaires	Aucune poursuite judiciaire engagée à ce jour

**2 Rappel des faits, tels que fournis par les autorités israéliennes**

- 2.1 Selon les informations fournies par le Gouvernement israélien, entre le 1er et le 2 février 2021, un déversement d'hydrocarbures a eu lieu dans les eaux côtières de la zone économique exclusive (ZEE) d'Israël. Le sinistre aurait eu lieu à environ 130 km au large des côtes israéliennes à l'ouest-nord-ouest.
- 2.2 Le 17 février, des boulettes d'hydrocarbures d'une substance qui serait du pétrole brut<sup><4></sup> ont commencé à s'échouer le long du littoral israélien, allant par gravité décroissante de la pollution moyenne à lourde jusqu'à de très légères boulettes d'hydrocarbures clairsemées. La pollution a touché l'intégralité du littoral à des degrés divers.

<3> Sur la base du taux de change au 1er mars 2021, soit 1 DTS = USD 1,43671.

<4> Selon les analyses préliminaires effectuées par l'Université de Jérusalem.

- 2.3 La Division israélienne de la protection de l'environnement marin a réagi au titre de son plan national d'intervention en cas de pollution marine et a pris le contrôle de la réponse globale au déversement, en s'appuyant sur les autorités locales, chargées d'organiser les interventions sur les plages. Une entreprise a été chargée de collecter les déchets d'hydrocarbures en vue de leur élimination.
- 2.4 Des opérations de nettoyage ont été engagées en faisant appel à des autorités municipales, à l'autorité chargée des sites naturels et des parcs, et à des fonctionnaires et des bénévoles, au nombre de 7 000 à 12 000 par jour, organisés et supervisés par une organisation non gouvernementale (ONG) israélienne et par les autorités locales. Une interdiction de pêche de deux semaines a été imposée dans certaines zones du littoral pollué.
- 2.5 À la date de rédaction du présent document, les autorités israéliennes estimaient qu'environ 60 % du littoral pollué avait été nettoyé par du personnel de première intervention.

*Discussions entre le Gouvernement israélien et le Fonds de 1992*

- 2.6 Le 19 février 2021, les autorités israéliennes ont contacté le Fonds de 1992 afin de solliciter son aide et ses conseils concernant l'origine du déversement, qui était alors inconnue.
- 2.7 Au cours des premières discussions, l'Administrateur a déclaré que, s'il n'était pas possible d'identifier l'origine de la pollution, plusieurs critères devraient être remplis avant que le Fonds de 1992 puisse qualifier le sinistre de 'déversement mystère'.
- 2.8 L'Administrateur a indiqué que ces critères comprenaient notamment la nécessité que le sinistre concerne des 'hydrocarbures' au sens du paragraphe 5 de l'article premier de la CLC de 1992 identifiés comme étant à l'origine de la pollution, provenant d'un 'navire' au sens du paragraphe 1 de l'article premier de la CLC de 1992<sup><5></sup>.

Enquête des autorités israéliennes sur la cause du sinistre

*Recherches pour identifier l'origine du déversement d'hydrocarbures*

- 2.9 Les autorités israéliennes ont entamé leurs recherches pour identifier l'origine du déversement d'hydrocarbures et ont au départ réduit leur périmètre à dix navires, ne tenant pas compte des navires qui ne se trouvaient manifestement pas à proximité du lieu de l'origine du déversement. Par la suite, lorsqu'il est apparu que le déversement avait eu lieu avant le 11 février et probablement autour du 5 février (après examen d'images satellites et application d'un modèle de déversement d'hydrocarbures), la liste des navires suspectés a été allongée à 39 navires, puis ramenée à quelques navires-citernes uniquement, en raison des résultats d'analyse des boulettes d'hydrocarbures selon lesquels il s'agissait de pétrole brut.
- 2.10 Les autorités israéliennes ont étudié des données provenant du système d'identification automatique des navires (SIA) et des images satellites qui indiquaient, selon elles, que le navire responsable du déversement était le *MT Emerald* (62 247 tjb), un navire-citerne battant pavillon panaméen, immatriculé aux Îles Marshall, et dont on pensait au départ qu'il appartenait à une société iranienne.
- 2.11 Convaincues que le déversement d'hydrocarbures provenait du *MT Emerald*, les autorités israéliennes ont étudié les données satellites et l'historique des données du SIA afin d'établir les voyages récents effectués par ce navire, qui ont révélé ce qui suit:
- a) Le navire a embarqué du pétrole brut sur l'île de Kharg (Iran) le 17 janvier 2021. D'après les informations relatives à son passage par le canal de Suez, son tirant d'eau était alors de 14,3 mètres, ce qui indique qu'il était chargé à plein de 112 000 tonnes de cargaison;

---

<5> Le Fonds de 1992 a dépêché ses propres experts pour obtenir des échantillons des hydrocarbures déversés à des fins d'analyse.

- b) Le 1er février 2021, le navire est entré dans la ZEE de l'Égypte et, après avoir emprunté le canal de Suez, il a éteint son SIA, qui n'est réapparu qu'au bout de 23 heures, à 230 milles marins au nord, à proximité de la ZEE de Chypre et au large de la Syrie (Lattaquié);
- c) Le 2 février 2021, le *MT Emerald* a été localisé dans la ZEE d'Israël à environ 130 km du littoral israélien;
- d) Le 5 février 2021, un important déversement d'hydrocarbures a été identifié par satellite et notifié aux autorités israéliennes par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM). Le déversement a également été confirmé par des satellites de l'Administration nationale sur les océans et l'atmosphère (NOAA) des États-Unis, sollicitée pour obtenir des informations concernant la même date et le même lieu;
- e) Le déversement a eu lieu dans les eaux de la ZEE d'Israël, entre le 1er et le 2 février 2021. Un cercle de 50 milles marins autour du lieu du déversement d'hydrocarbures le 5 février a été tracé et exploré, et l'analyse des données du SIA tend à indiquer qu'aucun navire-citerne autre que le *MT Emerald* ne se trouvait dans cette zone du 1er au 5 février.
- f) Entre le 3 et le 14 février, grâce au SIA, le *MT Emerald* a de nouveau été repéré en haute mer, se livrant avec un autre navire non identifié à un déchargement dans le cadre d'opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire;
- g) Le 14 février, au moyen d'opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire, le *MT Emerald* a déchargé sa cargaison vers un autre navire, le *MT Lotus* (battant pavillon iranien), qui a navigué vers un port et une raffinerie en Syrie. À son retour en Iran, le *MT Emerald* affichait un tirant d'eau de 8,3 mètres ;
- h) Le 17 février 2021, des boulettes d'hydrocarbures se sont échouées le long des côtes israéliennes lors d'une tempête caractérisée par des vagues de 4 mètres de hauteur et des vents forts allant jusqu'à 35 à 50 nœuds; des boulettes d'hydrocarbures ont continué de s'échouer sur le littoral, en quantité et dans des zones diverses, jusqu'au 13 mars.

- 2.12 Les autorités israéliennes déclarent qu'il n'y a pas d'autre source de pétrole brut dans la ZEE d'Israël ni d'oléoduc terrestre susceptible d'être une source de pétrole brut, dans la zone indiquée plus haut.
- 2.13 Une enquête sur la cause du sinistre est en cours et ses conclusions ne sont pas encore connues.
- 2.14 Les autorités israéliennes ont recueilli des échantillons des hydrocarbures déversés. Ceux-ci ont été analysés par l'Institut israélien de l'énergie et de l'environnement et par l'Université de Jérusalem. Les résultats des analyses semblent indiquer que les hydrocarbures déversés étaient du pétrole brut.

#### *Demandes d'indemnisation*

- 2.15 Les autorités israéliennes n'ont pas encore formulé de demande d'indemnisation au titre des coûts des opérations de nettoyage, mais elles ont indiqué au départ que le coût total du déversement se situerait entre ILS 45 millions (USD 13,6 millions), versé par le Ministère de l'environnement aux autorités locales et au titre des coûts liés à l'élimination des déchets et des activités de surveillance environnementale, et ILS 100 millions (USD 30,2 millions), comprenant le manque à gagner lié à l'interdiction de pêche de deux semaines.

Enquête sur la cause du sinistre menée par le Fonds de 1992

*Analyse des hydrocarbures déversés*

- 2.16 Le Fonds de 1992 a chargé des experts techniques de se rendre en Israël pour prélever des échantillons à des fins d'analyse. Cependant, en raison de la pandémie de COVID-19 et des difficultés actuelles de déplacement à l'étranger, l'organisation du déplacement et la collecte d'échantillons d'hydrocarbures ont été reportées et, par conséquent, les résultats de l'analyse des prélèvements ne sont pas encore prêts à être publiés.

*Renseignements concernant le navire*

- 2.17 Le Fonds de 1992 a été informé du fait que le *MT Emerald* appartenait, jusqu'au 23 décembre 2020, à une société libyenne, mais qu'il a été vendu à une société immatriculée dans les Îles Marshall, Oryx Shipping Ltd., qui appartiendrait à une famille syrienne installée en Grèce. Le Fonds de 1992 a demandé à ses avocats grecs d'enquêter plus avant et attend des informations plus détaillées.

*Renseignements concernant l'assurance*

- 2.18 Jusqu'au 23 décembre 2020, le navire-citerne était assuré par le West of England P&I Club, mais la couverture a été retirée à cette date suite à la vente du navire. On ne sait pas auprès de quelle compagnie la police d'assurance a été souscrite.

*Prise de contact du Fonds de 1992 avec la délégation de la République islamique d'Iran*

- 2.19 L'Administrateur a informé la délégation iranienne du potentiel nouveau sinistre dont le Fonds de 1992 pourrait avoir à connaître compte tenu des allégations selon lesquelles le navire-citerne appartenait à une société iranienne et transportait des hydrocarbures depuis l'Iran.

**3 Applicabilité des Conventions**

- 3.1 Israël est partie à la CLC de 1992 et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 3.2 La question qui se pose est celle de savoir si la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent. Elle devra être étudiée sur le fondement des éléments de preuve disponibles, compte tenu de la définition des termes 'navire' et hydrocarbures' figurant dans la CLC de 1992.
- 3.3 Le paragraphe 1 de l'article premier de la CLC de 1992 définit le terme 'navire' comme suit: 'tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac'.
- 3.4 Le paragraphe 5 du même article définit le terme 'hydrocarbures' comme suit: 'tous les hydrocarbures minéraux persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire'.
- 3.5 Pour que la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent, les autorités devront établir que les hydrocarbures déversés étaient du pétrole brut et non du fuel-oil. La raison en est que le pétrole brut est transporté dans les navires tels que définis dans la CLC de 1992, alors que le fuel-oil est transporté dans de nombreux types de bâtiments et utilisé en tant qu'hydrocarbure de

soute. En outre, les autorités devront également établir que le pétrole brut retrouvé sur les côtes n'aurait pas pu provenir d'une autre source, et notamment d'un oléoduc, d'une raffinerie ou d'un réservoir à hydrocarbures, et qu'il provient forcément d'un pétrolier de passage.

- 3.6 Dans l'attente des résultats de l'analyse des prélèvements effectués par les experts du Fonds de 1992, on ne sait pas encore quelle substance a été déversée ni d'où proviennent les hydrocarbures.

#### **4 Procédure en limitation**

Aucune procédure en limitation n'a été engagée à ce jour.

#### **5 Procédures civiles**

Aucune procédure judiciaire n'a été engagée à ce jour.

#### **6 Point de vue de l'Administrateur**

- 6.1 L'Administrateur a indiqué aux autorités israéliennes que le Fonds de 1992 est prêt à leur apporter son aide dans cette situation difficile causée par un déversement d'hydrocarbures d'origine inconnue.

- 6.2 Il note que les résultats des prélèvements d'hydrocarbures effectués par les experts techniques du Fonds de 1992 sont pour le moment attendus et qu'il est actuellement impossible de se prononcer avec certitude sur l'applicabilité éventuelle des Conventions et, le cas échéant, sur la question de savoir quel bâtiment est à l'origine du sinistre. De nombreux éléments tendent à indiquer que le navire responsable pourrait être le *MT Emerald*, bien que cela doive encore être confirmé, tout comme l'identité de son propriétaire et ses modalités d'assurance.

- 6.3 L'Administrateur note en outre qu'en raison des incertitudes quant à l'identification des hydrocarbures, ainsi que du navire à l'origine du déversement d'hydrocarbures, on ne sait pas si les Conventions s'appliquent et si le Fonds de 1992 aura à connaître de ce sinistre.

- 6.4 L'Administrateur suivra l'évolution de ce dossier et fera rapport des résultats de l'analyse des hydrocarbures déversés lors d'une prochaine session.

#### **7 Mesures à prendre**

##### Comité exécutif du Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 est invité à prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

---