



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

Point 9 de l'ordre du jour	IOPC/APR24/9/1	
Date	13 mai 2024	
Original	Anglais	
Conseil d'administration du Fonds de 1992	92AC24/92AES28	●
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC82	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SAES12	●

COMPTE RENDU DES DÉCISIONS DES SESSIONS D'AVRIL 2024 DES ORGANES DIRECTEURS DES FIPOL

(24^e session du Conseil d'administration du Fonds de 1992, agissant au nom de la 28^e session extraordinaire de l'Assemblée du Fonds de 1992, tenues du 29 avril au 1^{er} mai 2024)

Organe directeur (session)		Président	Vice-Présidents
Fonds de 1992	Conseil d'administration (92AC24/92AES 28)	M. Antonio Bandini (Italie)	M. Tomotaka Fujita (Japon) M ^{me} Stellamaris Muthike (Kenya) (absente)
	Comité exécutif (92EC82)	M ^{me} Małgorzata Buszyńska (Pologne)	M ^{me} Karen Andersen (Danemark)
Fonds complémentaire	Assemblée (SAES12)	M. François Marier (Canada)	M. Andrew Angel (Royaume-Uni) M ^{me} Safiye Tecen (Türkiye)

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Ouverture des sessions	3
1 Questions de procédure	3
1.1 Adoption de l'ordre du jour	3
1.2 Examen des pouvoirs	3
2 Tour d'horizon général	6
2.1 Rapport de l'Administrateur	6
3 Sinistres dont les FIPOL ont à connaître	8
3.1 Sinistres dont les FIPOL ont à connaître	8
3.2 Sinistres dont les FIPOL ont à connaître – Fonds de 1992 : <i>Agia Zoni II</i>	9
3.3 Sinistres dont les FIPOL ont à connaître – Fonds de 1992 : <i>Bow Jubail</i>	12
3.4 Sinistres dont les FIPOL ont à connaître – Fonds de 1992 : Sinistre survenu en Israël	13
3.5 Sinistres dont les FIPOL ont à connaître – Fonds de 1992 : <i>Princess Empress</i>	14
3.6 Sinistres dont les FIPOL ont à connaître – Fonds de 1992 : Sinistre survenu à Trinité-et-Tobago (<i>Gulfstream</i>)	15
4 Questions relatives à l'indemnisation	21
4.1 L'impact potentiel des sanctions sur le régime international de responsabilité et d'indemnisation	21
4.2 Risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs	28
5 Questions conventionnelles	31
5.1 Convention SNPD de 2010	31
6 Procédures et politiques financières	34
6.1 Nomination du Commissaire aux comptes	34
7 Questions relatives au Secrétariat et questions d'ordre administratif	36
7.1 Guide des hydrocarbures persistants et des hydrocarbures donnant lieu à contribution	36
7.2 Règlement général sur la protection des données de l'Union européenne	37
7.3 Modification des Règlements intérieurs	38
8 Autres questions	39
8.1 Divers	39
9 Adoption du compte rendu des décisions	40
ANNEXES	
Annexe I	Liste des États Membres et des États non membres, des organisations intergouvernementales et des organisations internationales non gouvernementales représentés en qualité d'observateurs
Annexe II	Sinistre survenu à Trinité-et-Tobago (<i>Gulfstream</i>) — Déclaration de la République de Trinité-et-Tobago
Annexe III	Sensibilisation au risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs – Projets de résolutions de l'Assemblée du Fonds de 1992 et de l'Assemblée du Fonds complémentaire
Annexe IV	Modification des Règlements intérieurs — Règle 7
Annexe V	Modification des Règlements intérieurs — Liste des hydrocarbures donnant lieu à contribution et ne donnant pas lieu à contribution

*Ouverture des sessions***Assemblée du Fonds de 1992**

- 0.1 Le Président de l'Assemblée du Fonds de 1992 n'a pas pu ouvrir la 28^e session extraordinaire de l'Assemblée à 9 h 30 étant donné que le quorum requis de 61 États n'a pas été atteint. Cinquante-sept États Membres du Fonds de 1992 étaient présents à ce moment-là.
- 0.2 Le Président a par conséquent conclu que, conformément à la résolution N° 7, les points de l'ordre du jour de l'Assemblée seraient traités par la 24^e session du Conseil d'administration du Fonds de 1992, agissant au nom de la 28^e session extraordinaire de l'Assemblée du Fonds de 1992^{<1>}.
- 0.3 Le Président a rappelé que les États Membres qui s'inscrivent à une réunion doivent veiller à être présents à l'ouverture de la session de l'Assemblée du Fonds de 1992 de manière à pouvoir constituer le quorum requis.

Assemblée du Fonds complémentaire

- 0.4 Le Président de l'Assemblée du Fonds complémentaire a ouvert la 12^e session extraordinaire de l'Assemblée en présence de 22 États Membres.

Comité exécutif du Fonds de 1992

- 0.5 La Présidente du Comité exécutif du Fonds de 1992 a ouvert la 82^e session du Comité exécutif en présence de 14 États Membres.
- 0.6 Les États Membres présents aux sessions sont énumérés à l'annexe I, ainsi que les États non membres, les organisations intergouvernementales et les organisations internationales non gouvernementales qui étaient représentés en qualité d'observateurs.

1 Questions de procédure

- 1.1
- | | | | |
|---|------|------|------|
| Adoption de l'ordre du jour
Document IOPC/APR24/1/1 | 92AC | 92EC | SAES |
|---|------|------|------|

Le Conseil d'administration du Fonds de 1992, le Comité exécutif du Fonds de 1992 et l'Assemblée du Fonds complémentaire ont adopté l'ordre du jour qui figure dans le document [IOPC/APR24/1/1](#).

- 1.2
- | | | | |
|--|------|------|------|
| Examen des pouvoirs
Documents IOPC/APR24/1/2 , IOPC/APR24/1/2/1 et
IOPC/APR24/1/2/2 | 92AC | 92EC | SAES |
|--|------|------|------|

Création de la Commission de vérification des pouvoirs

- 1.2.1 Les organes directeurs ont pris note des informations contenues dans le document [IOPC/APR24/1/2](#).
- 1.2.2 Les organes directeurs ont rappelé qu'à sa session de mars 2005, l'Assemblée du Fonds de 1992 avait décidé de constituer, à chaque session, une commission de vérification des pouvoirs, composée de cinq membres élus par l'Assemblée sur proposition du Président, afin d'examiner les pouvoirs des délégations des États Membres. Il a également été rappelé que la Commission de vérification des pouvoirs créée par l'Assemblée du Fonds de 1992 devait également examiner les pouvoirs relatifs au Comité exécutif du Fonds de 1992, pour autant que la session du Comité exécutif se tienne en même temps qu'une session de l'Assemblée.

<1> Dorénavant, toute référence à la « 24^e session du Conseil d'administration du Fonds de 1992 » doit être lue comme signifiant « 24^e session du Conseil d'administration du Fonds de 1992, agissant au nom de la 28^e session extraordinaire de l'Assemblée du Fonds de 1992 ».

- 1.2.3 Les organes directeurs ont en outre rappelé qu'à leurs sessions d'octobre 2008, l'Assemblée du Fonds de 1992 et l'Assemblée du Fonds complémentaire avaient décidé que la Commission de vérification des pouvoirs créée par l'Assemblée du Fonds de 1992 devrait également examiner les pouvoirs des délégations des États Membres du Fonds complémentaire (documents [92FUND/A.13/25](#) et [SUPPFUND/A.4/21](#)).
- 1.2.4 Il a été rappelé qu'à leurs sessions de mai 2023, les organes directeurs avaient modifié les Règlements intérieurs concernant la date limite de présentation des pouvoirs et avaient décidé que les pouvoirs devraient être présentés au plus tard cinq jours ouvrables avant la réunion. Il a été noté que, pour les sessions d'avril 2024, la date limite était par conséquent le 22 avril 2024.

Décision du Conseil d'administration du Fonds de 1992

- 1.2.5 Conformément à l'article 10 du Règlement intérieur de l'Assemblée du Fonds de 1992 et de l'Assemblée du Fonds complémentaire et à l'article 9 du Règlement intérieur du Comité exécutif du Fonds de 1992, le Conseil d'administration du Fonds de 1992 a nommé les délégations de l'Algérie, de l'Équateur, du Portugal, du Royaume-Uni et de l'Uruguay membres de la Commission de vérification des pouvoirs.

Comité exécutif du Fonds de 1992 et Assemblée du Fonds complémentaire

- 1.2.6 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 et l'Assemblée du Fonds complémentaire ont pris note de la nomination des membres de la Commission de vérification des pouvoirs par le Conseil d'Administration du Fonds de 1992.

Rapport intermédiaire de la Commission de vérification des pouvoirs

- 1.2.7 Afin de faciliter la résolution d'une question concernant les pouvoirs d'une délégation en particulier, le Président de la Commission de vérification des pouvoirs, M. Carlos Sequeira (Portugal), a présenté un rapport intermédiaire de la Commission de vérification des pouvoirs le mardi 30 avril, conformément à l'article 10 du Règlement intérieur de l'Assemblée du Fonds de 1992.
- 1.2.8 Le Président a indiqué que la Commission de vérification des pouvoirs était composée des représentants de l'Algérie, de l'Équateur, du Portugal, du Royaume-Uni et de l'Uruguay, et qu'elle s'était réunie le 29 avril. Il a également fait savoir que la Commission de vérification des pouvoirs avait examiné les pouvoirs de 50 États Membres du Fonds de 1992, dont des membres du Comité exécutif du Fonds de 1992 et des États Membres du Fonds complémentaire, en vertu des Règlements intérieurs applicables, et que 48 pouvoirs avaient été jugés en bonne et due forme.
- 1.2.9 Le Président de la Commission a également indiqué qu'au moment de la rédaction du présent rapport intermédiaire, la Commission de vérification des pouvoirs avait noté que les pouvoirs soumis par un État Membre n'étaient pas en règle et que ceux soumis par un autre État Membre nécessitaient une clarification. Il a ajouté que la Commission de vérification des pouvoirs escomptait que ces deux cas seraient résolus avant la présentation de son rapport final le 1^{er} mai 2024.
- 1.2.10 Le Président a en outre fait savoir que 12 États Membres avaient soumis des pouvoirs après la date limite, et que ceux-ci n'avaient donc pas été acceptés aux fins d'être examinés.

République bolivarienne du Venezuela

- 1.2.11 Le Président de la Commission de vérification des pouvoirs a rappelé que, comme lors de certaines des réunions précédentes des organes directeurs, entre 2019 et 2022, l'Administrateur avait reçu deux lettres conférant des pouvoirs à deux délégations distinctes qui soutenaient représenter la République bolivarienne du Venezuela : l'une signée par le Ministre des affaires étrangères de la République bolivarienne du Venezuela, M. Yvan Gil, et l'autre signée par M^{me} Dinorah Figuera, en qualité de Présidente de l'Assemblée nationale de la République bolivarienne du Venezuela.

- 1.2.12 Le Président a également fait savoir que l'Administrateur avait demandé un avis juridique mis à jour au Professeur Antonios Tzanakopoulos sur cette question.
- 1.2.13 Le Président a indiqué que la Commission de vérification des pouvoirs avait été unanime dans son opinion selon laquelle il n'appartenait pas aux FIPOL de décider quel était le Gouvernement légitime de la République bolivarienne du Venezuela. Le Président a également indiqué que la Commission de vérification des pouvoirs avait conclu que son rôle et celui de l'Assemblée du Fonds de 1992 étaient simplement de décider laquelle des deux délégations devait être accréditée en tant que représentant officiel de la République bolivarienne du Venezuela lors de ces sessions particulières des organes directeurs.
- 1.2.14 Après avoir examiné cette question et l'avis juridique fourni par le professeur Tzanakopoulos le 24 avril 2024, la Commission de vérification des pouvoirs a recommandé une nouvelle fois le maintien du *statu quo*. Elle a donc recommandé que la lettre conférant des pouvoirs à la délégation de la République bolivarienne du Venezuela délivrée par le Ministre des affaires étrangères du Venezuela, M. Yvan Gil, soit acceptée et que les personnes nommées dans cette lettre soient considérées comme les représentants officiels pour la réunion des organes directeurs d'avril 2024. Le Président de la Commission de vérification des pouvoirs a également souligné que cette position ne s'appliquait qu'à cette réunion et qu'elle pourrait être susceptible d'être modifiée dans les mois à venir.

Débat

- 1.2.15 Plusieurs délégations se sont déclarées satisfaites de la recommandation de la Commission de vérification des pouvoirs.

Décision du Conseil d'administration du Fonds de 1992

- 1.2.16 Le Conseil d'administration du Fonds de 1992 a pris note du rapport intermédiaire de la Commission de vérification des pouvoirs et, sur la base de la recommandation qui y est formulée, a décidé d'accepter les pouvoirs de la délégation dirigée par S.E. M. Félix Ramón Plasencia González (Ambassadeur, Représentant permanent auprès de l'OMI et d'autres organisations internationales ayant leur siège à Londres) en tant que représentante officielle de la République bolivarienne du Venezuela aux sessions d'avril 2024 des organes directeurs.

Comité exécutif du Fonds de 1992 et Assemblée du Fonds complémentaire

- 1.2.17 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 et l'Assemblée du Fonds complémentaire ont pris note de la décision du Conseil d'administration du Fonds de 1992.

Rapport final de la Commission de vérification des pouvoirs

- 1.2.18 La Commission de vérification des pouvoirs a indiqué dans son rapport final (document [IOPC/APR24/1/2/2](#)) qu'elle avait examiné 50 lettres conférant des pouvoirs et que 48 d'entre elles avaient été jugées en bonne et due forme.
- 1.2.19 Il a été noté que les pouvoirs présentés par un État Membre qui n'étaient pas en règle n'avaient pas été rectifiés. La Commission de vérification des pouvoirs a également noté que d'autres clarifications étaient attendues concernant les pouvoirs présentés par un autre État Membre. Il avait été fait part de la situation relative aux pouvoirs de ces deux États Membres dans le rapport intermédiaire de la Commission de vérification des pouvoirs présenté lors des sessions des organes directeurs le mardi 30 avril.

- 1.2.20 Il a également été noté qu'un autre État Membre avait présenté des pouvoirs après la date limite, portant à 13 le nombre de pouvoirs présentés après la date limite. Ces pouvoirs n'avaient pas été acceptés aux fins d'être examinés.
- 1.2.21 La Commission de vérification des pouvoirs a rappelé aux États Membres que, conformément aux Règlements intérieurs des organes directeurs, les pouvoirs devaient être présentés au plus tard cinq jours ouvrables avant l'ouverture des sessions.
- 1.2.22 La Commission de vérification des pouvoirs a encouragé les États Membres à suivre les lignes directrices fournies dans la circulaire [IOPC/2023/Circ.6](#) concernant la forme et le contenu des pouvoirs.
- 1.2.23 Les organes directeurs ont pris note du rapport final de la Commission de vérification des pouvoirs et exprimé leur sincère gratitude aux membres de la Commission de vérification des pouvoirs pour leur travail au cours de la réunion d'avril 2024 des organes directeurs.

2 Tour d'horizon général

- | | | | |
|--|------|--|------|
| 2.1 Rapport de l'Administrateur | 92AC | | SAES |
|--|------|--|------|
- 2.1.1 L'Administrateur a présenté un rapport oral sur les activités des FIPOL depuis les sessions de novembre 2023 des organes directeurs et indiqué le contexte des principaux points de l'ordre du jour. Il a également fait rapport de certains des dossiers sur lesquels le Secrétariat travaillerait dans les mois à venir. Avant de commencer son rapport, l'Administrateur a présenté ses excuses pour la publication tardive de certains des documents. Il a expliqué que l'intention était toujours de publier des documents comportant les informations les plus récentes à la disposition des États Membres, mais qu'il y avait eu des retards dus à des circonstances indépendantes de la volonté du Secrétariat.
- 2.1.2 S'agissant du nombre d'États Membres, l'Administrateur a rappelé que 121 États étaient parties à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Il a fait savoir que, le 9 avril 2024, la République de Maurice avait déposé son instrument d'adhésion au Protocole portant création du Fonds complémentaire, qui entrerait en vigueur à l'égard de Maurice le 9 juillet 2024, portant à 33 le nombre d'États Membres du Fonds complémentaire à cette date.
- 2.1.3 S'agissant des questions relatives à l'indemnisation, l'Administrateur a indiqué que des progrès importants avaient été enregistrés concernant le sinistre du *Princess Empress* et que 38 675 demandes d'indemnisation avaient été reçues, principalement dans le secteur de la pêche. Il a également fait savoir que les versements provisoires s'étaient achevés en février 2024 et que le versement de quelque £ 10 millions à 23 238 pêcheurs avait commencé la semaine précédente. Il prévoyait, compte tenu du nombre de demandeurs concernés et des difficultés logistiques, que ce processus pourrait prendre plusieurs mois.
- 2.1.4 L'Administrateur a fait mention du chaland-citerne articulé *Gulfstream*, remorqué par le remorqueur *Solo Creed*, qui avait chaviré, coulé et déversé des hydrocarbures à environ 15 km au large de Tobago début février 2024 et également pollué par la suite la côte de Bonaire (Royaume des Pays-Bas), à environ 800 km de là. Il a indiqué que Trinité-et-Tobago était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et à la Convention de 1992 portant création du Fonds et était à jour de ses rapports sur les hydrocarbures auprès du Secrétariat des FIPOL. Il a noté que l'analyse des hydrocarbures avait prouvé qu'il s'agissait d'hydrocarbures persistants et qu'il semblait que le bâtiment pouvait relever de la définition de « navire ». L'Administrateur a noté que le bâtiment semblait ne pas être enregistré ni avoir d'assurance. L'Administrateur a indiqué que les FIPOL avaient suivi l'évolution de la situation concernant ce sinistre et avaient dépêché des experts pour prélever des échantillons. Des membres du personnel des FIPOL s'étaient également rendus à Trinité-et-Tobago

pour une mission d'enquête en mars 2024. Il a rappelé qu'il s'était dit, lors de réunions antérieures, préoccupé par l'essor d'opérations pétrolières pratiquées par des navires peu sûrs et non ou insuffisamment assurés, ce qui mettait en péril les normes de sécurité et environnementales élaborées par l'Organisation maritime internationale (OMI) et le régime international de responsabilité et d'indemnisation.

- 2.1.5 S'agissant du sinistre survenu en Israël, l'Administrateur a fait savoir que le délai de forclusion de trois ans était arrivé à expiration en février 2024 et que tous les demandeurs en avaient été informés en amont. Il a également indiqué que trois actions en justice avaient été suspendues dans l'attente de l'évaluation ou de la réévaluation des demandes d'indemnisation. Il prévoyait que les indemnités versées seraient peut-être inférieures aux estimations initiales.
- 2.1.6 S'agissant du sinistre du *Bow Jubail*, l'Administrateur a fait savoir que le propriétaire du navire n'avait pas été en mesure d'établir un fonds de limitation en raison d'objections soulevées par certains des plaignants quant au montant des intérêts à inclure. Il a ajouté que le tribunal de district de Rotterdam se prononcerait sur cette question d'ici la fin avril 2024. Il a noté qu'en juin 2024, il se sera écoulé six ans depuis la date du sinistre et ajouté que les FIPOL étaient en train d'informer les demandeurs de la nécessité d'engager des procédures contre le Fonds de 1992 afin de protéger leur droit à indemnisation. L'Administrateur a indiqué qu'il ferait rapport de l'évolution de ce sinistre à la prochaine session.
- 2.1.7 S'agissant du sinistre de l'*Agia Zoni II*, l'Administrateur a fait savoir qu'il ressortait de la décision prise par les juges pénaux siégeant en conseil que le navire avait été coulé intentionnellement et que de nombreux indices laissaient penser que cinq des neuf parties mises en cause étaient pénalement responsables. Il a également noté que la date du procès pénal avait été fixée au 24 octobre 2024 et a déclaré qu'il ferait rapport des faits nouveaux concernant ce sinistre au Comité exécutif du Fonds de 1992 à sa prochaine session.
- 2.1.8 L'Administrateur a fait rapport des progrès enregistrés concernant la nomination du Commissaire aux comptes et indiqué que trois sociétés privées et une entité désignée par l'un des États Membres avaient confirmé leur intérêt à soumissionner.
- 2.1.9 L'Administrateur a informé les organes directeurs des progrès enregistrés en vue de l'entrée en vigueur de la Convention SNPD de 2010. Il a noté que huit États avaient adhéré à la Convention SNPD de 2010. Il a fait mention de l'atelier consacré à la Convention SNPD de 2010, organisé par les FIPOL en coopération avec l'OMI, qui se tiendrait juste après la clôture de la réunion d'avril 2024 des Fonds. Il a ajouté qu'il restait encore beaucoup de travail à faire, en particulier concernant les obligations de notification, les outils de notification et une approche simplifiée des notifications. L'Administrateur a noté qu'il y avait eu des nouvelles encourageantes quant aux progrès enregistrés par les Pays-Bas concernant la législation nationale de mise en œuvre de la Convention SNPD de 2010.
- 2.1.10 L'Administrateur a abordé l'impact potentiel des sanctions internationales. De nouveau, il s'est dit préoccupé par le nombre important de navires-citernes menant des opérations dangereuses en étant peu ou pas assurés, ce qui faisait peser un risque sur les États Membres, l'environnement et les contribuables des FIPOL. Il a ajouté que les Fonds suivaient de près l'augmentation des opérations illégales dans le secteur maritime menées par la « flotte obscure » ou « flotte sombre ». Il a évoqué le sinistre survenu à Trinité-et-Tobago et l'incident dans les détroits danois, ainsi que d'autres situations évitées de justesse qui auraient pu donner lieu à de graves sinistres. L'Administrateur a noté qu'il avait soulevé cette question pendant la réunion de la 111^e session du Comité juridique de l'OMI tenue la semaine précédente et ajouté que plusieurs des États Membres présents à cette réunion s'étaient eux aussi déclarés préoccupés.
- 2.1.11 L'Administrateur a fait savoir que le Fonds de 1992 avait reçu, à la date de la réunion, 96 % des £ 40 millions mis en recouvrement en 2023, £ 1,6 million étant en souffrance.

- 2.1.12 L'Administrateur a annoncé que le texte du guide non technique sur la nature et la définition des hydrocarbures persistants (le Guide) adopté par l'Assemblée du Fonds de 1971 avait été révisé afin de s'assurer qu'il tenait compte des produits pétroliers les plus récents et d'autres évolutions pertinentes. Il a ajouté qu'il serait soumis aux organes directeurs pour approbation.
- 2.1.13 L'Administrateur a fait rapport des activités de sensibilisation menées par les FIPOL, organisées pour la plupart à distance, et notamment des conférences données dans les universités et de la série de webinaires, qui avaient touché un large public. Il a également fait mention des déjeuners régionaux organisés par le Secrétariat et des visites dans les États Membres. Il a annoncé que l'Académie annuelle de 2024 serait organisée aux côtés de l'OMI, de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), de l'International Group of P&I Associations, d'INTERTANKO et de l'ITOPF et qu'elle se tiendrait du 17 au 21 juin 2024. Il a également annoncé que le Rapport annuel de 2023 des FIPOL avait été publié et qu'il était disponible à la rubrique « Publications » du site Web de l'Organisation, et qu'il pouvait être communiqué en version papier sur demande.
- 2.1.14 L'Administrateur a également fait savoir que Singapour avait soumis au Secrétariat une copie de sa législation nationale pertinente pour les FIPOL et a encouragé d'autres États Membres à faire de même.
- 2.1.15 L'Administrateur a évoqué les dossiers principaux sur lesquels le Secrétariat travaillerait au cours des mois à venir, à savoir : la Convention SNPD de 2010, la nomination du Commissaire aux comptes, le versement des indemnités au titre des demandes d'indemnisation des pêcheurs dans le cadre du sinistre du *Princess Empress* et, en fonction de la décision du Comité exécutif du Fonds de 1992, l'évaluation des demandes d'indemnisation relatives au sinistre survenu à Trinité-et-Tobago.
- 2.1.16 Enfin, l'Administrateur a indiqué que le Secrétariat continuerait de sensibiliser et de suivre l'évolution de la situation s'agissant de l'augmentation des opérations illégales dans le secteur maritime menées par des navires peu sûrs et non assurés.
- 2.1.17 Il a ajouté que, lors des sessions des organes directeurs de novembre 2024, il espérait pouvoir faire rapport des progrès réalisés concernant le document d'orientation visant à établir une procédure type détaillée pour déterminer quand un navire qui peut servir à la fois de pétrolier relevant de la CLC de 1992 et de chimiquier relevant de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001) cesse d'être un « navire » au sens de la CLC de 1992.

Conseil d'administration du Fonds de 1992 et Assemblée du Fonds complémentaire

- 2.1.18 Les organes directeurs ont pris note des renseignements fournis par l'Administrateur sous ce point de l'ordre du jour.

3 Sinistres dont les FIPOL ont à connaître

3.1	Sinistres dont les FIPOL ont à connaître Document IOPC/APR24/3/1		92EC	SAES
-----	---	--	-------------	-------------

- 3.1.1 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 et l'Assemblée du Fonds complémentaire ont pris note du document [IOPC/APR24/3/1](#), qui contenait des informations sur les documents établis pour la réunion d'avril 2024 au sujet des sinistres dont les FIPOL ont à connaître.
- 3.1.2 Les organes directeurs ont également noté qu'il n'y avait actuellement aucun sinistre dont le Fonds complémentaire ait à connaître.

3.2	Sinistres dont les FIPOL ont à connaître – Fonds de 1992 : <i>Agia Zoni II</i> Document IOPC/APR24/3/2		92EC	
-----	---	--	-------------	--

3.2.1 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a pris note du document [IOPC/APR24/3/2](#) relatif au sinistre de l'*Agia Zoni II*.

Procédure d'évaluation des demandes d'indemnisation contre le fonds de limitation

3.2.2 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a rappelé que l'administrateur du fonds de limitation avait clos la procédure d'évaluation des demandes présentées au tribunal de limitation (pour un montant total de EUR 94,4 millions) en publiant le montant total de ses évaluations provisoires de EUR 45,45 millions.

3.2.3 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a également rappelé que le Fonds de 1992 avait déposé des conclusions contre le fonds de limitation concernant les demandes qu'il avait réglées mais qui n'avaient pas été subrogées en raison du court délai (six mois) fixé par la loi grecque pour déposer des demandes contre le fonds de limitation, qui avait expiré en mai 2018. Le Comité exécutif a en outre rappelé qu'une audience avait eu lieu en 2020 devant le tribunal pour examiner les huit recours formés contre les évaluations de l'administrateur du fonds de limitation.

3.2.4 Il a été rappelé qu'en juin 2022, le tribunal de première instance à plusieurs juges du Pirée avait rendu un jugement dans lequel il confirmait, d'une manière générale, les évaluations de l'administrateur du fonds de limitation, mais rejetait le recours formé par le Fonds de 1992. Il a été noté que le Fonds de 1992 avait interjeté appel et que la date d'audience avait été ajournée jusqu'en septembre 2024.

Enquête sur la cause du sinistre

3.2.5 Le Comité exécutif a rappelé que deux enquêtes avaient été menées sur la cause du sinistre qui avaient chacune abouti à des conclusions différentes : l'une déterminant que l'*Agia Zoni II* avait coulé à la suite d'une explosion, et l'autre qu'il avait coulé après l'ouverture des vannes de ballast d'eau de mer. Il a également été rappelé que, dans son rapport, le Conseil d'enquête sur les accidents maritimes (ASNA) avait conclu que le sinistre était imputable aux actions délibérées et négligentes des personnes suivantes :

- i) le propriétaire du navire ;
- ii) les deux membres d'équipage à bord au moment du sinistre ;
- iii) le directeur général de la société propriétaire du navire ;
- iv) la personne désignée à terre par la société propriétaire du navire ; et
- v) les représentants de l'entreprise de sauvetage/entreprise sous-traitante de nettoyage.

3.2.6 Le Comité exécutif a en outre rappelé que la marine marchande grecque, en sa qualité d'organe de surveillance chargé de superviser les questions disciplinaires concernant les gens de mer, avait institué un tribunal disciplinaire contre les membres de l'équipage mentionnés dans le rapport de l'ASNA qui se trouvaient à bord de l'*Agia Zoni II* au moment du naufrage, et contre le représentant principal de l'entreprise de sauvetage également mentionné dans le rapport de l'ASNA.

3.2.7 Il a été rappelé qu'en juin 2021, le tribunal disciplinaire avait publié ses conclusions dans lesquelles il estimait que, de par sa négligence, le capitaine était responsable de la perte du navire, sans toutefois avoir examiné les critiques formulées dans le rapport de l'ASNA à l'encontre des sauveteurs pour leur retard dans la lutte contre la pollution lorsqu'ils avaient scellé l'épave et pompé son contenu.

- 3.2.8 Il a été noté que les avocats du Fonds de 1992 avaient récemment obtenu des copies du dossier pénal relatif au sinistre constitué par le procureur de district, qui comprenait une décision des juges pénaux siégeant en conseil dans laquelle il était conclu que de nombreux indices pointaient vers la responsabilité pénale de cinq des neuf parties envisagées au départ, aux motifs que :
- a) de l'avis de tous les experts, le navire avait été coulé intentionnellement afin de provoquer une pollution ;
 - b) selon tous les experts (à l'exception de celui de l'Université technique nationale d'Athènes), le naufrage avait été provoqué par l'ouverture, depuis le navire, des vannes de ballast d'eau de mer des citernes à ballast de fond tribord 2, 3 et 4 et par l'ouverture du hublot de la salle des machines. Seuls les deux membres de l'équipage restés à bord avaient pu le faire (rien n'indiquait qu'une tierce personne était montée à bord puis repartie clandestinement) ;
 - c) en dépit du fait que le navire prenait progressivement de la gîte sur tribord, les deux membres d'équipage ne sont pas intervenus et n'ont prévenu personne ;
 - d) les garde-côtes grecs avaient été prévenus pour la première fois à 2 h 10 par un autre navire situé à proximité, sans qu'aucun des deux membres d'équipage restés à bord, le capitaine ou la société propriétaire du navire n'aient appelé plus tôt ;
 - e) bien que la deuxième entreprise de nettoyage ait antérieurement contacté la société propriétaire du navire et que son navire de lutte contre la pollution ait déjà commencé ses opérations sur site, les propriétaires de l'*Agia Zoni II* avaient attribué le contrat de sauvetage et de lutte contre la pollution, tardivement à 6 h 30, à la première entreprise de nettoyage qui n'avait aucune expérience dans ce domaine ; et
 - f) cette entreprise avait procédé à la fermeture et à l'étanchéification des 11 couvercles des citernes de cargaison 53 heures après le naufrage du navire, ce qui était considéré comme un délai très long.
- 3.2.9 Il a également été noté que, compte tenu de ce qui précède, les chefs d'accusation ci-dessous ont été retenus contre les deux membres de l'équipage qui étaient restés à bord :
- i) avoir causé intentionnellement une pollution maritime malveillante qui pouvait et a porté atteinte à l'environnement et aux biens de tiers, en dévissant les couvercles des citernes à cargaison d'où le pétrole s'est écoulé dans la mer après que le navire eut pris de la gîte sur tribord, ce qu'ils ont provoqué en laissant intentionnellement pénétrer de l'eau dans les citernes à ballast de fond tribord 2, 3 et 4 ;
 - ii) avoir coulé intentionnellement le navire en ouvrant de manière illicite les vannes des citernes à ballasts de fond tribord 2, 3 et 4 et en ouvrant le hublot de la salle des machines, ce qui a mis en danger des vies humaines ; et
 - iii) avoir rejeté intentionnellement dans la mer des matières polluantes.
- 3.2.10 Il a en outre été noté que le capitaine, le représentant de la société propriétaire du navire et le représentant de la première entreprise de nettoyage étaient accusés d'être les instigateurs de toutes les actions criminelles susmentionnées, visant à provoquer une pollution maritime de grande ampleur afin de bénéficier de la rémunération des opérations de lutte contre la pollution.
- 3.2.11 Le Comité exécutif a noté que, dans leur décision, les juges pénaux ont renvoyé en jugement le contremaître de la salle des machines, le matelot qualifié, le capitaine, le représentant de la société propriétaire du navire et le représentant de la première entreprise de nettoyage, et il a également noté que cette décision contenait des observations défavorables concernant la première entreprise de nettoyage.

3.2.12 Le Comité exécutif a en outre noté que la date du 24 octobre 2024 avait été fixée pour la tenue d'un procès complet (qui devrait durer de 4 à 6 jours) à l'encontre des cinq parties susmentionnées, à l'issue duquel un jugement serait rendu.

Demandes d'indemnisation

3.2.13 Le Comité exécutif a noté que le Fonds de 1992 avait reçu 424 demandes d'indemnisation d'un montant de EUR 100,21 millions et une demande de USD 175 000, qu'il avait approuvé 418 demandes et réglé 192 d'entre elles pour un montant de EUR 16,88 millions d'indemnités. D'autres offres d'indemnisation et versements anticipés avaient été faites à un certain nombre de demandeurs, dont on attendait les réponses.

3.2.14 Le Comité exécutif a rappelé les détails des demandes d'indemnisation qui avaient été présentées contre le Fonds de 1992 par des entreprises de nettoyage, des pêcheurs, des demandeurs dans le secteur du tourisme et par l'État grec, lesquels figuraient dans le document [IOPC/APR24/3/2](#).

Déclaration de la délégation grecque

3.2.15 La délégation grecque a fait la déclaration suivante :

« Tout d'abord, nous tenons à vous remercier pour votre exposé complet et instructif. Après avoir entendu le résumé du sinistre, je crains que nous n'ayons pas d'autres avancées à signaler en ce qui concerne cette affaire. Cela s'explique principalement par la grève nationale des avocats qui a entraîné le report de tous les procès prévus, comme le mentionne également le document qui vient d'être présenté.

En ce qui concerne l'évolution de l'enquête sur le naufrage de l'*Agia Zoni II*, à savoir les procédures pénales en cours, les progrès judiciaires de l'affaire liée au sinistre et le prononcé d'une décision définitive du tribunal pénal, toutes les procédures pertinentes sont encore en cours et nous en attendons les résultats. »

Débat

3.2.16 En réponse à une demande d'une autre délégation concernant le détail des demandes d'indemnisation présentées par l'entreprise de nettoyage identifiée dans la procédure pénale, le Secrétariat a fourni les précisions demandées, notant qu'avant la publication du rapport de l'ASNA, une avance avait été versée aux sauveteurs, mais qu'aucun autre paiement n'avait été effectué par la suite à cette partie, dans l'attente de la conclusion de la procédure pénale. Le Secrétariat a également confirmé que le propriétaire du navire avait été inculpé.

3.2.17 Une autre délégation a déclaré qu'elle prenait note du document et des faits nouveaux relatifs à l'inculpation des différentes parties, notamment les deux membres de l'équipage et le capitaine du navire, qu'elle escomptait que le procès permettrait de déterminer si le naufrage du navire avait été causé intentionnellement, et qu'elle espérait qu'il serait fait rapport du jugement du tribunal lors des prochaines sessions des organes directeurs.

Comité exécutif du Fonds de 1992

3.2.18 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a noté que l'Administrateur continuerait de suivre ce sinistre et qu'il ferait rapport de tout fait nouveau à la prochaine session des organes directeurs.

3.3	Sinistres dont les FIPOL ont à connaître – Fonds de 1992 : <i>Bow Jubail</i> Document IOPC/APR24/3/3		92EC	
-----	---	--	------	--

- 3.3.1 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a pris note du document [IOPC/APR24/3/3](#) concernant le sinistre du *Bow Jubail*.
- 3.3.2 Le Comité exécutif a rappelé que, le 23 juin 2018, le pétrolier et chimiquier *Bow Jubail* (23 196 tjb) avait heurté une jetée appartenant à la société LBC Tank Terminals à Rotterdam (Pays-Bas). Par suite de cette collision, une fuite s'était produite dans la zone de la citerne à combustible de tribord, ce qui avait entraîné un déversement de fuel-oil dans le port.
- 3.3.3 Il a également été rappelé qu'au moment du sinistre, le *Bow Jubail* était lesté, mais que lors du voyage précédant le sinistre, il avait transporté des « hydrocarbures » au sens de la CLC de 1992. Il a en outre été rappelé, toutefois, que le propriétaire du navire avait déclaré qu'au moment du sinistre, les citernes étaient exemptes de résidus de cargaison d'hydrocarbures.
- 3.3.4 Le Comité exécutif a rappelé qu'en mai 2023, la Cour suprême avait confirmé les décisions antérieures du tribunal de district de Rotterdam et de la cour d'appel de La Haye selon lesquelles la Convention sur les hydrocarbures de soude de 2001 ne s'appliquait pas au sinistre du *Bow Jubail* et que, de fait, le *Bow Jubail* avait la qualité de navire au sens de la CLC de 1992.
- 3.3.5 Le Comité exécutif a également rappelé qu'au total, 29 actions en justice avaient été engagées par 57 demandeurs devant le tribunal de district de Rotterdam contre le propriétaire du navire, son assureur et d'autres parties. Il a en outre été rappelé que le Fonds de 1992 avait été notifié ou inclus en tant que défendeur dans ces actions.
- 3.3.6 Le Comité exécutif a également rappelé qu'à la suite d'un examen préliminaire des montants réclamés, le montant total provisoire serait plus proche de EUR 60 millions. Il dépasse donc largement la limite fixée par la CLC de 1992, ainsi que le remboursement que le propriétaire du navire verserait au Fonds de 1992 en vertu de l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006) (tel que modifié en 2017)^{<1>}.
- 3.3.7 Le Comité exécutif a également rappelé qu'à sa session de mai 2023, il avait autorisé l'Administrateur à effectuer des paiements au titre du sinistre du *Bow Jubail*.
- 3.3.8 Le Comité exécutif a en outre rappelé qu'en juin 2023, le propriétaire du navire avait demandé au tribunal de district de Rotterdam l'autorisation de limiter sa responsabilité à 15 991 676 DTS conformément à la CLC de 1992.
- 3.3.9 Le Comité exécutif a noté qu'en octobre 2023, après le rejet par le tribunal de sa demande de limiter sa responsabilité au seul montant prévu par la CLC de 1992, le propriétaire du navire avait de nouveau présenté une demande tendant à limiter sa responsabilité au montant prévu par la CLC de 1992, en y incluant cette fois les intérêts.
- 3.3.10 Le Comité exécutif a noté que, lors d'une audience tenue le 26 avril 2024, le tribunal avait indiqué qu'il déciderait s'il y avait lieu ou non d'accepter la demande du propriétaire du navire avant la fin du mois de mai 2024.

^{<1>} Dorénavant, toute référence à « STOPIA 2006 » doit être lue comme signifiant « STOPIA 2006 (tel que modifié en 2017) ».

Comité exécutif du Fonds de 1992

3.3.11 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a noté que l'Administrateur continuerait de suivre ce sinistre et qu'il ferait rapport de tout fait nouveau à la prochaine session des organes directeurs.

3.4	Sinistres dont les FIPOL ont à connaître – Fonds de 1992 : Sinistre survenu en Israël Document IOPC/APR24/3/4		92EC	
-----	---	--	------	--

3.4.1 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a pris note des informations contenues dans le document [IOPC/APR24/3/4](#) concernant le sinistre survenu en Israël.

3.4.2 Le Comité exécutif a rappelé qu'en février 2021, le Gouvernement israélien avait pris contact avec le Fonds de 1992 pour demander une assistance concernant des hydrocarbures découverts le long du littoral israélien. Le Comité exécutif a également rappelé que le Gouvernement israélien estimait qu'un déversement avait eu lieu dans les eaux de la zone économique exclusive (ZEE) d'Israël. Il a rappelé en outre que l'origine du déversement n'avait pas été identifiée.

3.4.3 Le Comité exécutif a également rappelé que, d'après les enquêtes menées par les experts engagés par le Fonds de 1992, la pollution avait été causée par du pétrole brut qui n'aurait pu provenir que d'un pétrolier de passage.

3.4.4 Le Comité exécutif a en outre rappelé qu'en conséquence, à sa session de juillet 2021, il avait décidé que la pollution qui avait touché le littoral israélien pouvait être considérée comme un déversement d'origine inconnue (dit « déversement mystère ») et que la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliqueraient à ce sinistre. Il a rappelé qu'il avait autorisé l'Administrateur à verser des indemnités au titre des demandes nées du sinistre survenu en Israël.

3.4.5 Le Comité exécutif a noté que 470 demandes d'indemnisation avaient été soumises au titre d'opérations de nettoyage, de dommages aux biens et de préjudices économiques, pour un montant total de ILS 39,8 millions et a noté que 12 demandes d'indemnisation avaient été réglées, pour un montant total de ILS 4,6 millions. Le Comité exécutif a également noté que 344 demandes d'indemnisation pour préjudices économiques et dommages aux biens avaient été rejetées en raison du manque d'informations à l'appui.

3.4.6 Le Comité exécutif a noté que d'autres demandes d'indemnisation avaient été évaluées à ILS 3,6 millions et que les demandeurs avaient été informés de l'évaluation, mais n'avaient pas encore répondu.

3.4.7 Le Comité exécutif a également noté que plusieurs demandes d'indemnisation, dont des demandes au titre d'opérations de lutte contre le déversement, d'opérations de nettoyage menées par des collectivités locales le long du littoral israélien et au titre de pertes économiques, avaient été reçues récemment par l'intermédiaire du tribunal maritime de Haïfa, devant lequel un certain nombre de demandeurs dont les demandes d'indemnisation n'avaient pas encore été réglées avaient engagé des actions en justice contre le Fonds de 1992, afin d'éviter que leurs demandes ne soient prescrites.

Comité exécutif du Fonds de 1992

3.4.8 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a noté que l'Administrateur continuerait de suivre ce sinistre et ferait rapport de tout fait nouveau à la prochaine session des organes directeurs.

3.5	Sinistres dont les FIPOL ont à connaître – Fonds de 1992 : <i>Princess Empress</i> Document IOPC/APR24/3/5		92EC	
-----	---	--	------	--

- 3.5.1 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a pris note des informations contenues dans le document [IOPC/APR24/3/5](#) relatif au sinistre du *Princess Empress*.
- 3.5.2 Le Comité exécutif a rappelé que, le 28 février 2023, le *Princess Empress* avait coulé au large de Naujan, dans le Mindoro oriental (Philippines), alors qu'il transportait une cargaison de 800 000 litres de fuel-oil. Il s'en était suivi un déversement d'hydrocarbures qui avait été détecté autour de l'endroit où se trouvait le navire et s'était étendu à d'autres zones, causant des dommages de pollution.
- 3.5.3 Il a été rappelé que les côtes du Mindoro oriental avaient été touchées à des degrés divers par la pollution provoquée par le sinistre du *Princess Empress* et que les hydrocarbures avaient également atteint l'archipel de Caluya, situé au sud de l'île de Mindoro, affectant les îles de Semirara et Liwagao.
- 3.5.4 Le Comité exécutif a rappelé que le Fonds de 1992 et le Shipowners' P&I Club avaient ouvert un bureau central de soumission des demandes d'indemnisation à Calapan, dans le Mindoro oriental, et mis en place un certain nombre de centres de collecte temporaires dans différentes régions, dont certaines ne sont pas facilement accessibles.
- 3.5.5 Il a été rappelé que les demandes d'indemnisation issues de ce sinistre avaient dépassé la limite de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la CLC de 1992. Il a également été rappelé que, bien que le Fonds de 1992 ait commencé à verser des indemnités lorsque la limite fixée par la CLC de 1992 a été atteinte, l'assureur du propriétaire du navire avait remboursé au Fonds de 1992 les montants versés à titre d'indemnisation, jusqu'à concurrence de la limite fixée par STOPIA 2006, soit 20 millions de DTS. Il a été rappelé, cependant, que la limite de STOPIA 2006 avait également été atteinte.

Demandes d'indemnisation

- 3.5.6 Le Comité exécutif a pris note des informations relatives aux demandes d'indemnisation figurant à la section 8 du document [IOPC/APR24/3/5](#).
- 3.5.7 Il a été noté qu'après la publication du document, les experts en matière de pêche avaient finalisé leur évaluation de quelque 36 000 demandes d'indemnisation dans le secteur de la pêche. Il a été noté que, de ce nombre, environ 23 500 demandes d'indemnisation relatives à la pêche de capture avaient été évaluées à PHP 794,2 millions. Il a également été noté que le processus de paiement des montants approuvés avait été engagé, mais que compte tenu du volume important de demandes d'indemnisation à régler et des difficultés logistiques, il faudrait plusieurs mois pour effectuer tous les paiements.

Déclaration de la délégation des Philippines

- 3.5.8 La délégation des Philippines a fait la déclaration suivante :

« Les opérations d'intervention en mer et sur le littoral liées au déversement d'hydrocarbures provoqué par le naufrage du *Princess Empress* dans les eaux situées au large de Naujan (Mindoro oriental) le 28 février 2023 ont été levées à compter du 25 juillet 2023 après la série d'inspections finales effectuées par l'équipe de gestion du sinistre. Tous les organismes gouvernementaux et les services des collectivités locales intervenant dans le poste de commandement ont participé à l'inspection. Cependant, une surveillance continue des sites touchés doit se poursuivre.

Les garde-côtes philippins et d'autres organismes gouvernementaux se concentrent désormais sur la réhabilitation des zones touchées.

Les garde-côtes philippins et d'autres organismes préparent actuellement les documents nécessaires pour présenter une demande d'indemnisation à l'encontre des FIPOL.

Les Philippines mettent tout en œuvre pour informer les demandeurs potentiels du régime d'indemnisation géré par les FIPOL. Une coordination étroite entre le Gouvernement et les FIPOL existe également au sujet des demandes d'indemnisation par l'intermédiaire du Bureau de soumission des demandes d'indemnisation.

Dans l'attente, nous remercions le Secrétariat des FIPOL et l'ensemble des partenaires et parties prenantes concernés pour tous les efforts et l'aide fournis aux Philippines et aux demandeurs, en particulier aux pêcheurs. »

Comité exécutif du Fonds de 1992

3.5.9 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a noté que l'Administrateur continuerait de suivre ce sinistre et qu'il ferait rapport de tout fait nouveau à la prochaine session des organes directeurs.

3.6	Sinistres dont les FIPOL ont à connaître – Fonds de 1992 : Sinistre survenu à Trinité-et-Tobago (<i>Gulfstream</i>) Documents IOPC/APR24/3/6 et IOPC/APR24/3/6/1		92EC	
-----	---	--	------	--

3.6.1 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a pris note du document [IOPC/APR24/3/6](#) soumis par le Secrétariat et du document [IOPC/APR24/3/6/1](#) soumis par le Gouvernement de la République de Trinité-et-Tobago.

Document IOPC/APR24/3/6 soumis par le Secrétariat

3.6.2 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a noté que le chaland articulé *Gulfstream*, remorqué par le remorqueur *Solo Creed*, avait chaviré les 5 et 6 février 2024, à environ 16 km au large de Tobago, avant de s'immobiliser à environ 150 mètres au large de Canoe Bay, sur la côte sud-est de Tobago, déversant une quantité inconnue de ses 4 652 tonnes de cargaison de fuel-oil de soute « C », qui avait pollué quelque 15 km de la côte de Tobago. Par la suite, des traces et des boulettes d'hydrocarbures avaient été rejetées sur la côte de Bonaire (Royaume des Pays-Bas), avant d'être nettoyées par les autorités locales.

3.6.3 Le Comité exécutif a également noté que la barge se rendait au Guyana en provenance de la baie de Pozuelo (Venezuela) et que l'agence de gestion des situations d'urgence de Tobago avait déclenché le plan national d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures pour gérer les interventions de lutte contre le déversement.

3.6.4 Le Comité exécutif a en outre noté que le Fonds de 1992 avait dépêché l'ITOPF afin de fournir une aide aux autorités et que, début mars 2024, l'Administratrice adjointe/Cheffe du Service des demandes d'indemnisation et un chargé des demandes d'indemnisation s'étaient rendus à Trinité-et-Tobago pour recueillir des informations et rencontrer des représentants du Ministère de l'énergie et des industries énergétiques.

3.6.5 Il a été noté que deux entreprises de sauvetage et de protection de l'environnement avaient été chargées d'enlever les hydrocarbures restant à l'intérieur de l'épave et qu'il restait une quantité inconnue d'hydrocarbures, pouvant aller jusqu'à 25 000 barils sur la cargaison initiale de 35 000 barils, à l'intérieur de la barge renversée.

- 3.6.6 Il a également été noté que les opérations de nettoyage se poursuivaient, mobilisant plus de 150 travailleurs et bénévoles.
- 3.6.7 Il a en outre été noté que les hydrocarbures transportés à bord de la barge étaient persistants et que la barge avait effectué des voyages en mer pendant de nombreuses années en étant poussée par un remorqueur, le *Marlin*.
- 3.6.8 Le Comité exécutif a noté que, d'après les bases de données en ligne, la barge *Gulfstream* était classée par l'American Bureau of Shipping (ABS) jusqu'au 31 décembre 2018, mais qu'aucune autre donnée d'immatriculation n'était disponible. Il a également été noté qu'il semblait que le bâtiment n'avait pas été reclassé ou immatriculé depuis plusieurs années.
- 3.6.9 Le Comité exécutif a noté que, dans le cadre de plusieurs sinistres, les organes directeurs des FIPOL avaient accepté qu'un bâtiment qui effectuait des opérations régulières en mer était un bâtiment « de mer » répondant à la définition du terme « navire » figurant au paragraphe 1 de l'article premier de la CLC de 1992, notamment les sinistres du *Victoriya* (2003), de l'*Al Jaziah 1* (2000) et du *Pontoon 300* (1998).
- 3.6.10 Le Comité exécutif a en outre noté qu'en mars 2023, la barge *Gulfstream* avait été amarrée à Colón (Panama) et que, selon des documents judiciaires, elle était endommagée au point de nécessiter un pompage pour éviter qu'elle ne coule. En juin 2023, elle avait été vendue aux enchères, avant d'être laissée pendant sept mois échouée sur une grève.
- 3.6.11 Il a été noté que, le 30 décembre 2023, le remorqueur *Solo Creed* avait déplacé la barge et l'avait mise à l'ancre dans le port de Colón (Panama) et que la barge avait été ensuite remorquée jusqu'au Venezuela.
- 3.6.12 Il a également été noté qu'une base de données en ligne avait permis de localiser le *Solo Creed* et le *Gulfstream* au large près d'Amuay (Venezuela), avant que le remorqueur et la barge soient observés dans la baie de Pozuelo (Venezuela) entre le 27 et le 31 janvier 2024.
- 3.6.13 Il a en outre été noté que, le 3 février 2024, après avoir quitté la baie de Pozuelo, l'imagerie satellite montrait le remorqueur et la barge se dirigeant vers le nord-est, avec la barge sur un long câble d'attelage. Les images indiquaient que la barge laissait déjà échapper une substance huileuse, laissant derrière elle une nappe qui s'étendait sur au moins 40 km. Cet élément indiquait qu'il était probable que le *Gulfstream* ait pris une cargaison au Venezuela dans la baie de Pozuelo, peut-être au moyen d'un transfert de navire à navire.
- 3.6.14 Le Comité exécutif a noté que des images satellite montraient que la barge *Gulfstream* avait chaviré à environ 16 km au sud-est de Tobago, et que le remorqueur *Solo Creed* avait apparemment lâché le câble d'attelage et s'était enfui. Malgré les recherches menées par les autorités locales et l'aide demandée aux États voisins et à divers registres de navires, le remorqueur n'a pas pu être localisé.
- 3.6.15 Le Comité exécutif a également noté que, selon un document censé représenter une demande de réservation d'un pilote pour le remorqueur *Solo Creed* et sa barge *Culie Boy*, la cargaison avait pour destination Guyana Power and Light, la compagnie d'électricité publique du Guyana. Il a été noté que Guyana Power and Light avait nié toute implication dans le sinistre, mais que l'existence d'autres contrats de fourniture d'hydrocarbures à des entités du Guyana ne pouvait être écartée.
- 3.6.16 Le Comité exécutif a en outre noté que les documents d'immatriculation de navire fournis par l'autorité maritime de Zanzibar indiquaient que le propriétaire déclaré du *Solo Creed*, lors de son voyage de remorquage de la barge *Gulfstream*, était un dirigeant d'une société basée au Panama, et que plusieurs directeurs de cette société étaient communs à trois autres sociétés qui possédaient également plusieurs autres bâtiments qui transitaient entre les ports des Caraïbes, de Colombie et du Venezuela, semblant souvent naviguer de manière « fantôme », en désactivant les données de suivi de leur système d'identification automatique (SIA).

- 3.6.17 Il a été noté qu'un organisme d'enquête indépendant avait pris contact avec une personne au Nigéria qui avait par la suite déclaré avoir acheté le remorqueur et la barge en août 2023 (produisant un acte de vente non notarié de la barge *Gulf Stream*, dont le nom avait été mal orthographié) et affirmé qu'il faisait venir les deux bâtiments au Nigéria lorsque le sinistre s'était produit, qu'ils n'étaient pas assurés et que le remorqueur *Solo Creed* était toujours en route vers le Nigéria.
- 3.6.18 Il a également été noté qu'un nouveau certificat d'immatriculation avait été fourni par l'autorité maritime de Zanzibar en date du 13 février 2024, indiquant un nouveau propriétaire basé à Georgetown (Guyana), mais qu'il n'avait pas été possible de localiser la société en question dans le registre du commerce du Guyana et que les autorités de Trinité-et-Tobago poursuivaient leurs recherches.
- 3.6.19 Il a en outre été noté que le nettoyage et le confinement en mer avaient commencé le 8 février 2024, avec la participation de plus de 200 personnes, mais qu'en raison des marées de printemps, les hydrocarbures avaient été poussés au-delà de la ligne de marée haute habituelle, souillant de nombreuses zones. Il a également été noté que l'action des vagues lors des prochaines marées de printemps contribuerait à nettoyer naturellement de nombreuses zones contaminées.
- 3.6.20 Le Comité exécutif a noté qu'il était prévu que les opérations d'enlèvement des hydrocarbures commencent au cours de la semaine du 1^{er} avril 2024, mais qu'elles avaient été entravées par le mauvais temps.
- 3.6.21 Le Comité exécutif a également noté qu'au 4 avril 2024, quelque 8 255 m³ de déchets liquides et 15 926 m³ de déchets solides avaient été récupérés.
- 3.6.22 Le Comité exécutif a en outre noté qu'aucune demande d'indemnisation n'avait encore été déposée et que des recherches étaient toujours en cours pour retrouver les propriétaires de la barge *Gulfstream*.
- 3.6.23 Il a été noté que le sinistre mettait en cause une barge qui semblait ne pas avoir d'assurance, qui était en mauvais état et dont aucun propriétaire enregistré n'avait encore été identifié, et qui semblait présenter des fuites d'hydrocarbures au début du voyage, ce qui laissait penser que la barge n'était pas en état de naviguer ni avant ni au début du voyage.

Document IOPC/APR24/3/6/1 – Soumis par le Gouvernement de la République de Trinité-et-Tobago

- 3.6.24 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a également pris note du document [IOPC/APR24/3/6/1](#) soumis par le Gouvernement de la République de Trinité-et-Tobago, qui précisait que la barge aurait une capacité de 60 000 barils de cargaison et qu'elle aurait transporté une cargaison de 35 000 barils à destination de la République du Guyana. Le Comité exécutif a en outre noté que les autorités tanzaniennes avaient fait savoir que le certificat d'enregistrement était frauduleux.
- 3.6.25 Il a été noté que les autorités locales recherchaient le *Solo Creed* partout dans le monde et que des courriers officiels avaient été adressés au Panama et à la Tanzanie afin d'obtenir toute information pertinente concernant les deux bâtiments. Il a également été noté que la division des services maritimes du Ministère des travaux publics et des transports avait été contactée par un avocat nigérian représentant le propriétaire présumé du remorqueur et de la barge et qu'elle examinait actuellement la véracité des allégations et avait entamé des démarches auprès du Gouvernement nigérian.

- 3.6.26 Il a en outre été noté que les garde-côtes de Trinité-et-Tobago travaillaient en étroite collaboration avec les garde-côtes du Guyana, l'Agence d'exécution pour la lutte contre le crime et la promotion de la sécurité de la Communauté des Caraïbes (CARICOM IMPACS) et IR Consilium, qui collabore avec la CARICOM IMPACS, afin d'identifier les bâtiments en cause ou responsables du déversement d'hydrocarbures survenu à Tobago.
- 3.6.27 Le Comité exécutif a noté que les premières estimations du coût de la lutte contre le déversement étaient de l'ordre de USD 23,5 millions, dont USD 12,5 millions déjà dépensés au 6 avril 2024. Le Comité exécutif a également noté que les opérations de nettoyage avaient été pour la plupart achevées en mars 2024 et que le nettoyage du littoral devait être achevé en avril 2024, l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave devant pour sa part être achevé à la mi-mai 2024.
- 3.6.28 Le Comité exécutif a en outre noté que le Gouvernement de Trinité-et-Tobago avait l'intention d'engager toutes les actions en justice nécessaires contre le propriétaire de la barge, le propriétaire de la cargaison et/ou le propriétaire du remorqueur, afin de récupérer les sommes dépensées au titre de la lutte contre le déversement et des opérations de nettoyage, et qu'il avait aussi l'intention d'utiliser le fuel-oil de soute « C » qui avait été récupéré dans le bâtiment afin de rembourser les coûts.
- 3.6.29 Le Comité exécutif a pris note des mesures d'intervention engagées par les autorités locales telles que précisées dans le document. Il a également noté que, concernant les recherches pour retrouver le *Solo Creed*, l'agence CARICOM IMPACS avait indiqué qu'un cabinet d'avocats représentant l'affrètement d'une barge avait informé la centrale électrique du Guyana, présumée être le destinataire prévu de la cargaison, qu'en raison de circonstances imprévues, il n'était pas en mesure d'honorer le contrat de fourniture de carburant et qu'il ne pouvait pas dire quand il serait en mesure de le faire. Il a également été noté que la correspondance ne mentionnait pas le nom de la barge et indiquait que le volume de fuel-oil lourd à bord était de 75 000 barils, et non de 35 000 barils comme indiqué dans le document de demande de services de pilotage obtenu auprès de l'autorité maritime du Guyana, qui avait fait mention d'une barge, le *Culie Boy*, dont le numéro OMI figurant dans le document de services de pilotage correspondait à celui de la barge *Gulfstream*, d'après des sources en ligne.
- 3.6.30 Il a en outre été noté que l'assistance de l'agence CARICOM IMPACS avait été sollicitée pour contacter les autorités du Panama et d'Aruba afin de vérifier s'il existait des photos du *Solo Creed* et de sa barge. Des photos avaient été fournies, montrant le remorqueur tirant une barge qui correspondait à celle que l'on voyait couler dans les vidéos mises à la disposition des autorités de Trinité-et-Tobago.
- 3.6.31 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a noté que la division des services maritimes avait écrit à l'OMI pour lui demander de détacher un consultant pour faciliter l'enquête, et que l'OMI était activement engagée dans le processus d'identification d'un consultant. Le Comité exécutif a également noté que le Gouvernement de Trinité-et-Tobago avait l'intention d'engager une action en justice contre le propriétaire de la barge *Gulfstream* et/ou le propriétaire du remorqueur *Solo Creed* en vertu de la législation applicable à Trinité-et-Tobago.
- 3.6.32 La délégation de Trinité-et-Tobago a fait une déclaration détaillée concernant ce sinistre, qui est reproduite en intégralité à l'annexe II du présent document.

Déclaration de la délégation de la République de Corée

- 3.6.33 La délégation de la République de Corée a fait la déclaration suivante :

« Premièrement, nous tenons à adresser nos remerciements au Secrétariat et à la République de Trinité-et-Tobago pour avoir fourni les informations pertinentes et soumis les documents relatifs au sinistre survenu à Trinité-et-Tobago, qui a eu lieu début février cette année.

Ce sinistre revêt une importance considérable pour la mise en œuvre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, qui constituent les fondements des FIPOL, et les enjeux que révèlent les documents sont tous liés au non-respect d'obligations essentielles prévues par ces Conventions.

En particulier, comme il est précisé dans les documents, on soupçonne que le sinistre soit lié à des actions illicites délibérées, tels que l'évitement intentionnel d'enregistrement d'un bâtiment par certains propriétaires dans des zones données. Il y a également eu des problèmes pour identifier les propriétaires en raison de l'absence d'informations relatives à l'enregistrement des navires mis en cause dans le sinistre, ainsi que des questions de classification.

En outre, il est évident que la barge en question présentait de graves problèmes d'entretien et de navigabilité avant le sinistre, ce qui augmente potentiellement et considérablement le risque de déversements d'hydrocarbures. Par conséquent, l'intervention des FIPOL devient inévitable, entraînant une hausse de la contribution des États Membres.

Par ailleurs, les propriétaires de navires dans tous les États Membres sont obligés de disposer d'une assurance responsabilité en vertu de la CLC de 1992. Or, dans la situation actuelle, on pense que le propriétaire non identifié de la barge ne s'est, dans le cas présent, pas acquitté de l'obligation qui lui incombe en vertu de la Convention. Même si le propriétaire est identifié par la suite, on s'attend à ce que le Fonds de 1992 subisse des pertes financières si le propriétaire ne dispose pas de l'assurance prévue par la Convention. La République de Corée se dit gravement préoccupée par le fait que cette situation fera directement peser une charge sur les États Membres.

Lors de précédentes réunions des FIPOL, les organes directeurs des FIPOL ont accepté qu'un bâtiment qui effectuait des opérations régulières en mer, y compris un chaland transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison d'un lieu à un autre, était un bâtiment "de mer" répondant à la définition du terme "navire" au sens de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Étant donné que ce sinistre est à interpréter comme une affaire similaire, on estime que le versement d'indemnités est inévitable, et la République de Corée accepte donc que des indemnités soient versées au titre des demandes d'indemnisation nées de ce sinistre.

Toutefois, cette délégation exprime ses vives préoccupations quant à la forte probabilité que des sinistres similaires se produisent à l'avenir. Au regard de la survenue constante d'affaires portant sur l'interprétation de la définition du terme "navire", les sinistres intentionnels, et la sous-assurance insuffisante pour couvrir la responsabilité du propriétaire du navire, la République de Corée s'inquiète des conséquences négatives pour les FIPOL et les États Membres des problèmes persistants de respect des Conventions de 1992.

En particulier, les pratiques illicites associées aux enregistrements frauduleux de navires, qui sont le principal problème identifié dans cette affaire, ont fait l'objet de discussions au Comité juridique de l'OMI la semaine dernière, et la question concerne directement les FIPOL étant donné qu'elle a trait à l'identification des propriétaires de navires.

Par conséquent, la République de Corée prie tous les États Membres de s'acquitter de leurs obligations en vertu des Conventions, y compris les obligations de gestion et de supervision des États du pavillon, afin de protéger les intérêts des FIPOL et des États Membres.

En outre, cette délégation prie le Secrétariat de bien vouloir s'engager activement sur ce dossier, notamment en prenant toutes les mesures juridiques nécessaires et raisonnables concernant le sinistre, afin de s'assurer que les États Membres s'acquittent de leurs obligations en vertu de la Convention, en coopérant avec le Secrétariat des FIPOL à l'avenir. »

Déclaration de la délégation du Royaume des Pays-Bas

3.6.34 La délégation du Royaume des Pays-Bas a fait la déclaration suivante :

« Nous souhaitons tout d'abord remercier Trinité-et-Tobago et les FIPOL pour les mesures déjà prises dans le cadre de ce sinistre et les efforts qui ont déjà été engagés afin d'identifier le propriétaire du bâtiment. Le Royaume des Pays-Bas se félicite d'entendre des membres du Comité exécutif déclarer que les Conventions de 1992 devraient s'appliquer à ce sinistre, étant donné que des hydrocarbures et des boulettes d'hydrocarbures ont été rejetés sur la côte de Bonaire par suite de ce sinistre. Des plages et des mangroves ont été polluées, mais fort heureusement nettoyées assez rapidement par les autorités néerlandaises. Il existe à Bonaire un entraînement annuel à l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, qui s'est révélé très efficace dans cette situation. Cependant, malgré cette intervention efficace, une pollution a tout de même eu lieu et ce sinistre donnera donc lieu à des demandes d'indemnisation.

Nous soutenons également les préoccupations qui ont été exprimées par d'autres États Membres, à savoir que le manque d'informations quant à l'identité du propriétaire et à l'assurance des bâtiments dans ce type de sinistres pourrait mettre en péril le fonctionnement du système mis en place dans le cadre des FIPOL. Nous nous félicitons vivement de la proposition de discuter plus avant de cette question.

De notre côté, nous souhaitons en outre souligner l'importance d'une bonne coopération entre États concernés par un tel sinistre. Dans le cas du sinistre survenu à Trinité-et-Tobago, en raison des hydrocarbures rejetés sur la côte de Bonaire, le Royaume des Pays-Bas a également proposé à Trinité-et-Tobago son aide pour l'enlèvement de l'épave, afin d'éviter de nouveaux dommages écologiques potentiels dans la zone des Caraïbes dans son ensemble et également de réfléchir à des possibilités de coopérer pour obtenir une indemnisation de la part du propriétaire du bâtiment. »

Débat

- 3.6.35 Une délégation a déclaré que ce sinistre soulignait la nécessité de renforcer le contrôle du transport maritime afin de minimiser l'éventualité de bâtiments similaires présentant des risques importants de dommages aux côtes et à l'environnement et a insisté sur l'importance de l'appui fourni par les FIPOL et des raisons d'être membre du Fonds de 1992.
- 3.6.36 Un nombre important de délégations a convenu que la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquaient à ce sinistre et a autorisé l'Administrateur à verser des indemnités au titre des demandes d'indemnisation nées de ce sinistre, et qu'il y avait lieu de poursuivre les efforts engagés pour identifier le propriétaire du navire et pour engager une action récursoire au titre de la part supportée par le Fonds de 1992.
- 3.6.37 Plusieurs délégations ont déclaré qu'elles saluaient les efforts engagés pour récupérer davantage d'informations et identifier le propriétaire du navire, mais ont noté que malgré les efforts du Secrétariat et du Gouvernement de Trinité-et-Tobago, l'identité du propriétaire n'avait pas encore été confirmée. Elles ont indiqué que, même si le propriétaire était retrouvé, il était peu probable que le bâtiment en cause soit assuré. Cette situation était source de vives préoccupations et mettait en péril l'intégrité du régime d'indemnisation.

- 3.6.38 Plusieurs délégations se sont déclarées favorables à une discussion plus approfondie au sein de l'Assemblée du Fonds de 1992, et une délégation a déclaré que cette question devrait être portée à l'attention du Comité juridique de l'OMI.
- 3.6.39 Une délégation a noté la difficulté à identifier le propriétaire du navire, même en ayant à disposition une couverture satellite moderne, et une autre délégation, notant qu'elle n'était pas membre du Comité exécutif, a déclaré faire siennes les préoccupations exprimées par l'Administrateur concernant la menace que constituaient pour le milieu marin et la stabilité du régime d'indemnisation les bâtiments ne respectant pas les normes et naviguant en étant insuffisamment ou pas assurés.
- 3.6.40 Cette délégation a noté que le document [IOPC/APR24/3/6](#) fournissait suffisamment de motifs et de précédents juridiques pour conclure que la barge et les hydrocarbures chargés à bord de celle-ci répondaient aux définitions des termes « navire » et « hydrocarbures », visés par la CLC de 1992, et a également noté que l'Assemblée du Fonds de 1992 avait mis en place le 7^e groupe de travail intersessions sur la définition du terme « navire », dont le rapport final figurait dans le document [IOPC/APR15/8/2](#) et qui, à son paragraphe 12.2.7.3, analysait un scénario identique et parvenait aux mêmes conclusions.

Décisions du Comité exécutif du Fonds de 1992

- 3.6.41 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé :
- a) que la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquaient à ce sinistre ; et
 - b) d'autoriser l'Administrateur à verser des indemnités au titre des demandes nées de ce sinistre .

4 Questions relatives à l'indemnisation

- | | | | | |
|-----|---|------|--|------|
| 4.1 | L'impact potentiel des sanctions sur le régime international de responsabilité et d'indemnisation
Document IOPC/APR24/4/1 | 92AC | | SAES |
|-----|---|------|--|------|
- 4.1.1 Le Conseil d'administration du Fonds de 1992 et l'Assemblée du Fonds complémentaire ont pris note du document [IOPC/APR24/4/1](#).
- 4.1.2 Les organes directeurs ont rappelé qu'en mars 2022, l'Administrateur avait présenté le document [IOPC/MAR22/8/1](#) qui reproduisait en annexe un projet de circulaire du Comité juridique de l'OMI contenant des recommandations concernant l'impact de la situation en mer Noire et en mer d'Azov sur les certificats d'assurance ou autres certificats de garantie financière. Cette circulaire contenait des informations intéressantes les FIPOL (voir document LEG 109/16/1 de l'OMI, paragraphes 5.14 et 5.15).
- 4.1.3 Les organes directeurs ont rappelé qu'à partir du 5 décembre 2022, conformément aux articles 3 *quaterdecies* et 5 *bis bis* du Règlement N° 833/2014 de l'Union européenne (UE) (le Règlement), de nouvelles restrictions étaient entrées en vigueur régissant le transport et l'assurance du pétrole brut et des produits d'origine russe et interdisant les transactions avec les entités énumérées à l'annexe XIX du Règlement qui relevaient du contrôle de la Fédération de Russie et qui auraient pu inclure des chargeurs et des contributeurs potentiels aux FIPOL.
- 4.1.4 Les organes directeurs ont noté que, lors de la 110^e session du Comité juridique de l'OMI, tenue du 27 au 31 mars 2023, un certain nombre d'États avaient soumis le document LEG 110/5, dans lequel il était demandé aux États du pavillon de veiller à ce que les navires-citernes battant leur pavillon respectent les mesures qui interdisent ou réglementent légalement les opérations de navire à navire, et à ce que ces navires respectent l'esprit des exigences de sécurité énoncées dans les conventions de l'OMI et appliquent des normes de navigation sûres afin de réduire au minimum le risque de pollution par les hydrocarbures.

- 4.1.5 Les organes directeurs ont également noté que, lors de l'Assemblée de l'OMI, tenue du 27 novembre au 6 décembre 2023, les États Membres avaient adopté la Résolution A.1192(33) qui appelait les États du pavillon à prendre des mesures contre les opérations de la « flotte obscure » ou « flotte sombre », et les États du port à veiller à l'application des conventions sur la sécurité et la responsabilité, tel que précisé dans la résolution en question.
- 4.1.6 Les organes directeurs ont aussi rappelé qu'en raison des restrictions imposées concernant l'assurance des navires transportant du pétrole brut et des produits d'origine russe, de nombreux Clubs P&I membres de l'International Group of P&I Associations (International Group) n'avaient plus été en mesure d'assurer ces navires, ce qui signifiait que les propriétaires devaient chercher à s'assurer auprès d'autres Clubs P&I n'appartenant pas au Groupe.
- 4.1.7 Les organes directeurs ont en outre rappelé que, si les FIPOL sont des organisations intergouvernementales qui ne sont donc pas assujetties aux réglementations et législations nationales ou internationales en matière de sanctions, diverses difficultés pratiques pouvaient surgir en cas de sinistre mettant en cause un navire chargé d'hydrocarbures d'origine russe.
- 4.1.8 Il a été rappelé que, même si le Fonds de 1992 était exonéré de responsabilité pour les dommages dus à la pollution résultant d'actes de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile ou d'une insurrection ou pour les dommages causés par des fuites ou rejets d'hydrocarbures provenant d'un navire de guerre ou d'un autre navire appartenant à un État ou exploité par lui et affecté exclusivement, au moment de l'événement, à un service non commercial d'État, en cas de déversement d'hydrocarbures à la suite d'une attaque contre un navire civil, il pourrait toutefois y avoir une pollution considérable touchant des États, des entreprises, des particuliers, l'environnement, ainsi que la faune et la flore.

Navires évitant les sanctions

- 4.1.9 Il a également été rappelé qu'un grand nombre de navires avaient été signalés comme tentant de contourner les sanctions par diverses méthodes, notamment en éteignant leurs transpondeurs SIA de manière à disparaître de la couverture SIA. Il a en outre été rappelé qu'il fallait comprendre qu'il s'agissait de mener des opérations illégales de transfert d'hydrocarbures de navire à navire, souvent dans des eaux dangereuses/en pleine mer, ou dans des zones à faible couverture satellitaire, rendant ainsi sans effet de nombreuses mesures de sécurité de l'OMI et exposant les côtes à un risque accru de pollution par les hydrocarbures.
- 4.1.10 Les organes directeurs ont rappelé que les autorités maritimes étaient aussi confrontées à une autre pratique trompeuse de transport maritime, la manipulation de localisation, c'est-à-dire la transmission par un navire d'une fausse localisation.

Conseil de l'Union européenne – 12^e train de sanctions économiques

- 4.1.11 Les organes directeurs ont noté qu'en décembre 2023, l'Union européenne avait annoncé son 12^e train de sanctions économiques, qui rendait obligatoire pour tout i) ressortissant d'un État membre, ii) personne physique résidant dans un État membre, et iii) personne morale, entité ou organisme établi dans l'Union européenne de notifier aux autorités compétentes toute vente ou autre arrangement entraînant un transfert de propriété à un pays tiers de tout navire-citerne effectuant le transport de pétrole brut ou de produits pétroliers énumérés à l'annexe XXV (Règlement (UE) 2023/2878 du Conseil), relevant du Code SH ex 8901 20.

Fourniture d'assurance par les assureurs de l'International Group – respect du système de plafonnement des prix

- 4.1.12 Les organes directeurs ont rappelé que, le 5 février 2023, l'Union européenne avait élargi le système de plafonnement des prix qui visait à réduire les recettes que la Fédération de Russie tirait de ses produits pétroliers d'origine russe relevant du code 2710 de la nomenclature combinée de l'Union européenne et que deux plafonds de prix avaient été fixés selon que le produit pétrolier se négociait avec une décote ou une surcote par rapport au pétrole brut.
- 4.1.13 Les organes directeurs ont également rappelé que dans le cadre du système de plafonnement des prix, l'International Group était autorisé à fournir une couverture P&I pour les cargaisons de produits pétroliers russes à destination de pays qui ne faisaient pas partie de la Coalition pour le plafonnement des prix, à condition que le prix de la cargaison reste inférieur au prix plafond applicable, par baril, depuis le chargement jusqu'au dédouanement dans le port de destination.
- 4.1.14 Les organes directeurs ont en outre rappelé qu'un propriétaire de navire ou un affrèteur qui avait l'intention de transporter des cargaisons de produits pétroliers russes après le 5 février 2023 devait fournir à son Club P&I une attestation selon laquelle il ne transporterait pas, pendant la durée de la période d'assurance, de cargaisons de produits pétroliers russes qui avaient été vendues à un prix qui, pendant la période où elles se trouvaient à bord du navire, était supérieur aux plafonds de prix.
- 4.1.15 Il a été rappelé que cela permettait aux propriétaires de navires en mesure de fournir l'attestation et de respecter les dispositions qui y sont prévues d'être assurés par un Club P&I appartenant à l'International Group pour certains voyages spécifiquement couverts par le système de plafonnement des prix, mais que pour les voyages non autorisés par les règlements, une telle assurance n'était pas autorisée et que les propriétaires de navires devraient néanmoins chercher à s'assurer auprès d'assureurs non visés par les sanctions.

Prestation de services par les registres maritimes

- 4.1.16 Les organes directeurs ont noté qu'il y avait eu une augmentation du nombre de navires effectuant des transferts de pavillon vers des États aux antécédents en matière d'inspections moins irréprochables.

Opérations de navire à navire

- 4.1.17 Les organes directeurs ont également noté qu'il y avait eu une augmentation spectaculaire des opérations de navire à navire entreprises souvent dans des conditions dangereuses et sans notification à l'État Membre dans les eaux duquel les opérations sont menées.

Utilisation de navires vieillissants

- 4.1.18 Il a également été noté que l'augmentation de la flotte « obscure » ou « sombre » avait eu pour conséquence un vieillissement de la flotte de navires-citernes faisant escale dans les ports russes et qu'un certain nombre de compagnies maritimes faisant l'objet de peu de contrôles réglementaires semblaient opérer des navires en marge du régime de sécurité mondial.

Restrictions bancaires

- 4.1.19 Les organes directeurs ont rappelé que diverses questions pratiques pouvaient se poser si un sinistre se produisait mettant en cause un navire chargé de pétrole d'origine russe ou au sein de la Fédération de Russie elle-même ; en particulier du fait de l'existence des sanctions, de nombreuses banques avaient refusé de s'occuper de fonds destinés à la Fédération de Russie ou provenant de celle-ci, ce qui signifiait que le Fonds de 1992 pourrait avoir des difficultés pour ouvrir des comptes bancaires à partir desquels verser des indemnités.

Mesures palliatives potentielles

- 4.1.20 Les organes directeurs ont également rappelé que, conformément aux recommandations de 2022 du Comité juridique de l'OMI concernant l'impact de la situation dans la mer Noire et la mer d'Azov sur les certificats d'assurance ou autres certificats de garantie financière, les États Membres devraient garder présentes à l'esprit les obligations que leur impose la circulaire N° 3464 de l'OMI, qui stipulait que lorsqu'il recevait une « carte bleue » ou des documents similaires de la part de compagnies d'assurance, de fournisseurs de garantie financière et de Clubs P&I n'appartenant pas à l'International Group, l'État Membre devrait vérifier la capacité financière et la solvabilité de cette compagnie afin de s'assurer que les victimes pourraient être indemnisées rapidement et de manière adéquate.
- 4.1.21 Il a été noté que les États du pavillon étaient encouragés à se conformer aux suggestions détaillées figurant dans le document LEG 110/5 de l'OMI, en veillant à ce que les navires-citernes battant leur pavillon respectent les mesures qui interdisaient ou réglementaient légalement les transferts de navire à navire, que les États du port étaient encouragés à veiller à l'application des conventions en matière de sécurité et de responsabilité sur ces navires et à s'assurer que les opérations de transfert de navire à navire étaient menées conformément aux exigences de sécurité applicables dans les conventions de l'OMI, et que si ces États avaient connaissance de navires ayant opté pour « l'obscurité », ils devraient envisager de soumettre ces navires à des inspections renforcées et de notifier l'administration du pavillon du navire.
- 4.1.22 Il a également été rappelé que le Gouvernement du Royaume-Uni avait publié un document d'orientation (UK Maritime Services Prohibition and Oil Price Cap Guidance) concernant l'interdiction au Royaume-Uni de la fourniture de services de transport maritime et de services associés pour certains hydrocarbures et produits pétroliers. Il a en outre été rappelé que ce document d'orientation prévoyait des exceptions aux interdictions relatives aux services de transport maritime et aux services associés pour les produits pétroliers et gaziers russes, notamment pour faire face à une situation d'urgence, stipulant que les interdictions ne s'appliqueraient pas à quiconque se livrerait à un acte qui contribuait à la prévention ou à l'atténuation urgente d'un événement susceptible d'avoir un impact grave et significatif sur la santé ou la sécurité humaine, l'infrastructure ou l'environnement.
- 4.1.23 Il a également été rappelé que le document précisait que la fourniture de services financiers/de courtage ou de fonds à l'échelle mondiale à toute personne qui fournissait ou livrait par bateau du pétrole et des produits pétroliers depuis un lieu situé dans la Fédération de Russie vers un pays tiers, ou entre des pays tiers, ne constituait pas une infraction s'il s'agissait de faire face à une situation d'urgence, par exemple pour nettoyer un déversement d'hydrocarbures.
- 4.1.24 Les organes directeurs ont rappelé que, comme précisé dans la lettre circulaire N° 4548 de l'OMI du 7 avril 2022, la Fédération de Russie avait déclaré qu'elle garantissait l'exécution de toutes les obligations assumées dans leur intégralité au titre des instruments internationaux relatifs à la marine marchande qu'elle avait précédemment ratifiés et avait également confirmé la pleine validité des assurances ou autres garanties financières en matière de responsabilité, y compris les « cartes bleues » émises par les compagnies d'assurance russes conformément aux exigences des conventions internationales.

Déclaration de la délégation française

- 4.1.25 La délégation française a fait la déclaration suivante :

« Cette délégation remercie le Secrétariat pour le document [IOPC/APR24/4/1](#) sur l'impact potentiel des sanctions sur le régime international de responsabilité et d'indemnisation. La France partage l'analyse qui est faite par l'Administrateur sur les implications très concrètes du régime de sanctions sur les FIPOL. Elle partage aussi ses préoccupations quant aux risques que présente un navire non assuré en cas de sinistre provoquant une pollution par les hydrocarbures.

Selon toute évidence, ce risque atteint un niveau très alarmant avec l'augmentation qualifiée de "spectaculaire" du nombre de navires relevant de la flotte sombre composée principalement de navires-citernes. Cela est d'autant plus préoccupant que les propriétaires de ces navires se placent délibérément en dehors des règles de sécurité maritime et de prévention de la pollution, à l'exemple des différentes manœuvres conduites pour échapper à la surveillance des États du pavillon et aux contrôles qui pourraient être exercés par les États du port.

En outre, comme le souligne l'Administrateur, les FIPOL ne peuvent pas intervenir pour couvrir financièrement des dommages résultant d'actes de guerre, d'hostilités, de guerre civile ou d'insurrection d'une part et, d'autre part, la couverture par le secteur assurantiel n'intervient pas pour des cargaisons qui ne disposent pas d'une attestation de conformité aux dispositions du régime des sanctions.

La France entend le message d'alerte exprimé par l'Administrateur. Elle redoute l'occurrence d'un événement de mer qui impliquerait un navire transporteur d'hydrocarbures de la flotte sombre. Outre les dommages dramatiques que cet événement pourrait occasionner à la vie humaine et aux équipages, aux biens et à l'environnement, c'est la crédibilité tout entière du secteur maritime, incluant les États mais aussi l'OMI et cette Organisation, qui serait affectée.

Le doute pourrait émerger quant à notre capacité collective à résoudre les défaillances actuelles du système. Cette délégation est convaincue de l'importance de ce sujet, qui est à ses yeux de la même ampleur que le défi de la complaisance qui avait ébranlé nos organisations il y a quelques années, et elle appelle à des efforts sans précédent pour traiter cette situation.

L'enquête du *Gulfstream* déterminera les causes de ce sinistre et pourra préciser les éventuels besoins en renforcement de certains instruments et en termes de coopération technique. Nous pensons au contrôle par l'État du port de navires non conventionnels, en l'espèce les barges qui méritent une attention renforcée, et les directives de l'OMI sur la sécurité des navires remorqués qui pourraient être actualisées, voire rendues obligatoires.

Cette délégation souhaite ici rappeler l'absolue nécessité pour les États Membres de ce Fonds en particulier à également appliquer diligemment les autres instruments internationaux visant à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution, que ce soit ceux liés à leurs responsabilités en tant qu'États du port, États côtier ou États du pavillon.

Nous avons activement soutenu ce rappel dans cette enceinte, et lors de l'adoption de la résolution A.1192 de la 33^e Assemblée de l'OMI. Nous nous tenons à la disposition des parties intéressées pour engager des réflexions en la matière sur la façon dont nous pourrions mieux prévenir ces risques lorsque le moment sera venu. Cette délégation appelle à une résolution de l'Assemblée du Fonds de 1992 dans cet esprit. »

Débat

- 4.1.26 La délégation de la Fédération de Russie a déclaré que le document du Secrétariat évoluait dans un sens qui tentait de présenter les sanctions mises en place par certains États comme légitimes, ce qu'elles ne sont pas. En outre, la délégation a déclaré que le document du Secrétariat était favorable à des mesures coercitives de certains États à l'encontre d'autres États. Cette délégation a également déclaré que les causes profondes des préoccupations exprimées étaient les sanctions et leurs effets délétères et que la solution à ce problème était de les lever.

- 4.1.27 Une autre délégation a déclaré qu'elle restait préoccupée par l'accroissement des pratiques dangereuses de la « flotte sombre » et a fait référence à un sinistre survenu en mer Rouge mettant en jeu un navire de la « flotte sombre », notant que si une fuite devait se produire sur ce pétrolier, une autre question complexe d'indemnisation se poserait. Cette délégation a fait remarquer que le sinistre survenu à Trinité-et-Tobago illustre ce qui se passait lorsque les règles ne sont ni suivies ni appliquées.
- 4.1.28 Cette délégation a déclaré qu'elle était également préoccupée par le fait qu'il était peu probable que l'augmentation des volumes d'hydrocarbures de contrebande soit reflétée dans les rapports de réception d'hydrocarbures adressés aux FIPOL, pesant ainsi sur l'organisation, ses membres et ses contributeurs. Cette délégation a également exhorté les États Membres à mettre en œuvre les orientations publiées par la Coalition pour le plafonnement des prix, qui comprennent une alerte s'accompagnant de mesures concrètes à prendre par le secteur du commerce des hydrocarbures, afin de s'assurer que les hydrocarbures sont transportés en toute sécurité, notamment en signalant les comportements suspects. Cette délégation a également invité les États Membres à mettre en œuvre la résolution de l'OMI et les États côtiers à surveiller les transferts de navire à navire dans leurs eaux et à prendre les mesures qui s'imposent si les règles de sécurité ne sont pas respectées.
- 4.1.29 Plusieurs délégations ont souligné qu'il était important que les États Membres fassent respecter les normes de sécurité et ont rappelé et exprimé leur plein soutien à la Résolution A.1192(33) de l'OMI adoptée par l'Assemblée de l'OMI en décembre 2023, qui soulignait les préoccupations constantes au sujet des navires de la « flotte sombre » ou « flotte obscure » qui se livrent à des opérations illégales de transferts de navire à navire.
- 4.1.30 Une délégation a déclaré que l'UE avait également annoncé son treizième train de sanctions qui durcit les règles anti-contournement en ajoutant des entreprises à la liste. Cette délégation est également préoccupée par le fait que des navires contournent les sanctions et par l'augmentation du nombre des opérations de transferts de navire à navire qui en découle.
- 4.1.31 Une autre délégation s'est déclarée profondément préoccupée par le développement de la « flotte sombre », qui accroît le risque de sinistres de pollution par les hydrocarbures et, partant, la charge financière des FIPOL. Cette délégation a rappelé aux organes directeurs la résolution de l'OMI adoptée lors de l'Assemblée de l'OMI de décembre 2023, qui demande aux États du pavillon de veiller à ce que les navires respectent les mesures relatives aux transferts de navire à navire, et aux États du port de veiller à l'application des conventions en matière de sécurité et de responsabilité, notamment en transportant à bord des certificats d'assurance d'État en cours de validité. Cette délégation a encouragé les acteurs du secteur à prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité de l'exploitation des navires dans le cadre des conventions pertinentes telles que les conventions SOLAS, MARPOL et la CLC. En particulier, cette délégation a souligné l'importance d'une couverture d'assurance appropriée pour le transport de pétrole brut russe et a rappelé aux États Membres la situation en mer Rouge, notamment la saisie du navire *Galaxy Leader*, qu'elle a fermement condamnée.
- 4.1.32 Notant que les FIPOL ne versent aucune indemnisation pour les dommages par pollution résultant d'actes de guerre, d'hostilités, de guerre civile ou d'insurrection en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds, cette délégation a instamment prié les États Membres de se rappeler la résolution adoptée le 10 janvier 2024 par le Conseil de sécurité de l'ONU, et a vivement encouragé toutes les parties à agir de bonne foi conformément à cette résolution, afin de prévenir les sinistres de pollution par les hydrocarbures causés par de tels actes illégaux.

Déclaration de la délégation du Panama

4.1.33 La délégation du Panama a fait la déclaration suivante (original en espagnol) :

« La République du Panama remercie le Secrétariat pour la présentation de ce document.

La "flotte sombre" et ses opérations illégales accroissent la probabilité de déversements, en particulier lors d'opérations de transfert illégales et non supervisées, et mettent en danger la protection de nos eaux, la biodiversité marine et des industries importantes pour de nombreux pays. Dans le même ordre d'idées, les opérations illégales de ces navires nuisent également à l'efficacité de l'application du régime international de responsabilité et d'indemnisation en raison des difficultés d'identification du navire responsable du déversement, ce qui accroît considérablement les risques financiers pour les FIPOL.

En tant qu'État du pavillon responsable veillant constamment au respect des conventions et des codes maritimes internationaux, le Panama considère que ce type d'opérations illicites est inacceptable en raison de la menace immédiate qu'elles représentent pour la sécurité de la navigation internationale et la protection des mers et des côtes de tous les pays du monde. C'est pourquoi nous mettons en œuvre des mesures de surveillance de notre flotte marchande à l'échelle mondiale, grâce notamment à l'établissement d'un centre de contrôle et de surveillance de la flotte et à la définition de 20 polygones de zones sensibles qui nous permettent de superviser la flotte afin de prévenir les activités illicites. En outre, en interne, nous avons mis en place des processus stricts qui ont permis de sanctionner 37 navires en 2022 et 54 navires en 2023 ; 79 autres pétroliers sont en passe d'être sanctionnés. Ces mesures ont pour but de garantir le respect total des accords internationaux sur la sécurité de la navigation, la protection et la prévention de la pollution de l'environnement marin.

Monsieur le Président, nous avons le plaisir d'annoncer que notre flotte respecte à 93 % l'obligation de déclaration de position par le système d'identification et de suivi des navires à grande distance (LRIT) et, en tant que premier registre maritime à mettre en œuvre la vérification de conformité du système LRIT, nous avons actualisé les conditions d'obtention du certificat de conformité LRIT et avons opté pour l'utilisation de codes QR afin de vérifier sur place l'authenticité du certificat.

En conclusion, nous regrettons ce qui s'est passé à Trinité-et-Tobago et convenons que nous devons renforcer et continuer à œuvrer à une application plus rigoureuse et plus stricte des instruments et des contrôles internationaux, en travaillant en équipe afin d'éradiquer toutes ces mauvaises pratiques. »

Conseil d'administration du Fonds de 1992 et Assemblée du Fonds complémentaire

4.1.34 Le Conseil d'administration du Fonds de 1992 et l'Assemblée du Fonds complémentaire ont pris note des informations contenues dans le document [IOPC/APR24/4/1](#), notant que le document portait sur l'impact des sanctions sur le régime d'indemnisation, et non sur le bien-fondé des sanctions, et que tout opérateur actif dans le transport des hydrocarbures devait redoubler d'efforts pour garantir le niveau de sécurité le plus élevé. Il a été spécifiquement noté que la plupart des États qui se sont exprimés étaient des membres du Fonds complémentaire qui s'inquiétaient des conséquences potentielles d'un sinistre touchant un État Membre du Fonds complémentaire et de l'impact sur les contributeurs au Fonds complémentaire.

4.1.35 Le Conseil d'administration du Fonds de 1992 et l'Assemblée du Fonds complémentaire ont chargé l'Administrateur de continuer de suivre la situation et d'en faire rapport lors des prochaines sessions des organes directeurs.

4.2	Risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs Document IOPC/APR24/4/WP.1	92AC		SAES
-----	--	------	--	------

- 4.2.1 La Présidente du Conseil d'administration du Fonds de 1992 a rappelé aux organes directeurs que, pendant les discussions du Comité exécutif plus tôt dans la journée concernant le sinistre survenu à Trinité-et-Tobago, plusieurs délégations s'étaient déclarées préoccupées par les circonstances de ce sinistre, et en particulier par le fait que, malgré les efforts du Secrétariat et du Gouvernement de Trinité-et-Tobago, l'identité du propriétaire n'avait toujours pas été confirmée et que, même si le propriétaire était retrouvé, il était peu probable que le bâtiment en cause soit assuré. Le Comité avait noté que des cas comme celui-ci étaient source de vives préoccupations et mettaient en péril l'intégrité du régime d'indemnisation.
- 4.2.2 Plusieurs délégations s'étaient déclarées favorables à une discussion approfondie des enjeux plus généraux relatifs au risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs au sein du Conseil d'administration du Fonds de 1992.
- 4.2.3 Tenant compte des préoccupations du Comité exécutif du Fonds de 1992 et de la discussion connexe par le Conseil d'administration du Fonds de 1992 et l'Assemblée du Fonds complémentaire relative à l'impact potentiel des sanctions sur le régime international de responsabilité et d'indemnisation, présentée à la section 4.1 ci-dessus, les organes directeurs ont été invités à faire des observations sur la question et à envisager ce qui pourrait être fait, le cas échéant, pour répondre aux préoccupations exprimées au sein de l'instance que constituent les FIPOL.

Débat

- 4.2.4 Une délégation a souligné ses vives préoccupations quant à la recrudescence du transport d'hydrocarbures par des navires non assurés et peu sûrs et à la survenue de sinistres dans le cadre desquels ni la cargaison ni le transporteur ne pouvaient être identifiés. Cette délégation a suggéré que les organes directeurs adoptent chacun un projet de résolution pour répondre aux préoccupations soulevées et servir de rappel aux États Membres sur l'importance de leurs autres obligations et responsabilités. Cette délégation a proposé que soient inclus dans une telle résolution un certain nombre de points, soulignant notamment l'importance des éléments suivants :
- l'adoption de toutes les mesures permettant de veiller au respect des normes de sécurité et environnementales ;
 - le fait de veiller à l'application des conventions sur la sécurité et la responsabilité, y compris la présence à bord de certificats d'assurance valables ;
 - la coopération des FIPOL et des États touchés dans le cadre des enquêtes sur les circonstances d'un sinistre ; et
 - l'identification des personnes en cause dans un sinistre.
- 4.2.5 Cette délégation a également proposé que la résolution charge l'Administrateur d'élaborer des procédures internes pour le Secrétariat et des lignes directrices pour les États Membres, à suivre lors de la survenue d'un sinistre de cette nature. Enfin, cette délégation a proposé que le texte encourage vivement l'Administrateur à poursuivre ses efforts pour protéger les intérêts des FIPOL.
- 4.2.6 Plusieurs délégations ont réaffirmé leurs vives préoccupations quant à la hausse du nombre d'affaires mettant en cause le transport d'hydrocarbures par des navires non assurés et peu sûrs et ont souligné les répercussions que de tels sinistres peuvent avoir sur les FIPOL et sur le régime international de responsabilité et d'indemnisation dans son ensemble.

- 4.2.7 Certaines délégations, tout en reconnaissant la mission fondamentale de l'Organisation d'assurer une indemnisation rapide et suffisante, ont également souligné l'importance de remédier au non-respect des règles et règlements internationaux afin de protéger l'ordre et la légitimité du système des FIPOL. Ces États ont exprimé leur soutien à une résolution qui encouragerait les États à s'acquitter de leurs responsabilités à cet égard.
- 4.2.8 Toutes les délégations ayant pris la parole soutenaient la rédaction par l'Administrateur d'une résolution couvrant les points proposés au paragraphe 4.2.4. Cependant, certaines délégations ont exprimé des doutes quant au fait qu'il soit possible d'adopter un texte pendant la session en cours, compte tenu de l'importance du sujet et de la nécessité de consulter leurs administrations.

Décision du Conseil d'administration du Fonds de 1992 et de l'Assemblée du Fonds complémentaire

- 4.2.9 Les organes directeurs ont chargé l'Administrateur de préparer des projets de résolutions du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire sur la question des navires non assurés et peu sûrs en vue de leur examen au cours de la session.

Examen des projets de résolutions

- 4.2.10 Les organes directeurs ont pris note des informations contenues dans le document [IOPC/APR24/4/WP.1](#) et des deux projets de résolutions figurant aux annexes I et II du document en question, pour le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire, respectivement. Les projets de résolutions présentés sont reproduits à l'annexe III du présent document.
- 4.2.11 Une large majorité des délégations présentes à la réunion a contribué au débat sur ce sujet et toutes ont convenu que le risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs était un enjeu important. Ces délégations ont également toutes convenu qu'une résolution pour chaque Fonds, clarifiant les préoccupations des États Membres et énonçant les mesures visant à remédier aux principaux problèmes découlant des sinistres mettant en cause de tels navires, devrait être adoptée.
- 4.2.12 Toutes les délégations ayant pris la parole ont adressé leurs remerciements à la délégation qui avait proposé la préparation des projets de résolutions au cours du débat initial et ont remercié l'Administrateur et le Secrétariat d'avoir préparé des projets de textes en conséquence. Une immense majorité a confirmé que le contenu de la résolution devrait globalement reprendre les grandes lignes des textes préparés.
- 4.2.13 De nombreuses délégations se sont prononcées sur l'importance de traiter rapidement de cette question compte tenu du nombre croissant de cas signalés de cette nature et plusieurs délégations étaient prêtes à adopter la résolution, sous réserve de certaines modifications, lors de la session en cours.
- 4.2.14 Toutefois, malgré l'urgence convenue par tous de la question, compte tenu de l'importance du sujet, une majorité appréciable de délégations a demandé davantage de temps pour examiner le texte de la résolution, mener des consultations et discuter de modifications précises à apporter au texte. Il a brièvement été fait mention d'un certain nombre de points précis au cours des discussions, parmi lesquels :
- l'importance de veiller à ce que certains arguments formulés dans la résolution soient équilibrés et harmonisés avec l'OMI, en particulier s'agissant des références à la CLC de 1992, de la référence à la Résolution A.1192(33) de l'OMI et de la question de l'enregistrement frauduleux des navires ;
 - l'examen minutieux des références faites aux enquêtes criminelles et à d'autres domaines susceptibles de relever de la compétence des États Membres ; et
 - la cohérence et la clarté de certains termes utilisés dans le document, tels que « non sûrs » et « insuffisamment assurés ».

- 4.2.15 Une délégation a rappelé ses interventions antérieures sur la question et s'est opposée à l'inclusion de références à l'Organe de contrôle de gestion dans le texte du projet de résolution en raison des jugements controversés qui avaient été rendus par l'Organe de contrôle de gestion par le passé.
- 4.2.16 La délégation d'observateurs de l'OMI a remercié les organes directeurs d'avoir attiré l'attention sur la question des navires non assurés et peu sûrs. Elle a répondu aux propositions d'un certain nombre de délégations selon lesquelles les FIPOL devraient se concerter étroitement avec l'OMI sur le contenu des résolutions et a confirmé qu'elle était disposée à fournir une assistance et de plus amples informations, selon que de besoin.
- 4.2.17 Un grand nombre de délégations ont confirmé leur soutien à la proposition de charger l'Administrateur, dans le cadre des résolutions, d'élaborer, en consultation avec l'Organe de contrôle de gestion, une procédure interne à suivre par le Secrétariat des FIPOL en vue de recueillir les informations nécessaires pour déterminer l'applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Protocole portant création du Fonds complémentaire et identifier les parties impliquées.
- 4.2.18 Elles ont également appuyé la proposition de charger l'Administrateur d'élaborer, en consultation avec l'Organe de contrôle de gestion, des lignes directrices destinées aux États Membres pour enquêter 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 et leurs assureurs.
- 4.2.19 La grande majorité des délégations a estimé que toute décision sur l'adoption du texte de la résolution devrait être reportée aux sessions des organes directeurs de novembre 2024, mais de nombreuses délégations, reconnaissant le caractère urgent de la question, ont proposé que l'Administrateur commence à élaborer la procédure interne et les lignes directrices destinées aux États immédiatement après la présente session, en vue de publier ces documents, ainsi que les textes révisés des résolutions, pour examen par les États Membres avant les sessions de novembre 2024. Plusieurs délégations ont suggéré que cela faciliterait les discussions et l'adoption de la résolution lors de cette réunion.
- 4.2.20 L'Administrateur a précisé qu'il comprenait que les informations sur la procédure interne seraient présentées pour information plutôt que pour approbation par les organes directeurs et que les lignes directrices auraient pour but d'aider les États en cas de sinistre engageant des pratiques irrégulières, plutôt que de constituer des règles ou des procédures précises à suivre qui pourraient être en contradiction avec les politiques nationales.
- 4.2.21 Le Président de l'Organe de contrôle de gestion a confirmé que les membres de l'Organe seraient heureux d'appuyer l'élaboration des deux documents, selon que de besoin.
- 4.2.22 Une délégation s'est déclarée déçue que la résolution ne puisse pas être adoptée à la session en cours, mais s'est réjouie de constater que les États Membres appuyaient pleinement la résolution dans son principe.
- 4.2.23 Le Président du Conseil d'administration du Fonds de 1992 a encouragé les États à faciliter le travail du Secrétariat en soumettant rapidement leurs observations et suggestions de révision des résolutions. Il a été noté que ces suggestions devraient être envoyées par courrier électronique à conference@iopcfunds.org, au plus tard le 13 septembre 2024.

Décision du Conseil d'administration du Fonds de 1992 et de l'Assemblée du Fonds complémentaire

- 4.2.24 Les organes directeurs ont chargé l'Administrateur de publier à nouveau les projets de résolutions du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire sur le risque lié aux navires non assurés et peu sûrs, pour examen aux sessions de novembre 2024 des organes directeurs.

- 4.2.25 L'Administrateur a également été chargé de diffuser les observations et suggestions communiquées par les délégations pour permettre aux États d'examiner les propositions et de faciliter les débats en novembre 2024 en vue d'adopter un texte final des résolutions à cette réunion.
- 4.2.26 Les organes directeurs ont décidé de charger l'Administrateur de commencer à élaborer, en consultation avec l'Organe de contrôle de gestion, une procédure interne à suivre par le Secrétariat des FIPOLE en vue de recueillir les informations nécessaires pour déterminer l'applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Protocole portant création du Fonds complémentaire, et identifier les parties impliquées. L'Administrateur a été chargé de faire rapport sur l'état d'avancement de la procédure aux sessions de novembre 2024.
- 4.2.27 Les organes directeurs ont également décidé de charger l'Administrateur de commencer à élaborer, en consultation avec l'Organe de contrôle de gestion, des lignes directrices destinées aux États Membres pour enquêter 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 et leurs assureurs. L'Administrateur a été chargé de faire rapport sur l'état d'avancement de la procédure lors des sessions de novembre 2024.

5 Questions conventionnelles

- | | | | | |
|-----|---|------|--|--|
| 5.1 | Convention SNPD de 2010
Document IOPC/APR24/5/1 | 92AC | | |
|-----|---|------|--|--|
- 5.1.1 Le Conseil d'administration du Fonds de 1992 a pris note des informations contenues dans le document [IOPC/APR24/5/1](#) concernant la Convention SNPD de 2010.
- 5.1.2 Le Conseil d'administration du Fonds de 1992 a noté avec satisfaction que la Slovaquie était devenue le dernier État en date à déposer un instrument d'adhésion au Protocole SNPD de 2010, portant le nombre d'États contractants à huit et rejoignant l'Afrique du Sud, le Canada, le Danemark, l'Estonie, la France, la Norvège et la Türkiye.
- 5.1.3 Il a été noté qu'avec l'arrivée de ce huitième État contractant, les quantités totales actuelles de cargaisons donnant lieu à contribution déclarées dans le compte général s'élevaient à environ 17,5 millions de tonnes, sur les 40 millions de tonnes requises au titre des critères d'entrée en vigueur de la Convention.
- 5.1.4 Il a été noté que les cargaisons totales de GNL déclarées s'élevaient à 22,5 millions de tonnes, dépassant les 20 millions de tonnes requises pour que ce compte soit ouvert une fois la Convention entrée en vigueur.
- 5.1.5 Il a également été noté que, conformément à la résolution 1 de la Conférence internationale sur la révision de la Convention SNPD au cours de laquelle a été adopté le Protocole SNPD de 2010, les FIPOLE avaient continué de faire le nécessaire pour mettre en place le Fonds international pour les substances nocives et potentiellement dangereuses (Fonds SNPD) et de préparer la première session de l'Assemblée de ce Fonds.
- 5.1.6 Le Secrétariat du Fonds de 1992 a également indiqué qu'en 2023, il avait continué de profiter de plusieurs occasions pour promouvoir l'entrée en vigueur de la Convention SNPD de 2010, dialoguer avec les États intéressés et avec d'autres parties prenantes et partager des informations avec des représentants du secteur par l'animation d'activités de formation et de sensibilisation. Par exemple, dans le cadre du dialogue récemment engagé par le Secrétariat, le Nigéria a fourni un projet de rapport sur les cargaisons de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD) donnant lieu à contribution afin que le Secrétariat l'analyse dans le cadre des travaux préparatoires à l'adhésion de ce pays à la Convention.

- 5.1.7 Le Conseil d'administration du Fonds de 1992 a rappelé que le Secrétariat du Fonds de 1992 assure la maintenance du site Web www.hnsconvention.org, qui inclut le Localisateur SNPD, une base de données en ligne qui permet aux utilisateurs d'effectuer des recherches dans la liste complète des SNPD visées dans la Convention SNPD de 2010.
- 5.1.8 Il a également été noté que le Secrétariat du Fonds de 1992 continuait d'échanger avec les États intéressés en vue d'élaborer un ensemble de lignes directrices et un appui à la notification des SNPD et au versement des contributions y afférentes et de proposer son aide concernant tous les aspects de la mise en œuvre de la Convention SNPD de 2010.
- 5.1.9 Le Conseil d'administration du Fonds de 1992 a rappelé que, pendant l'atelier sur la Convention SNPD organisé par le Canada en coopération avec l'OMI et les FIPOL les 3 et 4 avril 2023, il avait été convenu qu'il faudrait élaborer un système efficace et approuvé conjointement pour la notification des cargaisons de SNPD donnant lieu à contribution afin de faciliter l'entrée en vigueur de la Convention SNPD de 2010, ainsi que le fonctionnement efficace du Fonds SNPD une fois qu'il aura été créé.
- 5.1.10 Le Conseil d'administration du Fonds de 1992 a noté qu'une réunion s'était tenue à La Haye en janvier 2024, entre l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas, avec la participation de la France et des FIPOL. Il a été noté que la réunion avait pour but de discuter des progrès les plus récents enregistrés par les États en question vers la ratification du Protocole SNPD de 2010 et que le Secrétariat avait fourni des précisions quant aux options disponibles pour l'application pratique et efficace des obligations prévues par le Protocole en matière de notification.
- 5.1.11 Le Secrétariat du Fonds de 1992 a indiqué qu'il fournissait régulièrement des réponses en ligne et un appui aux États et aux entreprises dans le cadre de leurs travaux concernant les obligations relatives aux notifications de SNPD. Il a été noté que plusieurs États s'étaient dits ouverts à une discussion sur la clarification de la définition de « réceptonnaire » visée à l'article 1.4 et sur d'autres changements à apporter aux lignes directrices en matière de notification des cargaisons de SNPD donnant lieu à contribution actuellement en vigueur. Il a été noté que d'autres États avaient précisé qu'ils souhaitaient conserver la possibilité d'utiliser l'option mandataire/mandant visée à l'article 1.4 a).
- 5.1.12 Afin de permettre des discussions plus approfondies sur le sujet, il a été noté que le Secrétariat avait organisé, en coopération avec l'OMI, un atelier sur la Convention SNPD de 2010 portant sur les questions relatives aux notifications. Il a été noté que l'atelier aurait lieu juste après la clôture de la réunion des FIPOL, les 1^{er} et 2 mai 2024, et qu'un rapport de synthèse serait adressé aux participants et publié sur le site Web de la Convention SNPD.
- 5.1.13 Le Conseil d'administration du Fonds de 1992 a noté qu'afin de faciliter la notification des cargaisons de SNPD, le développement d'une structure interne de notification et de gestion financière, similaire au système mis au point pour l'établissement des rapports sur les hydrocarbures dans le cadre des FIPOL, se poursuivait. Il a été noté que des sociétés d'informatique spécialisées avaient déjà été contactées pour le cadrage du projet et l'élaboration d'un cahier des charges, avec une livraison prévue en 2025.
- 5.1.14 Il a également été noté que d'autres activités telles que la rédaction du manuel des demandes d'indemnisation, les améliorations apportées au site Web et l'élaboration des documents nécessaires pour la première session de l'Assemblée du Fonds SNPD étaient en cours, et qu'il serait fait rapport à l'Assemblée du Fonds de 1992 des mises à jour sur ces points en temps voulu.

Débat

- 5.1.15 La délégation néerlandaise a remercié le Secrétariat pour les informations actualisées qu'il a fournies et s'est félicitée des nouvelles fonctionnalités du site Web de la Convention SNPD qui, selon elle, permettront aux gouvernements et aux réceptonnaires de SNPD d'avoir accès à des informations pertinentes.

- 5.1.16 Cette délégation a confirmé son engagement à l'égard de la Convention SNPD de 2010 et a indiqué qu'elle mettait la dernière main à ses préparatifs en vue de la mise en œuvre de la Convention, aux côtés de ses États voisins, l'Allemagne et la Belgique. Elle a évoqué la réunion qu'elle avait organisée à La Haye en janvier de cette année, dont le Secrétariat avait déjà parlé, et qu'elle avait jugée utile. Cette délégation a remercié l'Administrateur des FIPOL de s'être joint à la réunion.
- 5.1.17 Cette délégation a indiqué que l'ensemble des textes législatifs pertinents avaient été adoptés en mars 2024 et qu'elle avait toujours l'intention d'adhérer au Protocole vers la fin de 2024 ou le début de 2025, en même temps que l'Allemagne et la Belgique. Cette délégation a également déclaré qu'elle avait testé à plusieurs reprises le processus de notification en 2023 et 2024 et qu'elle avait noté l'augmentation du nombre d'entreprises depuis le premier test, ce qui, selon elle, témoignait d'une meilleure connaissance de la Convention et d'une meilleure compréhension par le secteur des obligations découlant de cette Convention. Elle a indiqué qu'à cette fin, le gouvernement néerlandais avait mis en place un site Web dédié pour faciliter la communication entre le secteur et le gouvernement.
- 5.1.18 Enfin, la délégation néerlandaise a remercié l'OMI et les FIPOL d'avoir organisé l'atelier de mai 2024 sur les SNPD, estimant que de tels événements contribuaient à encourager d'autres États à adhérer à la Convention SNPD de 2010 et à la mettre en œuvre.
- 5.1.19 La délégation belge a indiqué qu'elle restait déterminée à devenir un État contractant à la Convention avec l'Allemagne et les Pays-Bas, et a remercié le Secrétariat pour son soutien continu dans les préparatifs en vue de l'entrée en vigueur. Cette délégation a indiqué qu'elle avait procédé à sa première collecte de données en mars 2024, ce qui avait permis de tirer un certain nombre d'enseignements sur ce processus.
- 5.1.20 Le Canada a félicité la Slovaquie, en soulignant qu'il attendait avec intérêt l'adhésion à la Convention d'autres États dans un avenir proche, et a confirmé sa disponibilité, en tant qu'État contractant, pour discuter des questions de mise en œuvre et partager son expérience avec les parties intéressées.
- 5.1.21 La délégation du Nigéria a félicité le Secrétariat pour la formation en ligne qu'il avait dispensée à l'Agence de l'administration et de la sécurité maritimes du Nigéria [Nigerian Maritime Administration and Safety Agency (NIMASA)] en 2023, et a formé l'espoir qu'une nouvelle session de formation en personne serait organisée dans un avenir proche.
- 5.1.22 La délégation d'observateurs de l'OMI a informé le Conseil d'administration que la 111^e session du Comité juridique de l'OMI, qui s'était réuni la semaine précédant les sessions des organes directeurs des FIPOL, avait fourni des indications encourageantes selon lesquelles plusieurs États étaient sur le point d'adhérer au Protocole. Les critères d'entrée en vigueur devraient être remplis en 2025, l'entrée en vigueur étant désormais prévue pour 2027.
- 5.1.23 Cette délégation a noté que la première Assemblée du Fonds SNPD aurait alors lieu et que les secrétariats de l'OMI et des FIPOL travailleraient ensemble à l'élaboration des règles et règlements nécessaires aux fins d'examen par l'Assemblée.

Conseil d'administration du Fonds de 1992

- 5.1.24 Le Conseil d'administration du Fonds de 1992 a félicité et remercié le Secrétariat pour les efforts qu'il déploie sans relâche afin de préparer l'entrée en vigueur de la Convention SNPD de 2010 et d'aider les États dans cette optique et il a noté que l'Administrateur ferait rapport des progrès réalisés à la prochaine session de l'Assemblée du Fonds de 1992.

6 Procédures et politiques financières

6.1 Nomination du Commissaire aux comptes Document IOPC/APR24/6/1	92AC		SAES
---	------	--	------

- 6.1.1 Les organes directeurs ont pris note des informations contenues dans le document [IOPC/APR24/6/1](#) concernant la nomination du Commissaire aux comptes, qui a été soumis par l'Organe de contrôle de gestion et présenté par M. Volker Schöfisch, Président de l'Organe.
- 6.1.2 Les organes directeurs ont noté que le mandat du Commissaire aux comptes des FIPOL actuellement en fonction, BDO International LLP (BDO), prendrait fin après la présentation de son rapport sur les états financiers de 2025 lors des sessions ordinaires de 2026 des organes directeurs des FIPOL.
- 6.1.3 Les organes directeurs ont également noté que la gestion du processus de sélection du Commissaire aux comptes relevait du mandat de l'Organe de contrôle de gestion. Les organes directeurs ont rappelé qu'ils avaient précédemment approuvé la procédure et le calendrier d'appel à candidatures pour la vérification extérieure des comptes afin d'assurer la nomination d'un nouveau Commissaire aux comptes des FIPOL pour la période 2026-2029, comme indiqué dans le document [IOPC/NOV23/6/4](#).
- 6.1.4 Les organes directeurs ont noté que l'Organe de contrôle de gestion avait identifié trois sociétés commerciales qui seraient invitées à soumissionner (Azets, Macalvins et Mazars en Suisse) et que l'Administrateur avait reçu une candidature de la part d'un État Membre, la Fédération de Russie.
- 6.1.5 Les organes directeurs ont également noté que, compte tenu des sanctions et restrictions en vigueur à la date de réception de la candidature, l'Organe de contrôle de gestion et le Secrétariat avaient discuté des considérations pratiques qu'entraînerait l'acceptation de la candidature reçue de la Fédération de Russie. Les organes directeurs ont noté que ces considérations pratiques comprenaient notamment l'impact potentiel sur les relations existantes avec les banques et autres entités de conseil et les exigences renforcées en matière de conformité. Il a été déterminé, sur la base de ces discussions, que la nomination de l'entité désignée par la Fédération de Russie en tant que Commissaire aux comptes des FIPOL pourrait avoir un effet négatif potentiel sur la capacité des Fonds à s'acquitter de leurs fonctions principales. Par conséquent, l'Organe de contrôle de gestion a décidé de ne pas inviter l'entité désignée par la Fédération de Russie à soumissionner.
- 6.1.6 Les organes directeurs ont rappelé qu'à leurs sessions de novembre 2023, ils avaient approuvé les facteurs clés à prendre en compte dans l'évaluation des candidats au poste de Commissaire aux comptes des FIPOL.
- 6.1.7 Les organes directeurs ont en outre noté que des progrès avaient été enregistrés conformément au calendrier qui avait été présenté aux organes directeurs pendant leur réunion de novembre 2023.
- 6.1.8 Les organes directeurs ont pris note du calendrier et de la procédure d'appel à candidatures figurant au paragraphe 2.3 du document [IOPC/APR24/6/1](#) et des facteurs à prendre en compte dans l'évaluation des candidats à la fonction de Commissaire aux comptes des FIPOL figurant en annexe à ce document.

Débat

- 6.1.9 La délégation de la Fédération de Russie a déclaré qu'à son avis, les FIPOL se politisaient de plus en plus, l'exemple le plus frappant en étant que l'Organe de contrôle de gestion avait décidé de ne pas inviter le candidat de la Fédération de Russie à soumissionner en se fondant non pas sur son mandat et sur l'expertise professionnelle du candidat, mais sur des considérations politiques qui sont en contradiction avec les règles des FIPOL et la tâche qui lui avait été confiée.

- 6.1.10 Cette délégation a déclaré qu'elle avait examiné les critères de sélection du Commissaire aux comptes et que les raisons invoquées par le Président de l'Organe de contrôle de gestion pour ne pas inclure le candidat de la Fédération de Russie ne faisaient pas partie des critères d'évaluation des candidats à ce poste, tels qu'ils figurent dans l'annexe du document [IOPC/APR24/6/1](#).
- 6.1.11 La délégation a noté que le candidat (la Chambre des comptes de la Fédération de Russie) est l'organe d'audit suprême de la Fédération de Russie et qu'il jouit d'une indépendance fonctionnelle et organisationnelle vis-à-vis du gouvernement, comme le prévoit l'article 5 de la Déclaration de Lima, signée en 1977 lors du Congrès de l'Organisation internationale des institutions supérieures de contrôle des finances publiques (INTOSAI), dont la Chambre des comptes de la Fédération de Russie est membre.
- 6.1.12 Cette délégation a déclaré qu'aucun employé de la Chambre des comptes ne faisait l'objet de sanctions internationales, y compris de restrictions sur les voyages officiels, dans aucun pays du monde.
- 6.1.13 La délégation a également déclaré que la Chambre des comptes est le Commissaire aux comptes de deux institutions des Nations unies, à savoir l'Organisation des Nations unies pour le développement industriel (ONUDI) et la Commission préparatoire de l'Organisation du traité d'interdiction complète des essais nucléaires (OTICE), et qu'elle a suivi toutes les procédures d'audit nécessaires prévues par le règlement financier et les règles de gestion financière des organisations contrôlées, ainsi que par les normes internationales d'audit. La délégation a également déclaré que la nomination de la Chambre des comptes au poste de Commissaire aux comptes de ces institutions s'était faite dans le cadre de procédures d'appel d'offres concurrentielles et transparentes, et qu'il n'y avait eu aucune restriction quant à la participation à l'appel d'offres ou à l'audit lui-même, mais qu'en l'occurrence, le candidat n'avait même pas été autorisé à soumissionner, pour des raisons purement politiques.
- 6.1.14 La délégation a également déclaré que, selon elle, la participation de la Chambre des comptes à la procédure d'appel d'offres pour le poste de Commissaire aux comptes n'avait pas enfreint les règles des procédures d'appel d'offres des FIPOL, et que les questions soulevées par l'Organe de contrôle de gestion concernant les sanctions imposées étaient sans fondement et de nature politique, et ne s'appliquaient pas à la Chambre des comptes dont les inspecteurs ont toutes les compétences et l'expérience requises et sont membres du Comité des commissaires aux comptes de l'ONU. Cette délégation a déclaré que, selon elle, il s'agissait d'une violation manifeste du processus de sélection des candidats au poste de Commissaire aux comptes, et elle a donc refusé de reconnaître un seul des candidats retenus.
- 6.1.15 En réponse, le Président du Conseil d'administration du Fonds de 1992 a déclaré que, d'après ce qu'il avait compris du document et du rapport du Président de l'Organe de contrôle de gestion, la décision de ne pas inclure le candidat de la Fédération de Russie avait été prise sur une base factuelle, et que le problème n'était pas nécessairement que les membres de la Chambre des comptes de la Fédération de Russie pouvaient faire l'objet de sanctions, mais que les banques du Secrétariat pouvaient être réticentes à être en contact avec la Chambre des comptes d'un pays faisant l'objet de sanctions.
- 6.1.16 Confirmant ce point de vue, le Président de l'Organe de contrôle de gestion a déclaré que les FIPOL recevaient des contributions provenant de comptes bancaires situés non seulement en Europe, mais dans le monde entier, et qu'il était possible, dans l'éventualité où la Chambre des comptes de la Fédération de Russie serait nommée Commissaire aux comptes, que le travail des FIPOL devienne plus difficile en raison des sanctions actuellement en vigueur. C'est pourquoi il avait été décidé de ne pas inclure ce candidat.
- 6.1.17 La délégation de la Fédération de Russie a déclaré que les questions soulevées n'étaient pas de nature factuelle mais hypothétique, que les membres de la Chambre des comptes n'avaient rencontré aucun problème en matière de restrictions de voyage ou de contacts avec des banques, et qu'il était injuste de ne pas autoriser le candidat à participer au processus d'appel d'offres, situation différente de celle d'un candidat éliminé au cours du processus d'appel d'offres après y avoir été inclus initialement.

Conseil d'administration du Fonds de 1992 et Assemblée du Fonds complémentaire

- 6.1.18 Les organes directeurs ont pris note des informations fournies par l'Organe de contrôle de gestion concernant la procédure d'appel à candidatures et le calendrier d'activités en vue de la nomination du Commissaire aux comptes, ainsi que de l'intervention de la délégation de la Fédération de Russie, en notant qu'aucune décision n'était requise à ce stade.

7 Questions relatives au Secrétariat et questions d'ordre administratif

7.1	Guide des hydrocarbures persistants et des hydrocarbures donnant lieu à contribution Document IOPC/APR24/7/1	92AC		SAES
-----	--	------	--	------

- 7.1.1 Les organes directeurs ont pris note des informations contenues dans le document [IOPC/APR24/7/1](#) concernant le guide des hydrocarbures persistants et des hydrocarbures donnant lieu à contribution (ci-après, le « Guide »). Il a été rappelé que le Guide n'avait pas vocation à fournir une liste définitive et faisant autorité de tous les hydrocarbures persistants et non persistants, mais plutôt à servir de document d'orientation utile.
- 7.1.2 Les organes directeurs ont noté que le Guide n'avait pas été révisé depuis plusieurs années et que l'Administrateur avait fait appel aux services d'experts extérieurs pour le passer en revue. Il a également été noté que, faisant suite aux résultats de cet examen, le Guide avait été mis à jour, comme indiqué à l'annexe du document [IOPC/APR24/7/1](#).
- 7.1.3 Les organes directeurs ont en outre noté qu'un petit nombre de modifications éditoriales d'ordre mineur avaient été identifiées après la publication du document.
- 7.1.4 Les organes directeurs ont noté que si le texte mis à jour du Guide était approuvé par les organes directeurs, il serait mis à disposition sur les sites Web des FIPOL et de la Convention SNPD en anglais, espagnol et français.
- 7.1.5 Les organes directeurs ont également noté que, du fait de la révision du Guide, les biocarburants et les combustibles riches en énergie avaient été ajoutés en tant qu'hydrocarbures ne donnant pas lieu à contribution à la liste des hydrocarbures donnant lieu à contribution et des hydrocarbures ne donnant pas lieu à contribution (ci-après, la « Liste »), qui est jointe au formulaire de rapport sur la réception d'hydrocarbures donnant lieu à contribution annexé aux Règlements intérieurs respectifs du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire. Il a également été noté que la version en vigueur de la norme ASTM (American Society for Testing and Materials), à laquelle il est fait référence à l'alinéa b) du paragraphe 3 de l'article premier de la Convention de 1992 portant création avait été ajoutée aux notes de bas de page de la Liste.
- 7.1.6 Les organes directeurs ont noté en outre que les modifications corrélatives qu'il est proposé d'apporter aux Règlements intérieurs respectifs du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire sont présentées dans le document [IOPC/APR24/7/3](#).

Débat

- 7.1.7 Plusieurs délégations se sont félicitées des efforts déployés par le Secrétariat pour réviser le Guide et la Liste qui, selon elles, fourniraient aux États membres et aux contributeurs des informations permettant de faciliter le processus de déclaration des hydrocarbures. Ces délégations ont appuyé la proposition visant à approuver le texte actualisé du Guide et les modifications corrélatives à la Liste.
- 7.1.8 Une délégation a déclaré qu'elle considérait que les modifications apportées à la Liste étaient appropriées étant donné que la composition chimique des biocarburants et des combustibles riches en énergie était similaire à celle du méthanol et du kérosène, qui sont considérés comme des hydrocarbures ne donnant pas lieu à contribution.

Décision du Conseil d'administration du Fonds de 1992 et de l'Assemblée du Fonds complémentaire

- 7.1.9 Le Conseil d'administration du Fonds de 1992 et l'Assemblée du Fonds complémentaire ont approuvé le texte du Guide mis à jour, tel qu'il figure à l'annexe du document [IOPC/APR24/7/1](#), sous réserve de modifications rédactionnelles d'ordre mineur apportées par le Secrétariat après la réunion.
- 7.1.10 Le Conseil d'administration du Fonds de 1992 et l'Assemblée du Fonds complémentaire ont noté que des modifications corrélatives seraient également apportées à la Liste qui figure dans les notes explicatives du formulaire de rapport sur la réception d'hydrocarbures donnant lieu à contribution annexé au Règlement intérieur de chaque Fonds.
- 7.1.11 Les organes directeurs ont également noté que le Guide et la Liste seraient mis à la disposition des États Membres et des contribuables et qu'ils continueraient d'être révisés et mis à jour par le Secrétariat, selon que de besoin.

7.2	Règlement général sur la protection des données de l'Union européenne Document IOPC/APR24/7/2	92AC		SAES
-----	---	------	--	------

- 7.2.1 Le Conseil d'administration du Fonds de 1992 et l'Assemblée du Fonds complémentaire ont pris note des informations contenues dans le document [IOPC/APR24/7/2](#) concernant l'application aux FIPOL du Règlement général sur la protection des données (RGPD) de l'Union européenne et de la Directive 2016/680 (la Directive), ainsi que sur les mesures que le Secrétariat a commencé de prendre pour mettre en œuvre le RGPD et la Directive.
- 7.2.2 Les organes directeurs ont rappelé que le Secrétariat avait demandé au Gouvernement britannique des éclaircissements sur l'application du RGPD et de la Directive compte tenu de l'Accord de siège existant et qu'il ressortait de la réponse reçue que le RGPD s'appliquait aux FIPOL, ceux-ci pouvant adopter leur propre position quant à son application. Les organes directeurs ont rappelé que le Secrétariat était d'avis que le RGPD ne s'appliquerait pas aux FIPOL, sur le fondement de l'inviolabilité des archives visée à l'article 4 de l'Accord de siège du Fonds de 1992, mais qu'il estimait néanmoins qu'il conviendrait d'appliquer les mêmes principes que ceux du RGPD afin de protéger les données détenues par les FIPOL.
- 7.2.3 Les organes directeurs ont en outre rappelé que le Secrétariat avait fait appel à un avocat spécialisé dans la protection des données, chargé de lui fournir un avis concernant l'application du RGPD et de la Directive et, plus généralement, s'agissant des politiques et procédures à mettre en œuvre par les FIPOL, et qu'il avait engagé un expert dans la mise en œuvre du RGPD afin de se faire aider dans l'élaboration de politiques et de procédures correspondant aux principes de protection des données prévus par le RGPD.
- 7.2.4 Il a été rappelé que le Secrétariat avait recensé les données à caractère personnel détenues par les FIPOL et avait également rédigé une politique de protection des données, une politique de protection des données pour les demandeurs, une politique générale de protection des données pour toute autre personne traitant avec les FIPOL et une politique de classement et de conservation des données. Il a été noté que le Secrétariat avait également fait le point sur les dispositions qui devraient être ajoutées aux différents types de contrats conclus par les FIPOL, y compris les contrats d'experts normalement conclus avec les assureurs et les experts dans le cadre du processus de traitement des demandes d'indemnisation.
- 7.2.5 Les organes directeurs ont rappelé que le Secrétariat avait aussi engagé une équipe d'appui informatique afin de l'aider dans la mise en œuvre de la suite de programmes informatiques Microsoft Purview Information Protection, qui permettait d'adopter une approche progressive, recensait les informations sensibles et définissait le niveau de sécurité et les contrôles à appliquer aux données concernées.

- 7.2.6 Il a été noté qu'avec l'aide de l'expert engagé pour mettre en œuvre les principes du RGPD, le personnel des FIPOL avait reçu une formation préliminaire sur la notion de protection des données, qui comprenait un examen des actions requises dans des scénarios particuliers pouvant survenir dans le cadre de l'utilisation de données au sein des FIPOL et qui serait approfondie dans le cadre de formations propres à chaque service, en s'appuyant sur la suite Microsoft Purview Information Protection une fois qu'elle serait totalement déployée, afin de veiller à ce que chacun connaisse ses obligations et ses responsabilités en vertu du système de protection des données des FIPOL.
- 7.2.7 Il a également été noté que le Secrétariat avait continué à réaliser d'importants progrès concernant les tâches requises pour la mise en œuvre des principes du RGPD, et qu'il avait achevé la conception et la mise en œuvre d'une plateforme de formation informatique sur laquelle le personnel avait continué d'être formé au cours du dernier trimestre de 2023 et du premier trimestre de 2024, en prévision de la mise en œuvre complète du système et de l'adoption ultérieure des politiques de protection et de conservation des données.

Conseil d'administration du Fonds de 1992 et Assemblée du Fonds complémentaire

- 7.2.8 Le Conseil d'administration du Fonds de 1992 et l'Assemblée du Fonds complémentaire ont pris note des informations fournies sur le RGPD et ont noté que, si les FIPOL n'étaient pas directement dans l'obligation de se conformer au RGPD, la protection des informations personnelles traitées par l'Organisation était très importante, les systèmes informatiques jouant à cet égard un rôle crucial. Le Conseil d'administration du Fonds de 1992 et l'Assemblée du Fonds complémentaire ont également noté que l'Administrateur rendrait compte de tout fait nouveau lors de futures sessions des organes directeurs.

7.3	Modification des Règlements intérieurs Document IOPC/APR24/7/3	92AC		SAES
-----	---	------	--	------

- 7.3.1 Les organes directeurs ont pris note des informations contenues dans le document [IOPC/APR24/7/3](#).
- 7.3.2 Il a été rappelé que, lors des sessions de mars 2022 des organes directeurs, l'Administrateur avait décidé qu'il convenait que le poste d'Administrateur adjoint demeure associé à une autre fonction (document [IOPC/MAR22/9/2](#), paragraphe 7.1.16). Il a été noté qu'en raison de ce changement apporté à la structure du Secrétariat, une modification devait être apportée à la règle 7 des Règlements intérieurs du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire relative au règlement des demandes d'indemnisation. Les organes directeurs ont pris note des modifications qu'il est proposé d'apporter à la règle telles qu'elles figurent à l'annexe I du document [IOPC/APR24/7/3](#).
- 7.3.3 Il a en outre été rappelé qu'à la suite d'une révision du Guide des hydrocarbures donnant lieu à contribution (document [IOPC/APR24/7/1](#)), il était nécessaire d'apporter des modifications à la liste des hydrocarbures donnant lieu à contribution et des hydrocarbures ne donnant pas lieu à contribution (la Liste) jointe au formulaire de rapport sur la réception d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, qui est annexé au Règlement intérieur de chaque Fonds. Les organes directeurs ont en outre pris note des modifications qu'il est proposé d'apporter à la Liste telles qu'elles figurent à l'annexe II du document [IOPC/APR24/7/3](#).

Débat

- 7.3.4 Plusieurs délégations ont exprimé leur soutien à la modification qu'il est proposé d'apporter à la règle 7 des Règlements intérieurs du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire et aux modifications qu'il est proposé d'apporter à la Liste jointe au formulaire de rapport sur la réception d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, qui est annexé au Règlement intérieur de chaque Fonds.

- 7.3.5 Une délégation a suggéré qu'un examen complet des Règlements intérieurs soit effectué par l'Administrateur afin de s'assurer que toutes les règles soient mises à jour, telles que la règle 12.
- 7.3.6 L'Administrateur a informé les organes directeurs que les Règlements intérieurs étaient revus régulièrement et qu'ils fonctionnaient bien en pratique, mais qu'un futur examen serait gardé à l'esprit.

Décision du Conseil d'administration du Fonds de 1992

- 7.3.7 Le Conseil d'administration du Fonds de 1992 a décidé de modifier la règle 7 du Règlement intérieur du Fonds de 1992, concernant le règlement des demandes d'indemnisation, comme indiqué à l'annexe IV du présent document.
- 7.3.8 Le Conseil d'administration du Fonds de 1992 a décidé de modifier la Liste jointe au formulaire de rapport sur la réception d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, qui est annexé au Règlement intérieur du Fonds de 1992, comme indiqué à l'annexe V du présent document.

Décision de l'Assemblée du Fonds complémentaire

- 7.3.9 L'Assemblée du Fonds complémentaire a pris note de la décision du Conseil d'administration du Fonds de 1992 et a décidé de modifier la règle 7 du Règlement intérieur du Fonds complémentaire, concernant le règlement des demandes d'indemnisation, comme indiqué à l'annexe IV du présent document.
- 7.3.10 L'Assemblée du Fonds complémentaire a pris note de la décision du Conseil d'administration du Fonds de 1992 et a décidé de modifier la Liste jointe au formulaire de rapport sur la réception d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, qui est annexé au Règlement intérieur du Fonds complémentaire, comme indiqué à l'annexe IV du présent document.

8 Autres questions

8.1	Divers	92AC		SAES
-----	---------------	-------------	--	-------------

Format des réunions

- 8.1.1 Une délégation a rappelé les discussions au cours de la 129^e session du Conseil de l'OMI concernant les moyens permettant d'organiser des réunions hybrides et la décision prise par l'OMI de prolonger la période d'essai de tenue de réunions hybrides pour pouvoir évaluer les améliorations qu'il est actuellement prévu d'apporter aux infrastructures. Cette délégation a noté qu'une décision serait prise à la 132^e session du Conseil de l'OMI en juillet 2024 concernant les réunions hybrides et a demandé à l'Administrateur de suivre cette décision et d'envisager la mise en place de moyens permettant d'organiser des réunions hybrides des FIPOL, notant que cela apporterait des avantages supplémentaires pour les États Membres participant aux réunions des FIPOL.
- 8.1.2 L'Administrateur a confirmé qu'ainsi que les organes directeurs lui en avaient précédemment donné l'instruction, il suivrait la situation et ferait rapport de l'issue des essais menés par l'OMI aux sessions de novembre 2024.

Autres questions

- 8.1.3 Aucune autre question n'a été soulevée au titre de ce point de l'ordre du jour.

9 Adoption du compte rendu des décisions

Décision du Conseil d'administration du Fonds de 1992, du Comité exécutif du Fonds de 1992 et de l'Assemblée du Fonds complémentaire

Le projet de compte rendu des décisions des sessions d'avril 2024 des organes directeurs des FIPOL, tel qu'établi dans les documents [IOPC/APR24/9/WP.1](#) et [IOPC/APR24/9/WP.1/1](#), a été adopté sous réserve de certaines modifications.

* * *

ANNEXE I

1.1 États Membres présents aux sessions

		Conseil d'administration du Fonds de 1992	Comité exécutif du Fonds de 1992	Assemblée du Fonds complémentaire
1	Afrique du Sud	•	•	
2	Algérie	•	•	
3	Allemagne	•		•
4	Angola	•		
5	Antigua-et-Barbuda	•		
6	Argentine	•		
7	Australie	•		•
8	Bahamas	•	•	
9	Belgique	•		•
10	Bulgarie	•		
11	Cameroun	•		
12	Canada	•	•	•
13	Chine ^{<1>}	•		
14	Chypre	•	•	
15	Colombie	•	•	
16	Danemark	•	•	•
17	Émirats arabes unis	•		
18	Équateur	•		
19	Espagne	•	•	•
20	Fédération de Russie	•		
21	Finlande	•		•
22	France	•		•
23	Géorgie	•		
24	Ghana	•		
25	Grèce	•		•
26	Îles Cook	•		
27	Îles Marshall	•		
28	Italie	•	•	•
29	Jamaïque	•		

^{<1>} La Convention de 1992 portant création du Fonds s'applique uniquement à la Région administrative spéciale de Hong Kong.

		Conseil d'administration du Fonds de 1992	Comité exécutif du Fonds de 1992	Assemblée du Fonds complémentaire
30	Japon	•		•
31	Lettonie	•		•
32	Libéria	•		
33	Madagascar	•		
34	Malaisie	•		
35	Malte	•		
36	Maroc	•		•
37	Mexique	•		
38	Namibie	•		
39	Nigéria	•		
40	Norvège	•		•
41	Nouvelle-Zélande	•	•	•
42	Oman	•		
43	Panama	•		
44	Pays-Bas	•		•
45	Philippines	•		
46	Pologne	•	•	•
47	Portugal	•		•
48	Qatar	•		
49	République de Corée	•	•	•
50	République dominicaine	•		
51	Royaume-Uni	•	•	•
52	Saint-Marin	•		
53	Seychelles	•		
54	Singapour	•		
55	Suède	•		•
56	Thaïlande	•	•	
57	Trinité-et-Tobago	•		
58	Türkiye	•		•
59	Uruguay	•		

		Conseil d'administration du Fonds de 1992	Comité exécutif du Fonds de 1992	Assemblée du Fonds complémentaire
60	Venezuela (République bolivarienne du)	•		

1.2 États représentés en qualité d'observateurs

		Fonds de 1992	Fonds complémentaire
1	Brésil	•	•

1.3 Organisations intergouvernementales

		Fonds de 1992	Fonds complémentaire
1	Commission européenne	•	•
2	Organisation maritime internationale (OMI)	•	•

1.4 Organisations internationales non gouvernementales

		Fonds de 1992	Fonds complémentaire
1	Association internationale des sociétés de classification (IACS)	•	•
2	BIMCO	•	•
3	Cedre	•	•
4	Chambre internationale de la marine marchande (ICS)	•	•
5	Comité Maritime International (CMI)	•	•
6	International Group of P&I Associations	•	•
7	INTERTANKO	•	•
8	ITOPF	•	•
9	Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)	•	•
10	Union internationale d'assurances transports (IUMI)	•	•
11	World LPG Association (WLPGA)	•	•

* * *

ANNEXE II

Sinistre survenu à Trinité-et-Tobago (*Gulfstream*)

Déclaration de la République de Trinité-et-Tobago

« Je me présente devant vous en tant que chef de la délégation de la République de Trinité-et-Tobago, qui est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Je tiens également à me présenter personnellement : je m'appelle Stuart Young et je suis Ministre de l'énergie et des industries énergétiques, rattaché au Cabinet du Premier ministre du Gouvernement de la République de Trinité-et-Tobago. Dans le cadre de mon portefeuille ministériel, j'ai notamment pour responsabilité de superviser la gestion du secteur de l'énergie de Trinité-et-Tobago, qui inclut la gestion globale des déversements d'hydrocarbures à l'échelle nationale dans le cadre du plan national d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures.

Je souhaite que cette déclaration soit incluse dans le compte rendu des décisions.

Pour présenter brièvement notre pays, Trinité-et-Tobago est un petit État composé de deux îles jumelles, situé à la pointe la plus méridionale de l'archipel des Caraïbes. Il se trouve à environ 11 kilomètres au large des côtes du Venezuela. La superficie conjuguée de nos deux îles est d'environ 5 131 kilomètres carrés, dont environ 300 kilomètres carrés pour Tobago. Il est essentiel de noter que l'économie intérieure de Tobago dépend totalement du tourisme et, en particulier, de ses plages de sable blanc immaculées et de ses eaux bleues cristallines.

Ce fâcheux et dramatique déversement d'hydrocarbures a touché l'île de Tobago sans prévenir le 7 février 2024, menaçant immédiatement la vie et les moyens de subsistance des habitants de Tobago. La zone où ce bâtiment renversé et sans équipage s'est échoué à Tobago se trouve à seulement quelques kilomètres des plages les plus touristiques de l'île. Si les marées et les courants n'avaient pas joué en notre faveur, ce déversement d'hydrocarbures aurait pu détruire l'économie et les moyens de subsistance de Tobago. Nous n'avons reçu aucun avertissement, aucun propriétaire ne s'est fait connaître, et personne n'a pris la responsabilité de ce bâtiment et du rejet d'hydrocarbures sur notre récif et nos 15 kilomètres de côtes. Il s'agissait réellement d'un "voleur dans la nuit" qui nous a frappés et agressés et nous coûte plusieurs millions de dollars sans aucune faute de notre part ni d'une quelconque personne associée à Trinité-et-Tobago. Le bâtiment n'avait ni lien ni activité avec Trinité-et-Tobago.

L'importance de ce dossier et le document que nous avons soumis ont poussé le Gouvernement de Trinité-et-Tobago à me confier la lourde et importante responsabilité de me présenter devant vous pour défendre notre cause, plaider notre cause et demander votre aide et votre indemnisation non seulement pour prendre en charge les coûts croissants liés à la gestion de ce déversement d'hydrocarbures dramatique, mais aussi pour repérer et localiser les personnes responsables de cette catastrophe et faire en sorte qu'elles répondent de leurs

actes. Je tiens à vous rassurer immédiatement quant au fait que nous travaillerons en étroite collaboration avec vous pour trouver les personnes responsables de façon à ce que le Fonds de 1992 puisse, *in fine*, se faire rembourser les sommes versées. L'État coopérera pleinement avec le Fonds de 1992 afin que celui-ci se fasse rembourser toutes les indemnités versées à Trinité-et-Tobago.

Comme vous le savez sans doute tous, Trinité-et-Tobago a soumis le document [IOPC/APR24/3/6/1](#) à l'invitation du Secrétariat des FIPOL, en raison du fâcheux déversement d'hydrocarbures qui a touché l'île de Tobago.

Je présente donc la demande des habitants de Trinité-et-Tobago aux autres États Membres du Fonds de 1992, afin que vous autorisiez l'Administrateur des FIPOL à verser des indemnités raisonnables au titre des lourdes pertes financières liées aux dépenses engagées pour lutter contre ce déversement et pour mettre en place les mesures préventives nécessaires. L'absence d'indemnisation de la part du Fonds constituerait un grand poids, étant donné que les coûts importants engagés n'étaient pas prévus au budget et qu'ils nous mettront en difficulté.

Le "bâtiment" et le déversement d'hydrocarbures

Le 7 février 2024, plusieurs ministères et administrations publiques du Gouvernement de la République de Trinité-et-Tobago (Trinité-et-Tobago) ont eu connaissance des conséquences d'un déversement d'hydrocarbures sur le littoral atlantique de l'île de Tobago et sur le milieu marin, causé par le chavirement et l'échouement de la barge *Gulfstream*, juste au large de la côte de Cove Estate. Nous sommes conscients que ce nom est l'ancien nom du bâtiment en question ; toutefois, son nom actuel reste encore à établir de manière définitive. Environ 15 kilomètres de côtes ont été touchés, sur la façade atlantique de l'île. Le sinistre a touché des plages, des rivières, des mangroves, des zones rocheuses, des hôtels, des pêcheurs, la faune et la flore et a entraîné la fermeture temporaire de plusieurs écoles.

Les opérations de nettoyage ont été coordonnées par la direction du Ministère de l'énergie et des industries énergétiques (MEEI) et l'agence de gestion des situations d'urgence de Tobago (TEMA), qui est l'organisme chargé de la gestion des catastrophes sur l'île. Le plan d'urgence de Tobago en cas de déversement d'hydrocarbures et le plan national d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures ont tous deux été immédiatement déclenchés.

Le Ministère de l'énergie et des industries énergétiques s'est assuré les services de la compagnie pétrolière nationale publique, Heritage Petroleum Company Limited (HPCL), pour aider à nettoyer le littoral dans la majorité des zones côtières, tandis que l'agence de gestion des situations d'urgence de Tobago coordonnait le nettoyage du littoral dans les autres zones côtières en faisant appel à diverses entreprises de lutte contre les déversements d'hydrocarbures. Par l'intermédiaire de HPCL, il a été fait appel à Oil Spill Response Limited (OSRL) pour apporter un soutien technique à nos opérations d'intervention. Les opérations de nettoyage des côtes ont mobilisé à la fois des équipements mécaniques, des entreprises spécialisées dans les déversements d'hydrocarbures, des équipes

de nettoyage du secteur public et des bénévoles. Globalement, au plus fort des opérations, 200 personnes par jour environ étaient chargées du nettoyage.

Je me suis personnellement rendu à Tobago avec mon collègue du Gouvernement, le Ministre des travaux publics et des transports, le 9 février 2024, et nous avons rencontré le Premier secrétaire de l'Assemblée de Tobago afin d'avoir un compte rendu direct des conséquences de cette catastrophe et des interventions effectuées. Une semaine plus tard, le Premier ministre de Trinité-et-Tobago, à la tête d'une délégation incluant le Ministre des travaux publics et des transports et moi-même, s'est rendu à Tobago pour une séance d'information sur la situation et pour s'adresser à la nation au sujet des travaux en cours pour contenir le déversement d'hydrocarbures, les nettoyer et gérer les répercussions du sinistre, témoignant de l'importance et du caractère majeur de ce sinistre à l'échelle nationale.

L'agence de gestion des situations d'urgence de Tobago a initialement fait appel à des entreprises pour contenir le déversement provenant de l'épave. Cette opération ayant échoué, le Ministère de l'énergie et des industries énergétiques a ensuite coordonné ces opérations une fois l'entreprise de sauvetage T&T Salvage LLC/QT Environmental Inc. engagée.

Tentatives visant à déterminer l'identité du propriétaire du navire/bâtiment

Des images prises par des véhicules télécommandés et des photographies sous-marines de l'épave ont révélé que le nom *Gulfstream* figurait sur la proue tribord, dans le cadre d'une tentative visant à déterminer le nom du bâtiment et ses caractéristiques. Sur la base d'une recherche effectuée sur les bâtiments portant le nom de *Gulfstream* et dont les dimensions et la description correspondent, les caractéristiques du bâtiment ont été obtenues par l'entreprise de sauvetage du Ministère de l'énergie et des industries énergétiques, T&T Salvage LLC, auprès des garde-côtes des États-Unis. Elles indiquent que le bâtiment *Gulfstream* a été construit par Kelso Marine aux États-Unis et qu'il était précédemment utilisé le long des côtes américaines, mais qu'au fil du temps, il a subi de nombreuses modifications, en particulier au niveau des citernes de cargaison. La longueur et la largeur du bâtiment sont comparables aux dimensions d'origine de la barge *Gulfstream*. La barge aurait une capacité de 60 000 barils de cargaison, et aurait reçu une cargaison de 35 000 barils de fuel-oil de soute "C" qui était visiblement à destination de la République coopérative du Guyana (Guyana). Il est possible que le chaland-citerne porte maintenant le nom de "*Culie Boy*", qui serait enregistré sur le registre maritime de Zanzibar et battrait pavillon de la République-Unie de Tanzanie (Tanzanie). Cependant, les autorités tanzaniennes ont fait savoir que le certificat d'enregistrement portant le pavillon tanzanien était frauduleux. Le nom de la barge n'est donc pas confirmé. Le Gouvernement tanzanien a confirmé qu'un bâtiment, le remorqueur "*Solo Creed*", qui est présumé avoir remorqué la barge, figure sur son registre. La barge fait actuellement l'objet d'un vidage de ses différents réservoirs et citernes et il a été établi qu'elle comptait 12 citernes à cargaison avec citernes à ballast attenantes, qui contenaient différentes quantités d'hydrocarbures. À ce jour, malgré toutes les tentatives raisonnables que nous avons engagées, nous n'avons pas été en mesure de localiser le(s) propriétaire(s) de ce bâtiment et du

remorqueur qui le tirait avant cette catastrophe. Nous avons fait appel à une entreprise internationale de satellites pour nous aider à localiser le remorqueur. Toutefois, à ce jour, l'entreprise n'a pas pu le localiser.

L'Institut des affaires maritimes (IMA), organisme scientifique public rattaché au Ministère de la planification et du développement, a procédé à l'analyse des hydrocarbures, prélevés directement dans le bâtiment, par chromatographie en phase gazeuse et spectrométrie de masse (GC-MS). L'analyse a révélé que les hydrocarbures étaient bien du fuel-oil de soute "C" persistant. Nous allons tenter de savoir si des raffineries de la région disposent d'un fuel-oil qui correspond, afin de nous aider à trouver les personnes responsables.

La République de Trinité-et-Tobago est actuellement à la recherche du *Solo Creed*, le remorqueur dont on pense qu'il tirait la barge dans tous les ports de la région et dans le monde entier. Ce remorqueur battrait pavillon tanzanien. Cette recherche a été lancée par suite des informations communiquées par l'autorité maritime du Guyana (GMA) concernant une notification d'arrivée de la cargaison de la barge remorquée par le *Solo Creed*.

Le Ministère des affaires étrangères et de la CARICOM (MoFCA) a envoyé des courriers officiels au Panama et à la Tanzanie afin d'obtenir toute information pertinente concernant le *Solo Creed* et la barge qui lui est associée. Les autorités du Panama ont fait savoir que, d'après leurs recherches, le *Solo Creed* bat pavillon tanzanien. Nous attendons des réponses de la part de la Tanzanie ainsi qu'une réponse supplémentaire du Panama quant à la question de savoir si le *Solo Creed* a quitté les eaux panaméennes en janvier 2024.

Quelques jours après le sinistre, l'autorité maritime de Trinité-et-Tobago, la division des services maritimes (MSD) du Ministère des travaux publics et des transports (MOWT), a été contactée par un avocat nigérian représentant le propriétaire présumé de la barge responsable du déversement d'hydrocarbures au large des côtes de Tobago. L'avocat a fait savoir que son client n'avait pas les moyens financiers de se rendre à Trinité-et-Tobago, qu'il était assiégé par des créanciers cherchant à obtenir le remboursement de leurs investissements dans la barge et que la barge n'était pas assurée. La division des services maritimes examine actuellement la véracité de ces allégations et a entamé des démarches auprès du Gouvernement nigérian par l'intermédiaire du Ministère des affaires étrangères et de la CARICOM. En outre, le Gouvernement nigérian a indiqué que l'avocat est officiellement enregistré comme tel et qu'il est inscrit au barreau du Nigéria. Le Gouvernement du Nigéria a également fait savoir, s'agissant de la nationalité nigériane du propriétaire présumé du bâtiment qui a chaviré, qu'il avait mobilisé les autorités concernées et qu'il transmettrait toute information obtenue sur ce point au Gouvernement de la République de Trinité-et-Tobago. Nous attendons leurs réponses. Je pense que cette lettre est un subterfuge destiné à orienter nos recherches des personnes responsables dans la mauvaise direction.

La division des services maritimes a écrit à l'Organisation maritime internationale (OMI) pour lui demander de détacher un consultant pour l'aider dans son enquête. L'OMI a indiqué qu'elle était activement engagée dans le processus d'identification d'un consultant. Nous attendons une réponse positive à cette demande.

Les garde-côtes de Trinité-et-Tobago (TTCG) travaillent en étroite collaboration avec les garde-côtes du Guyana, l'Agence d'exécution pour la lutte contre le crime et la promotion de la sécurité de la Communauté des Caraïbes (CARICOM IMPACS) et IR Consilium, qui collabore avec la CARICOM IMPACS, afin de localiser le remorqueur en cause dans le déversement d'hydrocarbures survenu à Tobago.

Nous avons eu recours à tous les moyens raisonnables pour suivre, repérer, identifier et localiser les personnes responsables de ce sinistre. À ce jour, il apparaît évident que les personnes responsables nous évitent et que personne ne prend légitimement la responsabilité de ce bâtiment qui transportait des hydrocarbures quand il s'est trouvé en difficulté, avant de chavirer et de s'échouer sur un récif à Tobago.

Gestion du déversement d'hydrocarbures

À ce jour, les premières estimations prudentes du coût de la lutte contre le déversement, y compris l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, sont de l'ordre de USD 35 millions (TTD 238 millions). Au 6 avril 2024, on estime que USD 12,5 millions (TTD 85 millions) ont été dépensés. D'autres coûts et demandes d'indemnisation au titre du préjudice économique sont attendus. Nous disposons de reçus/factures et de pièces justificatives à l'appui de notre demande d'indemnisation.

Les opérations de nettoyage étaient pour la plupart achevées en mars 2024 et la majeure partie du nettoyage du littoral a été achevée en avril 2024. De l'avis de l'ITOPF, certaines zones doivent encore être nettoyées pour arriver à des conditions acceptables, principalement par la projection de grands volumes d'eau à faible pression sur des zones rocheuses, ce qui devrait prendre encore quelques mois. En outre, la gestion des déchets constitués par les hydrocarbures récupérés et le sable contaminé, qui sont stockés temporairement à la décharge de Studley Park (Tobago) doit être réglée, probablement par incinération des déchets liquides et par bioremédiation du sable mazouté. Plus de 50 000 barils de déchets liquides et environ 16 000 mètres cubes de matériaux de plage ont été récupérés et stockés à Studley Park. L'enlèvement des hydrocarbures de l'épave devrait être achevé à la mi-mai 2024, à la suite de quoi ils seront transportés à Trinidad. Le processus de vidage des citernes et réservoirs nécessite de pomper les hydrocarbures et de les stocker dans des réservoirs de fracturation situés à terre, puis de transférer ces réservoirs sur des camions-remorques jusqu'au port de Scarborough (Tobago). Ils seraient ensuite débarqués vers un navire d'avitaillement d'une capacité de 25 000 barils, qui transportera les hydrocarbures vers un réservoir de stockage d'une capacité de 400 000 barils de la Paria Fuel Trading Company Limited à Pointe-à-Pierre (Trinité).

Les autorités de la République de Trinité-et-Tobago ont signalé ce sinistre aux FIPOL le 22 février 2024 et, le 26 février 2024, le Secrétariat des FIPOL a dépêché l'ITOPF à Tobago afin de fournir un avis technique aux autorités de Trinité-et-Tobago sur les mesures d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. Des représentants du Secrétariat des FIPOL se sont rendus à Trinité-et-Tobago en mars 2024. Je tiens à remercier sincèrement le Secrétariat pour toute l'aide et les conseils fournis jusqu'à présent, ainsi que l'ITOPF et son

personnel pour l'aide et les conseils précieux fournis sur place. Je remercie l'Administratrice adjointe et le Chargé des demandes d'indemnisation de leur intérêt et d'avoir pris le temps de venir à Tobago pour se rendre personnellement sur place et nous soutenir.

Les autorités de Trinité-et-Tobago ont l'intention d'engager **toutes** les actions en justice **nécessaires** contre le propriétaire de la barge, le propriétaire de la cargaison et/ou le propriétaire du remorqueur qui tirait la barge, afin de récupérer les sommes dépensées au titre de la lutte contre le déversement et des opérations de nettoyage. Je tiens également à assurer le Fonds de 1992 de notre collaboration afin de récupérer les indemnités qui seront versées au titre des frais que nous avons engagés auprès des personnes responsables.

Les autorités de Trinité-et-Tobago envisagent d'utiliser le fuel-oil de soute "C" qui a été récupéré dans le bâtiment afin de rembourser une partie des coûts, si cela est effectivement possible.

Position de Trinité-et-Tobago

Comme indiqué, Trinité-et-Tobago est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Les autorités de Trinité-et-Tobago sont également à jour dans la présentation des rapports sur les hydrocarbures au Secrétariat des FIPOL. Le dernier rapport sur les hydrocarbures qui a été déposé concernait l'année 2023. Des échantillons d'hydrocarbures ont été prélevés sur la plage, dans l'eau à proximité de l'épave et dans la citerne 6 tribord. L'Institut des affaires maritimes a analysé les échantillons par chromatographie en phase gazeuse et spectrométrie de masse. Les échantillons prélevés sur la plage et dans l'eau indiquent qu'il s'agit de fuel-oil intermédiaire. En revanche, l'échantillon prélevé directement sur le navire montre qu'il s'agit de fuel-oil de soute "C". Cette différence suggère que l'échantillon prélevé sur la plage a subi une altération et que l'échantillon prélevé dans l'eau a été débarrassé d'une partie de ses composants chimiques. On peut donc considérer que les hydrocarbures sont des hydrocarbures persistants. Les plans du bâtiment *Gulfstream* construit par Kelso Marine Inc. ont été obtenus par T&T Salvage LLC auprès des garde-côtes des États-Unis. La barge qui a déversé le fuel-oil de soute "C" possède 12 citernes à cargaison. Au 23 avril 2024, il a été possible de tarauder à chaud huit des douze citernes et de les jauger et le volume total estimé est de 27 000 barils à bord du bâtiment *Gulfstream*, qui aurait transporté 35 000 barils de fuel-oil de soute "C" juste avant le sinistre, 8 150 barils d'hydrocarbures ayant été retirés de l'épave.

Par conséquent, on estime que le bâtiment était utilisé à des fins de transport d'hydrocarbures en tant que cargaison et qu'il était donc exploité en tant que navire-citerne. À ce titre, **on estime que le bâtiment est un "navire" au sens du paragraphe 1) de l'article premier de la CLC de 1992**. Comme vous le savez, le Fonds de 1992 a eu à se prononcer sur des situations similaires par le passé et a conclu que des bâtiments similaires avaient la qualité de "navire" au sens de la CLC de 1992, et je vous implore d'en conclure de même dans les circonstances présentes.

Droit à l'indemnisation par le Fonds de 1992

Par votre entremise, Madame la Présidente, le Comité exécutif du Fonds de 1992 est invité à considérer et à accepter sans réserve l'argumentaire de Trinité-et-Tobago selon lequel ce sinistre mettant en cause le bâtiment *Gulfstream* est un sinistre qui pourrait se produire dans n'importe quel État Membre du Fonds de 1992, en particulier à l'époque actuelle, et qui devrait ouvrir droit à indemnisation par le Fonds de 1992. Nous faisons valoir que le bâtiment a la qualité de "navire" et que les "hydrocarbures" sont des hydrocarbures persistants au sens des paragraphes 1 et 5 de l'article premier de la CLC de 1992, respectivement. La barge transportait des hydrocarbures persistants et était en route pour effectuer une transaction de fuel-oil de soute "C" apparemment avec une société d'un autre État Membre du Fonds de 1992. Trinité-et-Tobago est en règle vis-à-vis des FIPOL. Trinité-et-Tobago est à jour de ses obligations en matière de rapports sur les hydrocarbures et de ses contributions aux FIPOL pour les années où la seule raffinerie de Trinité-et-Tobago était en activité jusqu'en 2018. Les autorités de Trinité-et-Tobago se sont félicitées de la présence et des recommandations de l'ITOPF tout au long des opérations d'intervention. À ce titre, les autorités de Trinité-et-Tobago attendent des États Membres qu'ils reconnaissent Trinité-et-Tobago comme un État Membre méritant de pouvoir être indemnisé par les FIPOL au titre de ce sinistre majeur de déversement d'hydrocarbures.

Chers Membres, nous faisons respectueusement valoir que les causes de cette catastrophe ne relèvent en aucun cas de la responsabilité de Trinité-et-Tobago, et que nous ne sommes aucunement en faute. Nous avons fait tout ce qui était raisonnablement attendu de nous à ce jour pour localiser le(s) propriétaire(s) du navire qui a chaviré et qui transportait ces hydrocarbures, ainsi que le remorqueur, et nous poursuivrons ces efforts afin qu'ils répondent de leurs actes. Les coûts engagés pour contenir, nettoyer et enlever les hydrocarbures du navire sont importants pour nous et sont de l'ordre d'environ USD 35 millions. Nous avons suivi les conseils des FIPOL et de l'ITOPF, envers lesquels nous sommes reconnaissants. En conclusion, j'attends donc avec intérêt votre confirmation du fait que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent à ce sinistre et votre décision d'autoriser l'Administrateur à verser des indemnités au titre des demandes nées de ce sinistre. Je vous remercie et me tiens à disposition pour répondre à vos éventuelles questions. »

Stuart R. Young, Député

Ministre de l'énergie et des industries énergétiques, rattaché au Cabinet du Premier ministre du Gouvernement de la République de Trinité-et-Tobago

29 avril 2024

* * *

ANNEXE III

PROJET DE RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE DU FONDS DE 1992

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

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION, AGISSANT AU NOM DE 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 et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, 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 EN OUTRE que le non-respect de ces obligations conventionnelles peut mettre en jeu la responsabilité de l'État,

PRENANT NOTE avec regret et vive préoccupation de l'essor d'un commerce de pétrole actuellement pratiqué par des navires peu sûrs et non ou insuffisamment assurés, qui met effectivement en péril les normes de sécurité et environnementales élaborées par l'Organisation maritime internationale (OMI) et le régime international de responsabilité et d'indemnisation fondé sur la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, la Convention de 1992 portant création du Fonds et le Protocole portant création du Fonds complémentaire de 2003,

NOTANT EN OUTRE qu'il y a eu récemment plusieurs déversements d'hydrocarbures dans le cadre desquels les sources du déversement ne sont pas claires, le propriétaire du navire responsable n'est pas identifié ou le navire n'est pas suffisamment assuré,

NOTANT AVEC PRÉOCCUPATION qu'en vertu 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 l'objet de la Résolution A.1192(33) de l'Assemblée de l'OMI, un tel commerce de pétrole continu d'être pratiqué par des navires peu sûrs et non ou insuffisamment assurés,

RECONNAISSANT la nécessité de sensibiliser à la situation actuelle et de veiller à ce que les États et toutes les parties concernées mettent tout en œuvre pour empêcher tout futur commerce de pétrole par des navires peu sûrs et non ou insuffisamment assurés 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 pertinentes de l'OMI ainsi que les obligations d'assurance applicables en vertu de

la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds aux navires battant leur pavillon et à ceux touchant ou quittant un port sur leur territoire,

- 2 **RAPPELLE** 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 pour engager les recours juridiques à sa disposition,
- 3 **DEMANDE PAR AILLEURS INSTAMMENT** aux États mis en cause dans le cas d'un sinistre de pollution par les hydrocarbures causé par un navire peu sûr et non ou insuffisamment assuré ou par un navire contrevenant gravement aux normes de sécurité et environnementales prévues par les conventions pertinentes de l'OMI de coopérer et de s'entraider dans le cadre des enquêtes (y compris pénales) 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,
- 4 **CHARGE** l'Administrateur, en concertation avec l'Organe de contrôle de gestion, d'élaborer une procédure interne à suivre par le Secrétariat des FIPOL en vue de recueillir les informations nécessaires pour déterminer l'applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Protocole portant création du Fonds complémentaire et identifier les parties impliquées,
- 5 **CHARGE EN OUTRE** l'Administrateur, en concertation avec l'Organe de contrôle de gestion, d'élaborer des lignes directrices destinées aux États Membres pour enquêter 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,
- 6 **CHARGE ÉGALEMENT** l'Administrateur de continuer de protéger les intérêts des FIPOL, de promouvoir le recours à des assureurs fiables afin de garantir que le régime international de responsabilité et d'indemnisation puisse fonctionner comme prévu et 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 Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

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, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Protocole portant création du Fonds complémentaire, 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 EN OUTRE 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 formée contre le Fonds de 1992 est considérée comme une demande formée par le même demandeur contre le Fonds complémentaire,

PRENANT NOTE avec regret et vive préoccupation de l'essor d'un commerce de pétrole actuellement pratiqué par des navires peu sûrs et non ou insuffisamment assurés, qui met effectivement en péril les normes de sécurité et environnementales élaborées par l'Organisation maritime internationale (OMI) et le régime international de responsabilité et d'indemnisation fondé sur la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, la Convention de 1992 portant création du Fonds et le Protocole portant création du Fonds complémentaire de 2003,

NOTANT EN OUTRE qu'il y a eu récemment plusieurs déversements d'hydrocarbures dans le cadre desquels les sources du déversement ne sont pas claires, le propriétaire du navire responsable n'est pas identifié ou le navire n'est pas suffisamment assuré,

NOTANT AVEC PRÉOCCUPATION qu'en vertu 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,

CONSCIENTE 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, de l'Assemblée du Fonds complémentaire et du Comité juridique de l'OMI à plusieurs reprises, et qu'elle soit l'objet de la Résolution A.1192(33) de l'Assemblée de l'OMI, un tel commerce de pétrole continu d'être pratiqué par des navires peu sûrs et non ou insuffisamment assurés,

RECONNAISSANT la nécessité de sensibiliser à la situation actuelle et de veiller à ce que les États et toutes les parties concernées mettent tout en œuvre pour empêcher tout futur commerce de pétrole par des navires peu sûrs et non ou insuffisamment assurés 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 pertinentes de l'OMI ainsi que les obligations d'assurance applicables en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Protocole portant création du Fonds complémentaire aux navires battant leur pavillon et à ceux touchant ou quittant un port sur leur territoire,
- 2 **RAPPELLE** 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 pour engager les recours juridiques à sa disposition,
- 3 **DEMANDE PAR AILLEURS INSTAMMENT** aux États mis en cause dans le cas d'un sinistre de pollution par les hydrocarbures causé par un navire peu sûr et non ou insuffisamment assuré ou par un navire contrevenant gravement aux normes de sécurité et environnementales prévues par les conventions pertinentes de l'OMI de coopérer et de s'entraider dans le cadre des enquêtes (y compris pénales) 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,
- 4 **CHARGE** l'Administrateur, en concertation avec l'Organe de contrôle de gestion, d'élaborer une procédure interne à suivre par le Secrétariat des FIPOL en vue de recueillir les informations nécessaires pour déterminer l'applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Protocole portant création du Fonds complémentaire et identifier les parties impliquées,
- 5 **CHARGE EN OUTRE** l'Administrateur, en concertation avec l'Organe de contrôle de gestion, d'élaborer des lignes directrices destinées aux États Membres pour enquêter 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,
- 6 **CHARGE ÉGALEMENT** l'Administrateur de continuer de protéger les intérêts des FIPOL, de promouvoir le recours à des assureurs fiables afin de garantir que le régime international de responsabilité et d'indemnisation puisse fonctionner comme prévu et 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 Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

* * *

ANNEXE IV

RÈGLEMENT INTÉRIEUR DU FONDS DE 1992 ET DU FONDS COMPLÉMENTAIRE

Règle 7

Règlement des demandes d'indemnisation

L'Administrateur peut autoriser un autre fonctionnaire ou d'autres fonctionnaires à procéder au règlement final ou à un règlement partiel de demandes d'indemnisation ou à effectuer des paiements provisoires. Ce pouvoir doit : a) en ce qui concerne l'Administratrice adjointe/Cheffe du Service des demandes d'indemnisation, être limité à l'approbation de montants ne dépassant pas £ 500 000 pour une demande d'indemnisation particulière ; et b) en ce qui concerne les autres fonctionnaires : i) être accordé uniquement dans le cas de demandes d'indemnisation nées d'un sinistre spécifique et ce, uniquement à un fonctionnaire chargé de traiter les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre ; et ii) être limité à des paiements dont le montant ne dépasse pas £ 75 000 pour une demande d'indemnisation particulière. Les conditions et l'étendue de cette délégation de pouvoirs doivent être établies dans des Instructions administratives publiées par l'Administrateur.

Tout règlement effectué en vertu de la règle 7.13 a) du Règlement intérieur doit être notifié à l'Administrateur et tout règlement effectué en vertu de la règle 7.13 b) doit être notifié à l'Administratrice adjointe/Cheffe du Service des demandes d'indemnisation.

* * *

RÈGLEMENT INTÉRIEUR DU FONDS DE 1992 ET DU FONDS COMPLÉMENTAIRE

HYDROCARBURES DONNANT LIEU À CONTRIBUTION

Par « hydrocarbures donnant lieu à contribution », on entend le « pétrole brut » et le « fuel-oil » tels que définis ci-dessous.

« Pétrole brut » signifie tout mélange liquide d'hydrocarbures provenant du sol, soit à l'état naturel, soit traité pour permettre son transport. Cette définition englobe les pétroles bruts débarrassés de certains distillats (parfois qualifiés de « bruts étêtés ») et ceux auxquels ont été ajoutés certains distillats (quelquefois connus sous le nom de bruts « fluxés » ou « reconstitués »).

« Fuel-oil » désigne les distillats lourds ou résidus de pétrole brut ou mélanges de ces produits destinés à être utilisés comme carburants pour la production de chaleur ou d'énergie, d'une qualité équivalente à la « spécification applicable au fuel numéro quatre (désignation D 396-69) de l'American Society for Testing and Materials (ASTM) »***, ou plus lourds que ce fuel.

La liste suivante des hydrocarbures donnant lieu à contribution et des hydrocarbures ne donnant pas lieu à contribution est destinée à servir de guide aux contribuables.

Hydrocarbures donnant lieu à contribution	Hydrocarbures ne donnant pas lieu à contribution
<p>Pétroles bruts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tous les pétroles bruts à l'état naturel* • Condensats • Bruts étêtés • Bruts fluxés • Bruts reconstitués <p>Produits finis</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fuel N°4 (ASTM) • Fuel-oil spécial pour la marine de guerre • Fuel-oil léger • Fuel-oil N°5 (ASTM) – léger • Fuel-oil moyen • Fuel-oil N°5 (ASTM) – lourd • Fuel-oil de soute « C » • Fuel-oil lourd • Fuel-oil N°6 (ASTM) • Fuel-oils mélangés définis par leur viscosité ou leur teneur en soufre • Émulsions bitumineuses ou émulsions à base de fuel-oil** <p>Produits intermédiaires ou de traitement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bases pour mélange destinées aux fuel-oils 	<p>Pétroles bruts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Liquides de gaz naturel • Condensats* • Essence naturelle • Essence de gaz naturel • Cohasset-Panuke <p>Produits finis</p> <ul style="list-style-type: none"> • GNL et GPL • Essences d'aviation – Essences pour moteur (essence) • White spirit • Kérosène • Kérosène d'aviation – Jet 1A et fuel N°1 (ASTM) • Gas-oil • Huile de chauffe • Fuel N°2 (ASTM) – Huile de graissage • Diesel marin • Mélanges de combustibles contenant des biocarburants • Combustibles riches en énergie et leurs mélanges <p>Produits intermédiaires ou de traitement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Naphta de distillation directe • Naphta de craquage léger • Naphta de craquage lourd • Platformat • Reformat • Naphta craqué à la vapeur d'eau

* À considérer comme « hydrocarbures ne donnant pas lieu à contribution » si plus de 50 % de leur volume se distillent à une température de 340 °C et si au moins 95 % de leur volume se distillent à une température de 370 °C lors de tests effectués selon la méthode D 86/78 de l'ASTM ou toute révision ultérieure de cette méthode.

** La quantité totale d'émulsion reçue doit être indiquée sans tenir compte de la teneur en eau.

*** La version de la norme actuellement désignée comme étant en vigueur est la norme ASTM D396-21.

- Polymères
 - Isomères
 - Alkylats
 - Coupes de recyclage catalytique
 - Charges des unités de reformage
 - Charges de craquage à vapeur
 - Bases pour mélange au gas-oil
 - Charges de craquage catalytique
 - Charges de viscoréduction
 - Goudron aromatique
-