



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

Point 4 de l'ordre du jour	IOPC/ NOV24/4/4	
Date	27 septembre 2024	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds 1992	92A29	●
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC83	
Assemblée du Fonds complémentaire	SAES21	●

## L'IMPACT POTENTIEL DES SANCTIONS SUR LE RÉGIME INTERNATIONAL DE RESPONSABILITÉ ET D'INDEMNISATION

### Note du Secrétariat

#### Résumé :

Depuis mars 2022, l'Administrateur fait régulièrement rapport aux organes directeurs des FIPOL sur l'impact potentiel des sanctions sur le régime international de responsabilité et d'indemnisation. Comme l'Administrateur l'a déclaré précédemment, la situation le préoccupe gravement en raison du risque qu'un navire non assuré ou inapte à prendre la mer ait un accident et provoque une pollution par les hydrocarbures (document [IOPC/NOV23/11/1](#), paragraphe 4.4.36).

L'effet des sanctions et le nombre de navires assurant le transport d'hydrocarbures soumis à des sanctions dans le cadre de la flotte « obscure » ou « sombre » ont conduit à des changements importants dans les routes commerciales habituelles des navires transportant du pétrole, et ont accru le risque d'impacts potentiels sur les côtes de nombreux États Membres.

Il est fait référence aux documents de réunion<sup><1></sup> précédemment soumis aux organes directeurs et mettant en évidence les risques et les dangers permanents que la situation actuelle fait peser sur les États Membres et les contributeurs des FIPOL.

Il est fait particulièrement référence aux restrictions entrées en vigueur en décembre 2022 qui régissent le transport et l'assurance du pétrole brut et des produits russes, à l'accord de plafonnement des prix du pétrole brut russe transporté par mer<sup><2></sup>, et à l'interdiction des transactions avec les entités énumérées à l'annexe XIX du règlement de l'Union européenne (UE) N° 833/2014<sup><3></sup> qui relèvent du contrôle de la Fédération de Russie et qui peuvent inclure des chargeurs et des contributeurs potentiels aux FIPOL.

<1> Documents [IOPC/APR24/4/1](#), [IOPC/NOV23/4/3](#), [IOPC/MAY23/4/2](#), [IOPC/OCT22/4/4](#), [IOPC/OCT22/4/4/1](#), [IOPC/OCT22/4/4/2](#) et [IOPC/MAR22/8/1](#).

<2> Le plafonnement des prix est entré en vigueur après le 5 décembre 2022 pour le pétrole brut et le 5 février 2023 pour les produits pétroliers raffinés.

<3> Règlement du Conseil de l'Union européenne (UE) N° 833/2014 du 31 juillet 2014 concernant des mesures restrictives eu égard aux actions de la Fédération de Russie déstabilisant la situation en Ukraine.

Il est en outre fait référence à l'ensemble des sanctions économiques adoptées par le Conseil de l'Union européenne (Conseil de l'UE) à l'encontre de la Fédération de Russie afin d'empêcher leur contournement et de faire face à de nouvelles pratiques maritimes trompeuses, telles que l'usurpation du système d'identification automatique (SIA), la manipulation de l'identité et l'obligation de notifier à l'autorité compétente toute vente ou tout transfert de propriété à un pays tiers d'un navire-citerne effectuant le transport de pétrole brut ou de produits pétroliers figurant à l'annexe XXV (règlement 2023/2878 du Conseil de l'Union européenne).

**Faits nouveaux :**

En décembre 2023, lors de sa 33<sup>e</sup> session, l'Assemblée de l'OMI a exhorté les États Membres et toutes les parties prenantes concernées à promouvoir des actions visant à prévenir les opérations illégales menées dans le secteur maritime par la flotte « obscure » ou « sombre » (document OMI A33/6(b)/1, et résolution A.1192(33)).

En février et juin 2024 respectivement, le Conseil de l'UE a adopté les 13<sup>e</sup> et 14<sup>e</sup> trains de sanctions économiques à l'encontre de la Fédération de Russie, limitant davantage l'accès de la Russie aux technologies militaires, dressant une liste supplémentaire d'entreprises et d'individus engagés dans l'effort de guerre de la Fédération de Russie, et visant le gaz naturel liquéfié (GNL) et les investissements futurs dans les projets de GNL en construction en Russie, ainsi que les exportations à destination de ces projets.

En juin 2024, à la suite de la 111<sup>e</sup> session du Comité juridique de l'OMI, la circulaire LEG.1/Circ.16 a été publiée. Elle contient des orientations relatives à l'acceptation des certificats d'assurance, des compagnies d'assurance, des fournisseurs de garanties financières et des clubs de protection et d'indemnisation (Clubs P&I).

**Mesures à prendre :**

Assemblée du Fonds 1992 et Assemblée du Fonds complémentaire

Prendre note des informations contenues dans le document.

## 1 Introduction

- 1.1 Depuis l'introduction du récent régime de sanctions, le Secrétariat des FIPOL souligne les problèmes, les risques et les dangers qu'il entraîne ainsi que son impact potentiel sur le régime international de responsabilité et d'indemnisation, en attirant l'attention sur les orientations publiées par le Comité juridique de l'OMI, et son impact sur de nombreux clubs de l'International Group of P&I Associations (International Group), qui ne sont plus en mesure d'assurer les navires commercialisant ou transportant du pétrole brut russe, comme ils le faisaient par le passé.
- 1.2 Lors de la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OMI, qui s'est tenue du 27 novembre au 6 décembre 2023, les États Membres ont adopté la résolution A.1192(33) qui demande aux États du pavillon de prendre des mesures contre les opérations de la flotte « obscure » ou « sombre », en particulier :
- de veiller à ce que les navires inscrits sur leurs registres respectent les mesures qui interdisent ou réglementent les transferts de navire à navire, et que ces navires respectent les exigences en matière de prévention de la pollution ; et
  - d'envisager d'exiger des navires inscrits sur leur registre qu'ils mettent à jour leurs plans de transfert de navire à navire afin d'y inclure la notification à l'État du pavillon du moment et du lieu où ils participent à de telles opérations.

### 1.3 La résolution appelle également les États du port à :

- veiller à l'application des conventions sur la sécurité et la responsabilité ;
- informer les États du pavillon lorsqu'ils ont connaissance de navires prenant intentionnellement des mesures pour éviter d'être détectés, telles que la désactivation de leur système d'identification automatique (SIA) ou de leurs système d'identification et de suivi à grande distance (LRIT) ; et
- surveiller les opérations de transfert de navire à navire effectuées dans leurs eaux territoriales et leur ZEE et prendre les mesures appropriées lorsque des navires ne respectent pas les règles de sécurité maritime ou de prévention de la pollution marine.

## 2 **Impact possible sur les FIPOL**

2.1 La Convention de 1992 portant création du Fonds et le Protocole de 2003 portant création du Fonds complémentaire ne prévoient pas d'exonération de responsabilité pour les sinistres susceptibles de faire l'objet ou ayant fait l'objet de sanctions. Tout en reconnaissant que 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 peuvent surgir en cas de sinistre mettant en cause un navire chargé d'hydrocarbures russes. Il est notamment possible que les FIPOL doivent verser des indemnités supplémentaires si un propriétaire de navire ou son assureur ne parvient pas à constituer un fonds de limitation ou éprouve des difficultés à ouvrir des comptes bancaires à partir desquels il pourra verser des indemnités.

2.2 Le Secrétariat des FIPOL a déjà souligné un certain nombre d'impacts potentiels sur les États Membres des FIPOL et leurs contribuables, résultant des actions de navires qui tentent de contourner les sanctions par diverses méthodes, par exemple en éteignant leurs transpondeurs SIA de manière à disparaître de la couverture SIA afin 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.

2.3 En outre, les statistiques obtenues récemment<sup><4></sup> révèlent une évolution du nombre et des itinéraires des navires chargés de pétrole russe le long des côtes d'un grand nombre d'États Membres, alors que les achats d'hydrocarbures russes se maintiennent ou augmentent. Des statistiques et rapports de presse indiquent également que le nombre de navires de la flotte dite « obscure » ou « sombre » a augmenté de façon spectaculaire, des données récentes faisant état de 600 à 1 100 navires engagés dans de telles opérations. Nombre de ces navires se livrent à une autre pratique maritime trompeuse, à savoir la manipulation de la position, qui consiste pour un navire à transmettre une fausse position. Il a également été noté qu'une grande partie de la flotte « sombre » est composée de navires anciens, dont certains n'ont pas été inspectés récemment, dont l'entretien n'est pas conforme aux normes, dont la propriété n'est pas claire et qui sont gravement dépourvus d'assurance (document LEG100/18/1 de l'OMI, paragraphe 5.1).

### 2.4 Conseil de l'UE - trains de sanctions économiques

En décembre 2023 et février 2024 respectivement, l'UE a annoncé ses 12<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> trains de sanctions économiques<sup><5></sup>, le premier introduisant la nécessité de signaler le 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 du règlement 833/2014, relevant du code SH ex 8901 20.

---

<4> Référence Clarksons Research.

<5> Introduits par le règlement du Conseil (UE) 2023/2878.

*Conseil de l'UE - 14<sup>e</sup> train de sanctions économiques*

2.4.1 En juin 2024, l'UE a annoncé son 14<sup>e</sup> train de sanctions économiques, qui contenait de nouvelles mesures énergétiques visant le gaz naturel liquéfié (GNL) et des mesures concernant les navires qui soutiennent les efforts de guerre. En ce qui concerne le GNL, le train de sanctions interdit tous les investissements futurs dans les projets de GNL en construction en Russie, ainsi que les exportations vers ces projets. Il interdit également, après une période de transition de neuf mois, l'utilisation des ports de l'UE pour le transbordement de GNL russe. En outre, le train de sanctions interdit l'importation de GNL russe dans des terminaux particuliers qui ne sont pas reliés au réseau de gazoducs de l'UE.

2.4.2 Cette mesure vise également les pétroliers qui font partie de la flotte « sombre » et contournent les plafonds fixés par l'UE et la Coalition pour le plafonnement des prix<sup><6></sup>, tout en adoptant des pratiques maritimes trompeuses au mépris total des normes internationales. Lors de la première phase, l'UE a placé 27 navires sur cette liste et la liste peut être actualisée périodiquement pour tenir compte de l'évolution constante des navires qui cherchent à contourner les normes internationales de sécurité maritime.

2.5 Fourniture d'assurance par les assureurs de l'International Group - respect du régime de plafonnement des prix

Le Secrétariat a déjà publié un rapport sur le système de plafonnement des prix de l'UE qui vise à réduire les recettes que la Fédération de Russie tire de ses produits pétroliers d'origine russe et dans le cadre duquel l'International Group est autorisé à fournir une couverture P&I pour les cargaisons de produits pétroliers russes à destination de pays qui ne font 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. Pour plus amples informations, se reporter au document [IOPC/APR24/4/1](#).

2.6 Prestation de services par les registres maritimes, transferts de navire à navire et utilisation de navires vieillissants

Le Secrétariat a également fait rapport sur l'augmentation du nombre de navires effectuant des transferts de pavillon vers des États aux antécédents moins irréprochables en matière d'inspection. Il a également mis en évidence le nombre élevé d'opérations de transferts de navire à navire effectuées souvent dans des conditions dangereuses, par des navires anciens ou vieillissants, sans notification à l'État Membre dans les eaux duquel ces opérations sont menées.

### **3 Mesures palliatives potentielles**

3.1 Aux sessions de mars 2022 des organes directeurs, le Conseil d'administration du Fonds de 1992, agissant au nom de l'Assemblée du Fonds de 1992, a vivement encouragé les États Membres à adhérer aux recommandations figurant dans l'annexe du projet de circulaire LEG 109/WP.6 de l'OMI sur l'impact de la situation dans la mer Noire et la mer d'Azov sur les certificats d'assurance ou autres garanties financières<sup><7></sup> (document [IOPC/MAR22/9/2](#), paragraphe 8.1.10).

---

<6> La Coalition pour le plafonnement des prix est composée du G7, de l'Union européenne et de l'Australie.

<7> Le projet de directives a été publié en tant que circulaire LEG.1/Circ.12 de l'OMI le 7 avril 2022.

- 3.2 Lors de la 110<sup>e</sup> session du Comité juridique de l'OMI, qui s'est tenue du 27 au 31 mars 2023, les États du pavillon ont en outre été encouragés à se conformer aux suggestions détaillées dans le document LEG 110/5 de l'OMI, en veillant à ce que les navires-citernes battant leur pavillon respectent les mesures qui interdisent ou réglementent légalement les transferts de navire à navire. Les États du port ont également été 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 sont menées conformément aux exigences de sécurité applicables dans les conventions de l'OMI. Si ces États ont connaissance de navires ayant opté pour « l'obscurité », ils devraient envisager de soumettre ces navires à des inspections renforcées comme ils y sont autorisés et, le cas échéant, de notifier l'administration du pavillon du navire (document LEG 110/18/1 de l'OMI, paragraphe 5.10).
- 3.3 En mai 2023, les organes directeurs ont rappelé que la Fédération de Russie avait déclaré dans la lettre circulaire 4548 de l'OMI du 7 avril 2022, qu'elle garantissait l'exécution intégrale de toutes ses obligations en vertu des instruments internationaux relatifs à la marine marchande qu'elle avait précédemment ratifiés. La Fédération de Russie a 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 (document [IOPC/MAY23/9/1](#), paragraphe 4.2.21).
- 3.4 Les États Membres sont désormais également encouragés à respecter les obligations qui leur incombent en vertu de l'article VII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992), et de la circulaire LEG.1/Circ.16 de l'OMI<sup><8></sup>, qui stipule que lorsqu'il reçoit un certificat d'assurance d'un « assureur »<sup><9></sup>, l'État Membre doit vérifier que l'assureur et le certificat d'assurance satisfont aux critères énoncés dans ladite circulaire. Cela comprend notamment une déclaration certifiant qu'il existe une assurance ou une autre garantie financière en vigueur satisfaisant aux exigences de l'article relatif à la garantie financière de la convention concernée.

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

- 4.1 L'Administrateur reste préoccupé par les risques permanents liés à un navire non assuré ou inapte à prendre la mer et par les dommages de pollution par les hydrocarbures qui pourraient résulter d'un sinistre de pollution par les hydrocarbures.
- 4.2 L'Administrateur encourage également les États Membres à s'acquitter intégralement de leurs obligations en ce qui concerne l'application des conventions sur la sécurité et la responsabilité, et à respecter leurs obligations en vertu de l'article VII de la CLC de 1992 et de la circulaire LEG.1/Circ.16 de l'OMI.

#### **5 Mesures à prendre**

##### Assemblée du Fonds de 1992 et Assemblée du Fonds complémentaire

L'Assemblée du Fonds de 1992 et l'Assemblée du Fonds complémentaire sont invitées à :

- a) prendre note des informations contenues dans le document ; et
- b) donner à l'Administrateur les instructions que les organes directeurs jugeront appropriées.

---

<sup><8></sup> Circulaire LEG.1/Circ.16 de l'OMI du 20 juin 2024.

<sup><9></sup> Un fournisseur d'assurance ou de garantie financière n'appartenant pas à l'International Group of P&I Clubs, y compris les compagnies d'assurance, les fournisseurs de garantie financière et les Clubs P&I qui ne font pas partie de l'International Group.