



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

1.1

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/ JUL21/3/1	
Date	7 juin 2021	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds de 1992	92AES25	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC76	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SAES9	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE — FONDS DE 1992

SINISTRE SURVENU EN ISRAËL

Note du Secrétariat

Objet du document :	Décider si la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent à ce sinistre.
Résumé :	<p>En février 2021, le Gouvernement israélien a contacté le Fonds de 1992 afin de solliciter son aide concernant des hydrocarbures retrouvés le long des côtes israéliennes et qui auraient été causés par un déversement mystère. Le Gouvernement israélien a fait savoir que des boulettes d'hydrocarbures avaient commencé à s'échouer le long de son littoral et qu'il estimait qu'un déversement avait eu lieu dans les eaux de la zone économique exclusive (ZEE) d'Israël. L'origine du déversement n'avait toutefois pas été identifiée.</p> <p>Des boulettes d'hydrocarbures ont touché l'ensemble du littoral méditerranéen d'Israël à des degrés divers. Des opérations de nettoyage ont été engagées sous la direction de la Division de la protection de l'environnement marin du Ministère israélien de la protection 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>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. Selon les analyses des hydrocarbures à l'origine de la pollution effectuées par deux laboratoires israéliens, le produit échoué le long des côtes était du pétrole brut, et les autorités estiment que les hydrocarbures ont été rejetés par un navire-citerne, c'est-à-dire un navire tel que défini par la CLC de 1992.</p> <p>Suite aux informations reçues des autorités israéliennes, le Fonds de 1992 a engagé des experts spécialisés dans l'analyse et l'identification de pétrole et leur a demandé de se rendre en Israël afin de prélever des échantillons de boulettes d'hydrocarbures sur différents sites à des fins d'analyse. Il a été demandé aux experts d'étudier la nature des hydrocarbures et de donner leur avis quant aux sources potentielles de ceux-ci.</p>
Faits nouveaux :	Les experts mandatés par le Fonds de 1992 ont prélevé de nombreux échantillons le long des côtes israéliennes et les ont fait analyser dans leur laboratoire au Royaume-Uni. Les résultats ont démontré que les échantillons étaient du pétrole brut provenant d'une source unique. Dans leur rapport, les experts ont recensé les origines potentielles des hydrocarbures et ont conclu qu'en l'absence de plateformes ou d'oléoducs de pétrole brut dans la zone, la seule source possible était un navire-citerne transportant du pétrole brut.

La composition des hydrocarbures prélevés cadrerait avec un lavage au pétrole brut, ce qui indiquerait dès lors que l'origine était un rejet illégal récent d'un navire-citerne inconnu, et non un sinistre ancien.

Bien qu'il n'ait pas été possible d'établir les quantités concernées en l'espèce, les experts ont conclu qu'un volume relativement faible d'eaux de lavage pompé par-dessus bord pouvait entraîner une pollution de l'ampleur du sinistre en question s'il s'était répandu sur une vaste zone.

Les premières estimations des coûts d'intervention dans le cadre de ce déversement d'hydrocarbures se situent actuellement aux alentours de ILS 55 millions (GBP 12,1 millions)^{<1>}. Des dépenses et des demandes d'indemnisation pour préjudice économique sont par ailleurs attendues. Les opérations de nettoyage étaient pour la plupart achevées mi-avril 2021.

Les autorités israéliennes ont-elles aussi effectué une analyse des hydrocarbures retrouvés le long de leurs côtes et ont également conclu que la pollution avait été causée par du pétrole brut.

En octobre 2002, le Comité exécutif a décidé que la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquait également aux déversements d'hydrocarbures persistants même si le navire d'où provenaient les hydrocarbures ne pouvait être identifié, pour autant qu'il était démontré à la satisfaction du Fonds de 1992 ou, en cas de différend, à la satisfaction du tribunal compétent que les hydrocarbures provenaient d'un navire tel que défini dans la CLC de 1992.

D'après les enquêtes effectuées par les experts du Fonds de 1992, la pollution a été causée par du pétrole brut et n'aurait pas pu provenir d'une autre source qu'un pétrolier de passage.

Sur la base des avis reçus des experts du Fonds de 1992, l'Administrateur estime que la pollution qui a touché les côtes israéliennes pourrait être considérée comme un déversement d'origine inconnue (dit « déversement mystère ») et qu'à ce titre, la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent.

Mesures à prendre :

Comité exécutif du Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 est invité à :

- a) prendre note des informations contenues dans le présent document ;
- b) décider si la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent à ce sinistre ; et
- c) décider s'il y a lieu d'autoriser l'Administrateur à verser des indemnités au titre de ce sinistre.

<1>

Le taux de change utilisé dans ce document se base sur celui en vigueur au 18 juin 2021, soit 1 GBP = ILS 4,5269 et 1 GBP = DTS 0,9687.

2 **Résumé du sinistre**

Navire	Inconnu
Date du sinistre	1er février 2021/2 février 2021 (date présumée)
Lieu du sinistre	ZEE d'Israël (lieu présumé)
Cause du sinistre	Inconnue (cause présumée être un navire transportant du pétrole brut)
Quantité d'hydrocarbures déversée	Inconnue
Zone touchée	Littoral israélien (environ 170 km) par des boulettes d'hydrocarbures
État du pavillon du navire	Inconnu
Tonnage brut	Inconnu
Assureur P&I	Inconnu
Limite fixée par la CLC	Inconnue
Limite fixée par la CLC et par la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (GBP 209,5 millions)
Procédures judiciaires	Aucune poursuite judiciaire engagée à ce jour

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

- 3.1 Selon les informations fournies par le Gouvernement israélien, entre le 1^{er} et le 2 février 2021, un déversement d'hydrocarbures a eu lieu dans les eaux côtières de la ZEE d'Israël. Le sinistre aurait eu lieu dans la ZEE d'Israël, au large du littoral à l'ouest-nord-ouest.
- 3.2 Le 17 février, des boulettes d'hydrocarbures d'une substance qui serait du pétrole brut^{<2>} 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.
- 3.3 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.
- 3.4 Des opérations de nettoyage ont été menées grâce à la mobilisation d'agents d'autorités municipales, d'autorités chargées des sites naturels et des parcs, de fonctionnaires et de 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.
- 3.5 Les opérations de nettoyage étaient largement achevées mi-avril 2021, même si l'enlèvement d'hydrocarbures à plusieurs endroits, principalement dans le centre et le nord du pays, jusqu'à la frontière nord, est encore en cours. À fin avril 2021, quelque 1 360 tonnes de débris et de déchets d'hydrocarbures avaient été collectées sur les plages et transportées au centre de traitement.
- 3.6 Des interdictions de pêche et de baignade ont été prononcées dès l'échouage des premières boulettes d'hydrocarbures sur le littoral. Les restrictions imposées aux pêcheries ont été levées début mars 2021, et les interdictions de baignade mi-mars 2021.

^{<2>} Selon les analyses effectuées par l'Université hébraïque de Jérusalem.

4 Demandes d'indemnisation

4.1 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 aux alentours de ILS 55 millions (GBP 12,1 millions), répartis comme suit :

- ILS 30 millions (GBP 6,6 millions) au titre des coûts engagés par les autorités côtières locales ;
- ILS 10 millions (GBP 2,2 millions) au titre du traitement et de l'élimination des déchets ;
- ILS 5 millions (GBP 1,1 million) au titre du suivi et de la recherche marine ;
- ILS 5 millions (GBP 1,1 million) au titre des opérations de surveillance, d'enquête, d'inspection et de contrôle ;
- ILS 5 millions (GBP 1,1 million) au titre de la gestion des campagnes de bénévolat (fonctionnement et équipements) ;

4.2 D'autres demandes d'indemnisation au titre du préjudice économique subi par les pêcheurs, les clubs de plongée et autres fournisseurs et entreprises d'équipement de plage, sont attendues.

5 Applicabilité des Conventions

5.1 Israël est partie à la CLC de 1992 et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

5.2 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 ».

5.3 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 ».

5.4 Aux termes de l'article 4.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds :

« [...] le Fonds est tenu d'indemniser toute personne ayant subi un dommage par pollution si cette personne n'a pas été en mesure d'obtenir une réparation équitable des dommages sur la base de la Convention de 1992 sur la responsabilité pour l'une des raisons suivantes :

[...]

b) le propriétaire responsable aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité est incapable, pour des raisons financières, de s'acquitter pleinement de ses obligations et toute garantie financière qui a pu être souscrite en application de l'article VII de ladite Convention ne couvre pas les dommages en question ou ne suffit pas pour satisfaire les demandes de réparation de ces dommages. Le propriétaire est considéré comme incapable, pour des raisons financières, de s'acquitter de ses obligations et la garantie est considérée comme insuffisante, si la victime du dommage par pollution, après avoir pris toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui lui sont ouverts, n'a pu obtenir intégralement le montant des indemnités qui lui sont dues aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité;

- 5.5 À sa session d'octobre 2002, le Comité exécutif a fait sienne l'interprétation que l'Administrateur a donnée de la Convention de 1992 portant création du Fonds sur ce point, à savoir que cette Convention s'appliquait également aux déversements d'hydrocarbures persistants même si le navire d'où provenaient les hydrocarbures ne pouvait être identifié, pour autant qu'il était démontré à la satisfaction du Fonds de 1992 ou, en cas de différend, à la satisfaction du tribunal compétent que les hydrocarbures provenaient d'un navire tel que défini dans la CLC de 1992 (92FUND/EXC.18/14, paragraphe 3.12.13).
- 5.6 Pour que la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent à ce sinistre, les autorités doivent établir que les hydrocarbures déversés étaient du pétrole brut et non du fuel-oil, car 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 que combustible 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.
- 5.7 Enquête des autorités israéliennes sur la cause du sinistre
- 5.7.1 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 aux alentours 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.
- 5.7.2 Les autorités israéliennes ont étudié des données provenant du système d'identification automatique des navires (SIA) et des images satellites qui indiquaient que le seul navire identifié comme naviguant dans la zone du déversement aux alentours de la date estimée du sinistre était le *MT Emerald* (62 247 tjb), un navire-citerne battant pavillon panaméen, immatriculé aux Îles Marshall.
- 5.7.3 Les autorités israéliennes ont déclaré qu'il n'y avait 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.
- 5.7.4 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 hébraïque de Jérusalem. Les résultats des analyses ont indiqué que les hydrocarbures déversés étaient du pétrole brut.
- 5.8 Enquête sur la cause du sinistre menée par le Fonds de 1992
- 5.8.1 En mars 2021, le Fonds de 1992 a fait appel à des experts spécialisés dans l'analyse et l'identification de pétrole afin qu'un expert soit dépêché en Israël pour prélever des échantillons de boulettes d'hydrocarbures à des fins d'analyse. Les échantillons collectés ont été rapportés au laboratoire au Royaume-Uni et analysés. En l'absence d'échantillon de référence des hydrocarbures d'origine, d'autres échantillons prélevés environ trois semaines avant la visite de l'expert ont également été fournis par les autorités israéliennes à des fins de comparaison.

5.8.2 À la suite de plusieurs procédures d'analyse et d'une étude documentaire approfondie, l'enquête a abouti aux conclusions suivantes :

- Les échantillons prélevés par les experts du Fonds et ceux transmis pour comparaison par le Gouvernement israélien provenaient du même produit, ce qui démontre que, malgré la vaste propagation géographique du polluant et le délai entre les prélèvements, les hydrocarbures à l'origine de la pollution provenaient bien d'une seule et unique source.
- Les preuves analytiques ont montré que les hydrocarbures à l'origine du sinistre de pollution étaient un pétrole brut qui, d'après sa composition chimique, provenait probablement du lavage des citernes à cargaison d'un transporteur de brut^{<3>}.
- Sur la base des données disponibles, les résultats des analyses effectuées en laboratoire n'indiquaient pas que les hydrocarbures étaient susceptibles d'être d'origine iranienne.
- Il a été constaté que les hydrocarbures à l'origine de la pollution n'avaient pas subi de vieillissement significatif et, d'après les calculs d'évaporation, ils n'auraient vieilli que moins de 24 heures, ce qui ne concordait pas avec la chronologie de l'apparition des hydrocarbures. On a toutefois constaté un degré de vieillissement similaire dans les échantillons prélevés par les autorités israéliennes mi-février 2021 et dans ceux prélevés par l'expert du Fonds mi-mars 2021. Un tel degré de vieillissement cadrerait avec l'hypothèse d'une pollution causée par des eaux de lavage au pétrole brut, et non par une cargaison de pétrole brut.
- Puisque le polluant correspond à des eaux de lavage au pétrole brut « résistant au vieillissement », il a été impossible d'établir la date réelle du déversement, ni si celui-ci était dû à des rejets récents d'hydrocarbures « anciens » ou à des hydrocarbures venant juste d'être rejetés par un navire-citerne à la période identifiée lors de l'enquête menée par les autorités israéliennes. Or, les données disponibles indiquaient que les hydrocarbures pouvaient être liés à l'arrivée d'eaux de lavage au pétrole brut en Méditerranée début février 2021.
- Il n'y a pas de plateformes ou d'oléoducs de pétrole brut dans la zone du déversement. S'il y a bien eu d'anciens déversements de fuel-oil et de pétrole brut dans l'est de la Méditerranée, ceux dont les détails sont connus ont eu lieu il y a de nombreuses années et, par conséquent, les hydrocarbures auraient vieilli bien davantage que ceux prélevés dans les échantillons. La composition des hydrocarbures prélevés cadrerait avec des eaux de lavage au pétrole brut, ce qui indiquerait dès lors que la source était un rejet illégal plus récent d'un navire-citerne inconnu, et non un sinistre ancien.
- Bien qu'il n'ait pas été possible d'établir les quantités concernées en l'espèce, un volume relativement faible d'eaux de lavage pompé par-dessus bord a pu entraîner une pollution de l'ampleur du sinistre en question s'il s'est répandu sur une vaste zone. Les quantités de produit déclarées comme ayant été retirées des plages, si la pollution est bien due à des eaux de lavage au pétrole brut comme le suggèrent les résultats d'analyse, pourraient être suffisantes pour correspondre au volume d'hydrocarbures polluants pompé depuis un transporteur de brut après lavage des citernes et être à l'origine de la pollution.

<3>

Le lavage au pétrole brut est un système dans le cadre duquel les citernes à cargaison d'un navire-citerne sont nettoyées (normalement) entre deux voyages, non pas avec de l'eau, mais avec du pétrole brut, c'est-à-dire la cargaison elle-même. L'action dissolvante du pétrole brut renforce nettement l'efficacité du processus de nettoyage par rapport à un lavage à l'eau.

- Les eaux de lavage au pétrole brut ne sont pas stockées dans les citernes à ballast des navires-citernes, mais généralement dans les citernes de décantation. Par conséquent, un transporteur de brut pourrait transporter à la fois des eaux de lavage au pétrole brut dans sa/ses citerne(s) de décantation et du pétrole brut dans ses citernes à cargaison ; les eaux de lavage pourraient être rejetées illégalement des citernes de décantation sans incidence sur la cargaison du navire.
- La phase huileuse des eaux de lavage sur un petit navire-citerne transportant des huiles diesel lourdes peut représenter 20 à 30 m³. En revanche, sur un plus grand transporteur de brut, la phase huileuse après lavage de la citerne peut représenter jusqu'à 100 m³. Si la pollution était due aux eaux de lavage d'un transporteur de brut, comme l'ont indiqué les résultats d'analyse, il y aurait sans nul doute pu y avoir suffisamment d'eaux de lavage présentes sur le transporteur à même d'entraîner, lors du rejet, le niveau de pollution subi.
- Du point de vue de la composition des hydrocarbures, les preuves analytiques disponibles ne permettaient pas d'établir un lien direct avec l'éventualité que les hydrocarbures proviennent du navire soupçonné par les autorités israéliennes d'être à l'origine de la pollution (le *MT Emerald*) entre le 1^{er} et le 2 février 2021. Les experts ont conclu, sur la base de la nature des hydrocarbures, qu'ils auraient pu provenir d'un rejet d'eaux de lavage au pétrole brut par un navire-citerne début février 2021.

6 Procédure en limitation

Aucun propriétaire de navire ou assureur n'a été identifié comme pouvant être tenu pour responsable de ce sinistre en vertu de la CLC de 1992 et aucune procédure en limitation n'a été engagée.

7 Procédures civiles

Aucune procédure judiciaire n'a été engagée.

8 Point de vue de l'Administrateur

- 8.1 À sa session d'octobre 2002, le Comité exécutif a fait sienne l'interprétation que l'Administrateur a donnée de la Convention de 1992 portant création du Fonds sur ce point, à savoir que cette Convention s'appliquait également aux déversements d'hydrocarbures persistants même si le navire d'où provenaient les hydrocarbures ne pouvait être identifié, pour autant qu'il était démontré à la satisfaction du Fonds de 1992 ou, en cas de différend, à la satisfaction du tribunal compétent que les hydrocarbures provenaient d'un navire tel que défini dans la CLC de 1992.
- 8.2 Sur la base des analyses chimiques des échantillons prélevés sur le littoral israélien par les experts engagés par le Fonds de 1992 et de l'analyse de ceux obtenus auprès des autorités israéliennes, la substance polluante est du pétrole brut.
- 8.3 Un bilan des informations existantes quant à d'autres sources potentielles de pétrole brut dans la région a établi que la pollution ne pouvait pas provenir d'un gisement pétrolier au large, d'un oléoduc sous-marin, d'un terminal pétrolier ou de tout autre déversement d'hydrocarbures antérieur survenu dans la zone.
- 8.4 En outre, les analyses chimiques effectuées sur les prélèvements ont indiqué que les hydrocarbures n'avaient pas subi de vieillissement significatif. Par ailleurs, il semblait y avoir un degré similaire de vieillissement dans les prélèvements effectués mi-février et mi-mars 2021, cadrant avec un polluant constitué d'eaux de lavage au pétrole brut et compatible avec la survenue d'un déversement début février 2021, bien que les preuves analytiques obtenues ne permettent pas, à ce stade, d'identifier précisément un navire donné comme étant à l'origine de la pollution.

- 8.5 Compte tenu de ces considérations, l'Administrateur est convaincu que la substance polluante est du pétrole brut et que la pollution provient d'un navire transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, se livrant au transport de pétrole brut.
- 8.6 L'Administrateur estime que les critères requis pour que ce sinistre puisse être classé comme déversement d'origine inconnue (dit « déversement mystère ») sont remplis et qu'à ce titre, la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent. L'Administrateur estime en outre qu'en l'absence de navire spécifique identifié comme étant à l'origine du déversement, le Fonds de 1992 est tenu de verser des indemnités au titre de ce sinistre et, par conséquent, demande au Comité exécutif du Fonds de 1992 de l'autoriser à verser les indemnités correspondant aux demandes d'indemnisation recevables nées de ce sinistre.

9 Mesures à prendre

Comité exécutif du Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 est invité à :

- a) prendre note des renseignements fournis dans le présent document ;
 - b) décider si ce sinistre relève de la CLC de 1992 et de la Convention de 1992 portant création du Fonds ; et
 - c) décider s'il y a lieu d'autoriser l'Administrateur à verser des indemnités au titre de ce sinistre.
-