



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/ NOV21/3/14	
Date	6 octobre 2021	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds de 1992	92A26	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC77	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SA18	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE — FONDS DE 1992

SINISTRE SURVENU EN ISRAËL

Note du Secrétariat

Objet du document :	Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.
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. 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 menées 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>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.</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 et d'enquêter sur les sources potentielles de la pollution. D'après le résultat de l'analyse des échantillons et 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.</p>

Les premières estimations des coûts d'intervention dans le cadre de ce déversement d'hydrocarbures se situent actuellement aux alentours de ILS 55 millions (£ 12,2 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.

Faits nouveaux :

En juillet 2021, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé que la pollution qui a touché les côtes israéliennes pouvait 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'appliqueraient à ce sinistre. Par conséquent, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à verser des indemnités au titre du sinistre.

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 ; et
- b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées concernant le traitement de ce sinistre.

1 Résumé du sinistre

Navire	Inconnu
Date du sinistre	17 février 2021 (date à laquelle les hydrocarbures ont atteint le rivage)
Lieu du sinistre	ZEE d'Israël (lieu présumé)
Cause du sinistre	Inconnue (cause présumée être un lavage au 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 ou ILS 943 024 320 (£ 209,5 millions) ^{<2>}
Procédures judiciaires	Aucune poursuite judiciaire engagée à ce jour

<1> Le taux de change utilisé dans ce document se base sur celui en vigueur au 30 juin 2021, soit £ 1 = ILS 4,5014.

<2> La conversion de 203 millions de DTS en nouveaux shekels israéliens (ILS) a été faite sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport aux droits de tirage spéciaux (DTS) à la date de l'adoption du compte rendu des décisions de la 76^e session du Comité exécutif, à savoir le 23 juillet 2021, soit au taux de 1 DTS = ILS 4,645440, ce qui donne un montant total d'indemnisation disponible de ILS 943 024 320 (£ 209,5 millions).

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

- 2.1 Le 17 février, des boulettes d'hydrocarbures d'une substance qui serait du pétrole brut^{<3>} 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.
- 2.2 Une enquête menée par le Gouvernement israélien a conclu que, 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, à l'ouest-nord-ouest du littoral et que les hydrocarbures ainsi déversés étaient à l'origine de la pollution du littoral israélien.
- 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 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.
- 2.5 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, s'était poursuivi jusqu'en début d'été. 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.
- 2.6 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.

3 Demandes d'indemnisation

- 3.1 Les autorités israéliennes avaient indiqué 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) ;
- 3.2 Bien qu'aucune demande d'indemnisation n'ait encore été présentée, il semblerait que des demandes d'indemnisation au titre des frais engagés dans le cadre de l'intervention consécutive au sinistre soient en cours de préparation et qu'elles seront soumises prochainement.
- 3.3 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.

<3> Selon les analyses effectuées par l'Université hébraïque de Jérusalem.

- 3.4 Le Fonds de 1992 a chargé une entreprise locale, qui assiste de longue date les Clubs P&I, de faire office de point de contact pour ce sinistre, afin d'aider les demandeurs potentiels et de faciliter la présentation et le traitement des demandes d'indemnisation, qui devraient être soumises en hébreu. Le Fonds a également chargé un cabinet d'avocats local de prêter son concours sur tous les aspects relatifs au droit israélien. L'assistance informatique nécessaire sera intégralement fournie par le Secrétariat.
- 3.5 L'Administrateur rendra compte de tout fait nouveau concernant ce sinistre lors de futures sessions du Comité exécutif du Fonds de 1992.

4 Applicabilité des Conventions

- 4.1 Israël est partie à la CLC de 1992 et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 4.2 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 ».
- 4.3 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 ».
- 4.4 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. »
- 4.5 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).

4.6 Observations du Comité exécutif du Fonds de 1992

- 4.6.1 En juillet 2021, le Comité exécutif a décidé que la pollution qui a touché les côtes israéliennes pouvait 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'appliqueraient à ce sinistre.
- 4.6.2 Le Comité a par conséquent autorisé l'Administrateur à régler et payer les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre dans la mesure où elles ne soulevaient pas de questions de principe qui n'auraient pas été tranchées auparavant par le Comité exécutif.
- 4.6.3 Le montant total d'indemnisation disponible pour ce sinistre est de 203 millions de DTS. Sur le fondement de l'alinéa e) de l'article 4.4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, ce montant devrait être converti en monnaie nationale sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la décision prise par l'Assemblée du Fonds de 1992 concernant la première date de paiement des indemnités. La valeur du nouveau shekel israélien (ILS) par rapport au DTS à la date de l'adoption du compte rendu des décisions de la 76^e session du Comité exécutif, à savoir le 23 juillet 2021, était de 1 DTS = ILS 4,645440. Par conséquent, le montant total d'indemnisation disponible pour ce sinistre est de ILS 943 024 320 (£ 209,5 millions).

5 Enquête sur la cause du sinistre

Enquête des autorités israéliennes sur la cause du sinistre

- 5.1 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.
- 5.2 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.
- 5.3 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.
- 5.4 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.

Enquête du Fonds de 1992 sur la cause du sinistre

- 5.5 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.

5.6 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.
- 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^{<4>}.
- 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. Cependant, sur la base de la nature des hydrocarbures, ils auraient pu provenir d'un rejet d'eaux de lavage au pétrole brut par un navire-citerne début février 2021.

6 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 ; et
- b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées concernant le traitement de ce sinistre.

^{<4>} 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.