



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

Point 4 de l'ordre du jour	IOPC/NOV24/4/3	
Date	11 octobre 2024	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds de 1992	92A29	●
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC83	
Assemblée du Fonds complémentaire	SA21	●

## RISQUE QUE PRÉSENTENT LES NAVIRES NON ASSURÉS ET PEU SÛRS

### Note de l'Administrateur

#### Résumé :

Suite aux débats des sessions d'avril 2024 sur le risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs et à un débat connexe sur l'impact potentiel des sanctions sur le régime international de responsabilité et d'indemnisation, les organes directeurs ont été invités à formuler des observations sur la question et à examiner ce qui pourrait être fait, le cas échéant, pour répondre aux préoccupations soulevées au sein des instances des FIPOL (voir le document [IOPC/APR24/9/1](#)).

Plusieurs délégations ont réitéré leurs vives préoccupations concernant le nombre croissant de sinistres mettant en cause le transport d'hydrocarbures par des navires non assurés et peu sûrs et ont souligné l'impact que de tels sinistres pourraient avoir sur les FIPOL et, d'une manière plus large, sur le régime international de responsabilité et d'indemnisation.

Les organes directeurs ont chargé l'Administrateur de préparer des projets de résolution pour le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire sur la question des navires non assurés et peu sûrs (voir le document [IOPC/APR24/4/WP.1](#)), qu'ils ont examiné à un stade ultérieur au cours de ces mêmes sessions d'avril 2024.

La grande majorité des délégations présentes à la réunion ont contribué au débat sur ce sujet et sont toutes tombées d'accord sur le fait qu'il convenait d'adopter une résolution pour chaque Fonds, clarifiant les préoccupations des États Membres et exposant les mesures à prendre pour résoudre les principaux problèmes résultant des sinistres impliquant des navires non assurés et peu sûrs. Toutefois, les délégations ont demandé un délai de réflexion supplémentaire pour examiner le texte des résolutions, mener des consultations et discuter des modifications spécifiques au texte.

Les organes directeurs ont chargé l'Administrateur de diffuser à nouveau les projets de résolutions du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire aux fins d'examen par les organes directeurs à leurs sessions de novembre 2024. Les États ont été encouragés à communiquer au Secrétariat leurs commentaires et suggestions de révision des résolutions.

Le présent document contient les commentaires des délégations qui ont été reçus depuis les sessions d'avril 2024 (annexe I), le point de vue de l'Administrateur sur les suggestions faites (section 4) et les projets de textes révisés pour examen par les organes directeurs (annexes II et III).

**Mesures à prendre :**Assemblée du Fonds de 1992

Compte tenu :

- i) des informations contenues dans le document [IOPC/NOV24/4/3/1](#) sur la procédure interne à suivre par le Secrétariat en cas de sinistre ;
- ii) du projet de lignes directrices contenu dans ce document ; et
- iii) des commentaires soumis par les délégations,

décider d'adopter ou non le projet révisé de résolution du Fonds de 1992 sur la sensibilisation au risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs, tel qu'il figure à l'annexe II.

Assemblée du Fonds complémentaire

Compte tenu :

- i) des informations contenues dans le document [IOPC/NOV24/4/3/1](#) sur la procédure interne à suivre par le Secrétariat en cas de sinistre ;
- ii) du projet de lignes directrices contenu dans ce document ; et
- iii) des commentaires soumis par les délégations,

décider d'adopter ou non le projet révisé de résolution du Fonds complémentaire sur la sensibilisation au risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs, tel qu'il figure à l'annexe III.

**1 Introduction**

- 1.1 À sa 82<sup>e</sup> session qui s'est tenue en avril 2024, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a noté que des sinistres tels que celui du *Gulfstream*, survenu à Trinité-et-Tobago, soulevaient de graves préoccupations et portaient atteinte à l'intégrité du régime international de responsabilité et d'indemnisation (document [IOPC/APR24/9/1](#), paragraphes 3.6.35 à 3.6.40). Plusieurs délégations se sont déclarées favorables à un examen plus approfondi des questions plus générales liées au risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs, et la question a été soulevée au cours des débats du Conseil d'administration du Fonds de 1992, agissant au nom de l'Assemblée du Fonds de 1992, au cours de la même semaine.
- 1.2 Compte tenu des préoccupations du Comité exécutif et des débats connexes du Conseil d'administration du Fonds de 1992 et de l'Assemblée du Fonds complémentaire sur l'impact potentiel des sanctions sur le régime international de responsabilité et d'indemnisation, les organes directeurs ont été invités à formuler des observations sur la question et à examiner ce qui pourrait être fait, le cas échéant, pour répondre aux préoccupations soulevées au sein des instances des FIPOL (voir le document [IOPC/APR24/9/1](#), section 4.1).
- 1.3 Plusieurs délégations ont réitéré leurs vives préoccupations concernant le nombre croissant de sinistres mettant en cause le transport d'hydrocarbures par des navires non assurés et peu sûrs et ont souligné l'impact que de tels sinistres pourraient avoir sur les FIPOL et, d'une manière plus large, sur le régime international de responsabilité et d'indemnisation.

- 1.4 Suite à la suggestion d'une délégation, les organes directeurs ont chargé l'Administrateur de préparer des projets de résolution pour le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire sur la question des navires non assurés et peu sûrs, pour examen à un stade ultérieur au cours de cette même session.
- 1.5 Les projets de résolutions pour le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire ont été présentés dans le document [IOPC/APR24/4/WP.1](#) et débattus lors des sessions d'avril 2024.
- 1.6 La grande majorité des délégations présentes à la réunion ont contribué au débat sur ce sujet et ont toutes convenu que le risque lié aux navires non assurés et peu sûrs constituait une question importante. Ces délégations sont également toutes tombées d'accord sur le fait qu'il convenait d'adopter une résolution pour chaque Fonds, clarifiant les préoccupations des États Membres et définissant les mesures à prendre pour résoudre les principaux problèmes résultant des sinistres impliquant de tels navires.
- 1.7 Toutefois, malgré l'urgence patente de la question, compte tenu de l'importance du sujet, une grande majorité de délégations ont demandé un délai de réflexion supplémentaire pour examiner le texte de la résolution, mener des consultations et discuter des modifications spécifiques au texte. Un certain nombre de points spécifiques ont été brièvement évoqués au cours des discussions, notamment :
- i) l'importance de veiller à l'équilibre et à la conformité aux principes de l'Organisation maritime internationale (OMI) de certains points de la résolution, notamment en ce qui concerne les références à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992), les références à la résolution A.1192(33) de l'OMI et la question de l'immatriculation frauduleuse des navires ;
  - ii) la nécessité d'un examen attentif de toute référence aux enquêtes pénales et aux autres domaines susceptibles de relever de la compétence des États Membres ; et
  - iii) la cohérence et la clarté de certaines expressions employées dans le document, telles que « peu sûrs » et « insuffisamment assurés ».
- 1.8 Les organes directeurs ont chargé l'Administrateur de diffuser à nouveau les projets de résolutions du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire concernant le risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs, aux fins d'examen par les organes directeurs à leurs sessions de novembre 2024.
- 1.9 L'Administrateur a également été chargé de diffuser les commentaires et suggestions des délégations sur les projets de résolutions afin de permettre aux États de les examiner et de faciliter les discussions de novembre 2024 en vue d'adopter un texte final des résolutions lors de cette réunion. Les États avaient été encouragés à soumettre au Secrétariat tout commentaire et toute suggestion de révision des résolutions dans les meilleurs délais et au plus tard le 13 septembre 2024.
- 1.10 Un grand nombre de délégations ont confirmé qu'elles appuyaient l'instruction que les résolutions proposent de donner à l'Administrateur d'élaborer, en concertation 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 CLC de 1992, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Protocole portant création du Fonds complémentaire à un sinistre et les parties prenantes. Les organes directeurs ont chargé l'Administrateur de commencer à élaborer cette procédure interne et de faire rapport sur son avancement aux sessions de novembre 2024.
- 1.11 Les organes directeurs ont également appuyé l'instruction que les résolutions proposent de donner à l'Administrateur d'élaborer, en concertation avec l'Organe de contrôle, 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. L'Administrateur a été chargé de faire rapport sur l'élaboration de ces lignes directrices lors des sessions de novembre 2024.

- 1.12 L'Administrateur a précisé que les informations relatives à la procédure interne seraient présentées à titre d'information plutôt que pour approbation par les organes directeurs, et que les lignes directrices auraient davantage pour vocation de porter assistance aux États en cas de sinistre engageant des pratiques irrégulières plutôt que de constituer des règles ou procédures spécifiques à adopter, qui seraient susceptibles de contredire les politiques nationales.
- 1.13 Des informations sur l'élaboration de la procédure interne et du projet de lignes directrices destinées aux États Membres figurent dans le document [IOPC/NOV24/4/3/1](#).

## **2 Commentaires émis par les délégations**

- 2.1 À la date butoir du 13 septembre 2024, les États Membres listés ci-après avaient fait part de leurs commentaires sur les projets de résolution présentés lors des sessions des organes directeurs d'avril 2024 : Émirats arabes unis, Fédération de Russie, Îles Marshall, Inde, Pays-Bas et Singapour. Les délégations d'observateurs de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) et de l'International Group of P&I Associations (International Group) ont également fait part de leurs commentaires.
- 2.2 Les commentaires ont été présentés sous différentes formes, certaines délégations proposant directement des modifications spécifiques aux résolutions, d'autres résumant leurs suggestions par écrit et d'autres encore fournissant les deux. Tous les commentaires reçus figurent à l'annexe I. Pour en faciliter la lecture et éviter des répétitions vaines, lorsque les modifications sont identiques à la fois pour la résolution du Fonds de 1992 et pour la résolution du Fonds complémentaire, seule la résolution du Fonds de 1992 a été mentionnée.

## **3 Liaison avec l'OMI**

- 3.1 Lors des débats des sessions des FIPOL d'avril 2024 sur ce sujet, la délégation des observateurs de l'OMI a remercié les organes directeurs d'avoir attiré l'attention sur la question des navires non assurés et peu sûrs. Cela répondait aux propositions de plusieurs délégations visant à engager une étroite concertation entre les FIPOL et l'OMI sur la teneur des résolutions ; la délégation des observateurs de l'OMI a confirmé qu'elle était disposée à fournir une assistance et de plus amples informations, le cas échéant.
- 3.2 L'Administrateur a communiqué au Secrétariat de l'OMI les commentaires reçus des délégations sur les projets de résolution, ainsi qu'une proposition de texte révisé accompagnée des raisons justifiant ces révisions. Le Secrétariat de l'OMI a formulé de précieux commentaires sur les textes révisés, qui ont été incorporés, le cas échéant, dans la nouvelle version des résolutions figurant aux annexes II et III.

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

- 4.1 L'Administrateur remercie les États Membres et les délégations d'observateurs pour leur soutien et les commentaires qu'ils ont formulés lors de l'examen initial des projets de résolution pendant les sessions d'avril 2024. Il tient également à exprimer sa gratitude aux délégations qui ont communiqué leurs commentaires sur les projets de résolution depuis les sessions d'avril 2024. Il remercie également le Secrétariat de l'OMI d'avoir fourni des informations et des conseils précieux depuis les discussions d'avril 2024. Compte tenu des commentaires formulés à chacune de ces étapes, l'Administrateur souhaite faire un certain nombre d'observations.
- 4.2 L'Administrateur a pris note des commentaires de plusieurs délégations sur l'inclusion de références à l'article VII de la CLC de 1992, à la résolution A.1192(33) de l'Assemblée de l'OMI et à la circulaire LEG.1/Circ.16 de l'OMI. Il estime que ces références renforcent et aident à clarifier certains messages clés des résolutions et les a donc incluses dans les projets de textes révisés.

- 4.3 L'Administrateur a également pris note des préoccupations exprimées par plusieurs délégations quant au fait que certains termes ou expressions des résolutions ne sont pas clairement définis. Dans plusieurs cas, ces commentaires ont été pris en compte dans le projet révisé et un texte alternatif a été inséré. Toutefois, il tient à préciser que l'élaboration des projets de résolution et leur terminologie tiennent compte du fait qu'ils doivent être lus dans le contexte des problèmes auxquels les FIPOL sont confrontés, et à rappeler que ces termes et expressions sont employés couramment au cours des discussions, en particulier au sein des organes directeurs des FIPOL. Il s'agit notamment de l'expression « peu sûrs » qui figure dans l'intitulé de la résolution et qui a été employée dans le contexte des débats de plusieurs sessions des organes directeurs, qui ont abouti à la rédaction desdites résolutions. La même observation s'applique aussi aux expressions « État Membre » et « partage des responsabilités », qui apparaissent fréquemment dans les documents des FIPOL et qui sont communément admises.
- 4.4 En outre, l'Administrateur tient à souligner que, pour optimiser la lisibilité et l'efficacité des résolutions, des efforts ont été déployés pour que le document reste concis et clair, en ne citant le texte et les définitions des conventions pertinentes que lorsque cela était nécessaire et que cela renforçait le message plutôt que de l'affaiblir.
- 4.5 L'Administrateur note que certains commentaires reçus portaient spécifiquement sur la question des sanctions internationales, sur l'immatriculation frauduleuse des navires et sur d'autres domaines qui ne relèvent pas de la compétence des FIPOL et qui ne correspondent pas parfaitement au but de ces résolutions. Par conséquent, les modifications concernant ces sujets n'ont pas été incluses dans les projets de résolutions révisés.
- 4.6 En ce qui concerne le paragraphe 3) du dispositif du projet de texte initial, certains commentaires reçus allèguent que le fait de demander instamment aux États mis en cause dans un sinistre de pollution par les hydrocarbures de « s'entraider » dans le cadre des enquêtes pouvait être interprété comme une obligation qui leur était imposée. L'Administrateur a pris note de cette préoccupation et a supprimé ce terme. L'Administrateur note également que certaines délégations se sont inquiétées de la référence aux enquêtes pénales dans le même paragraphe, certaines faisant observer que la nature sensible et parfois confidentielle de telles enquêtes pourrait entraver la coopération entre les États qui est encouragée dans les résolutions. L'Administrateur reste toutefois d'avis que l'échange d'informations sur l'évolution des enquêtes pénales pourrait être très utile pour établir les facteurs clés d'un sinistre, ce qui pourrait aider à déterminer l'applicabilité ou non des conventions et la possibilité d'engager ou non des actions récursoires. Prenant acte de ces préoccupations, une modification a été proposée au texte en question, qui encourage de nouveau la coopération entre les États en matière d'enquêtes pénales, tout en soulignant qu'elle ne peut se faire que dans le respect des législations nationales.
- 4.7 Une délégation a suggéré que les cinq États Membres contributeurs les plus importants devraient être consultés dans le cadre de l'élaboration de la procédure interne décrite au paragraphe 4) du dispositif des projets de résolution initiaux. Une autre délégation a suggéré que l'OMI devrait également être consultée. Dans la mesure où ces procédures ne sont utilisées qu'à des fins internes, qu'elles existent et sont appliquées avec succès depuis de nombreuses années dans un large éventail de procédures de traitement des demandes d'indemnisation et des sinistres, qu'elles sont revues et mises à jour périodiquement par le personnel expérimenté et spécialisé du Secrétariat, et que leur élaboration relève bien de la responsabilité et des compétences du Secrétariat et de sa propre autorité, l'Administrateur estime qu'il n'est pas nécessaire ou approprié pour le Secrétariat de procéder à une large consultation sur les ajouts qui y sont faits. Cela pourrait créer un précédent difficile à gérer dans la pratique et entraver les travaux du Secrétariat au lieu de les faciliter. Toutefois, par souci de transparence et comme convenu lors des sessions d'avril 2024, l'Administrateur a le plaisir de communiquer à tous les États Membres le détail des dernières mises à jour (voir le document [IOPC/NOV24/4/3/1](#)).

- 4.8 Étant donné que la procédure interne visée au paragraphe 4) du dispositif du projet de résolution initial a déjà été mise à jour à la suite des discussions d'avril 2024, l'Administrateur suggère qu'il n'est peut-être plus nécessaire d'inclure le paragraphe du texte le chargeant de cette mise à jour.
- 4.9 Il a également été suggéré de consulter les cinq États Membres contributeurs les plus importants et l'OMI dans le cadre de l'élaboration des lignes directrices destinées aux États Membres (voir le paragraphe 5 du dispositif des projets de résolution initiaux). Par souci de transparence et d'égalité de traitement, les lignes directrices sont communiquées à tous les États Membres du Fonds de 1992 aux fins de commentaires (voir le document [IOPC/NOV24/4/3/1](#)). En outre l'Administrateur a déjà consulté l'OMI sur le texte du projet de lignes directrices (voir le document [IOPC/NOV24/4/3/1](#)). De surcroît, étant donné que le texte des lignes directrices destinées aux États Membres avait déjà été préparé à la suite des discussions d'avril 2024, l'Administrateur suggère de modifier le texte du paragraphe le chargeant d'élaborer les lignes directrices (paragraphe 5 du dispositif) de façon à encourager les États touchés par un sinistre à se référer à ces lignes directrices.
- 4.10 Tenant compte de tous les commentaires et gardant à l'esprit les points soulevés aux paragraphes 4.2 à 4.9 ci-dessus, l'Administrateur a rédigé les projets de résolution révisés et les soumet à l'examen des organes directeurs. Les projets de résolution révisés figurent aux annexes II et III.

## **5 Mesures à prendre**

### Assemblée du Fonds de 1992

#### 5.1 Compte tenu :

- i) des informations contenues dans le document [IOPC/NOV24/4/3/1](#) concernant la procédure interne à suivre par le Secrétariat en cas de sinistre ;
- ii) du projet de lignes directrices contenu dans ce document ; et
- iii) des commentaires soumis par les délégations,

décider d'adopter ou non le projet révisé de résolution du Fonds de 1992 sur la sensibilisation au risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs, tel qu'il figure à l'annexe II.

### Assemblée du Fonds complémentaire

#### 5.2 Compte tenu :

- i) des informations contenues dans le document [IOPC/NOV24/4/3/1](#) concernant la procédure interne à suivre par le Secrétariat en cas de sinistre ;
- ii) du projet de lignes directrices contenu dans ce document ; et
- iii) des commentaires soumis par les délégations,

décider d'adopter ou non le projet révisé de résolution du Fonds complémentaire sur la sensibilisation au risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs, tel qu'il figure à l'annexe III.

**COMMENTAIRES RELATIFS AUX PROJETS DE RÉSOLUTION REÇUS DEPUIS  
LES SESSIONS DES ORGANES DIRECTEURS D'AVRIL 2024<sup><1></sup>**

**Commentaires reçus de l'Inde (original en anglais)**

(Le texte qu'il est proposé de supprimer est rayé. Le texte nouveau qu'il est proposé d'ajouter est souligné.)

1. **Définitions ambiguës** – les expressions suivantes ne sont pas définies dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile de 1992 (« **CLC de 1992** ») :
  - a) « **navires peu sûrs** » – L'expression « navires peu sûrs » n'est pas définie dans le projet de résolution, ce qui crée une ambiguïté quant aux navires qui seraient considérés comme « peu sûrs » et quant à la norme selon laquelle les navires seraient, *a contrario*, considérés comme sûrs.
  - b) « **navires qui contreviennent gravement aux normes de sécurité et environnementales** » – La CLC de 1992 engage la responsabilité des FIPOL dans le cas où le montant de l'indemnisation à verser par un propriétaire de navire n'est pas à la hauteur en raison d'une insuffisance, voire d'une absence totale d'assurance. La CLC de 1992 et l'Accord de 1992 portant création du Fonds ne contiennent aucune disposition permettant de définir des critères supplémentaires limitant la responsabilité des FIPOL, et l'ajout de l'élément de phrase « *navires qui contreviennent gravement aux normes de sécurité et environnementales* », en tant que critère supplémentaire, n'est pas étayé par le texte des conventions.
  - c) « **contrevenant gravement aux normes de sécurité et environnementales** » – Le projet de résolution demande instamment aux États de coopérer et de s'entraider dans le cadre des enquêtes sur les sinistres pétroliers concernant un « *navire contrevenant gravement aux normes de sécurité et environnementales* ». Cette expression nécessite une définition plus précise.
  - d) « **assureurs fiables** » – Le projet de résolution charge l'Administrateur des FIPOL de « *promouvoir le recours à des assureurs fiables* ». Il s'agit là encore d'une expression non définie. Les FIPOL devront donc définir et préciser de manière adéquate les critères permettant d'identifier « des assureurs fiables », avant de subordonner tout versement d'indemnisation à une telle exigence.
  - e) « **tout en œuvre pour empêcher tout futur commerce de pétrole** » (**page 1**) – Le projet de résolution demande instamment aux États de mettre « *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* ». L'expression « tout en œuvre » n'est définie ni dans la CLC de 1992 ni dans la Convention de 1992 portant création du Fonds, et la portée de cette obligation est beaucoup trop vaste, vague et imprécise.
2. **Le partage des responsabilités entre le secteur du transport maritime et le secteur pétrolier** – Le projet de résolution prévoit que le secteur du transport maritime et le secteur pétrolier doivent assumer « le partage des responsabilités » en ce qui concerne le fonctionnement du régime international d'indemnisation et de responsabilité mis en place par la CLC de 1992. Les FIPOL ne définissent et ne précisent pas de manière adéquate ce que ce « partage des responsabilités » implique, ni quelle est son étendue ou encore sa répartition.
3. **Limitation de la responsabilité des FIPOL** – Le projet de résolution stipule 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* ». Cependant, aucune clarification ou explication n'est fournie sur ce qui constitue le fait de prendre « **toutes les mesures raisonnables** » pour engager ces recours juridiques.

---

<sup><1></sup> La version française de ce document présente les commentaires reçus des délégations dans le même ordre que le document original anglais, c'est-à-dire par ordre alphabétique du nom de l'État en anglais.

En outre, il n'est pas précisé non plus quelle juridiction serait compétente dans l'exercice de ces recours. Les FIPOL doivent préciser quelles sont ces mesures raisonnables ou définir des critères plus précis détaillant les mesures raisonnables à prendre.

4. **Obligation pour les « États mis en cause » de coopérer et de s'entraider dans le cadre des enquêtes « menées concernant les raisons pour lesquelles des navires opéraient sans couverture assurantielle suffisante »** – Le projet de résolution impose aux « États mis en cause » de coopérer et de s'entraider dans le cadre de enquêtes menées concernant « *les raisons pour lesquelles des navires opéraient sans couverture assurantielle suffisante* ». Si cette obligation peut avoir du sens pour un État du pavillon dont le navire est à l'origine d'une telle défaillance, il est injuste d'imposer la même obligation à un État lésé par le comportement d'un navire battant le pavillon d'un autre État. En cas de déversement d'hydrocarbures dans la ZEE d'un pays par le navire d'un autre pays, il n'y a aucune raison pour que l'État lésé soit tenu d'enquêter « sur les raisons pour lesquelles des navires opéraient sans couverture assurantielle suffisante » ; cette obligation ne devrait incomber qu'à l'État dont le navire a causé ces dommages. L'obligation de l'État lésé devrait se borner à déterminer si un dommage a été causé, et s'il s'est produit dans les limites de sa juridiction territoriale.
5. **[Sans objet en français].**  
**Définitions contradictoires entre « serious breach of the safety and environmental standards » et « a ship significantly breaching the safety and environmental standards »** – Le projet de résolution emploie les tournures « *serious breach of the safety and environmental standards* » et « *ship significantly breaching the safety and environmental standards* » de manière interchangeable. Cependant, les termes « significant » et « serious » peuvent avoir des significations différentes dans la pratique et nécessitent donc des définitions plus claires.

**Préparé par l'équipe de :**

M. Amana Khare  
Professeur assistant (Droit maritime) et  
Coordonnateur, Centre de droit maritime et de recherche,  
Université nationale de droit du Maharashtra, Mumbai



Modifications spécifiques proposées par l'Inde :

**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 continue 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 [remplissent leurs obligations] ~~mettent tout en œuvre~~ pour empêcher tout futur commerce de pétrole par des navires non ~~ou insuffisamment~~ assurés [ou] 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 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 [commun et les cinq principaux États Membres contributeurs à la Convention portant création du Fonds], d'élaborer 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,

5 **CHARGE EN OUTRE** l'Administrateur, en concertation avec l'Organe de contrôle de gestion [commun et les cinq principaux États Membres contributeurs à la Convention portant création du Fonds], 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 FIPOLE, de promouvoir le recours à des assureurs ~~fiables~~, [en concertation avec les cinq principaux États Membres contributeurs à la Convention portant création du Fonds], 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 FIPOLE 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.

## Commentaires reçus des Îles Marshall (original en anglais)

### 1. Définition de navires non ou insuffisamment assurés

Les troisième, quatrième et huitième alinéas du préambule mentionnent des navires « non assurés » et/ou « insuffisamment assurés ». Lors de l'examen des projets en séance plénière en mai, certaines délégations ont suggéré que ces expressions pourraient nécessiter une définition plus précise, ce que nous contestons respectueusement. Nous sommes d'avis que ces expressions sont explicites et qu'il n'est pas nécessaire de les reformuler ou de les clarifier à ce stade.

### 2. Mention d'« opérations peu sûres »

Les troisième et huitième alinéas du préambule font également mention d'opérations « peu sûres », et le neuvième alinéa du préambule s'efforce de définir cette expression en se référant à la Résolution A.1192 de l'Assemblée de l'OMI sur les opérations peu sûres et obscures. Par souci de cohérence et de clarté, nous estimons que la Résolution A.1192 devrait être mentionnée dans tous les paragraphes du projet de résolution qui font référence à des opérations « peu sûres ».

### 3. Coopération entre les États dans le cadre des enquêtes

Le troisième paragraphe du dispositif de la Résolution encourage la coopération entre les États dans le cadre des enquêtes, y compris pénales. Lors des sessions de printemps, certaines délégations se sont dites préoccupées par l'inclusion des enquêtes pénales, et nous partageons ce point de vue. Les enquêtes pénales s'accompagnent souvent de procédures sensibles ou confidentielles, de procédures sous scellés ou autres qui pourraient restreindre le partage des informations. Par conséquent, nous suggérons d'exclure les enquêtes pénales de cet aspect de la Résolution, tout en encourageant la coopération entre les États dans les autres types d'enquêtes.

### 4. Consultations avec l'OMI

Le quatrième paragraphe du dispositif charge les FIPOL « 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 ». Nous estimons que cette procédure devrait explicitement inclure des consultations avec l'Organisation maritime internationale (OMI), pour les raisons suivantes :

- a) L'OMI est l'organisation mère de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et des conventions des FIPOL.
- b) Les États Membres de la CLC de 1992 ne sont pas tous parties à l'une des Conventions des FIPOL ou aux deux. Des consultations avec l'OMI permettraient de s'assurer que l'élaboration de cette procédure s'aligne sur le cadre plus large des Conventions de l'OMI et des obligations qui en découlent.

### 5. Mention des immatriculations frauduleuses de navires

Nous estimons également qu'un nouveau paragraphe du dispositif est nécessaire pour demander aux États Membres de faire preuve de vigilance afin d'éliminer, ou tout au moins de réduire, la menace que les immatriculations frauduleuses de navires font peser sur l'environnement ainsi que sur le régime d'indemnisation.

## Commentaires reçus des Pays-Bas (original en anglais)

(Le texte qu'il est proposé de supprimer est rayé. Le texte nouveau qu'il est proposé d'ajouter est souligné.)

Commentaire émis par les Pays-Bas portant sur le deuxième paragraphe du préambule des projets de résolution présentés en avril :

Texte : « **RAPPELANT EN OUTRE** que le non-respect de ces obligations conventionnelles peut mettre en jeu la responsabilité de l'État, »

Commentaire :

L'article VII de la CLC de 1992 stipule que les navires doivent être assurés et que les États contractants doivent faire respecter cette obligation en délivrant un certificat attestant qu'une assurance ou une autre garantie financière est en cours de validité. Cependant, l'absence d'assurance d'un navire battant le pavillon d'un État contractant et/ou quittant son (ses) port(s) n'entraîne aucune conséquence. Dans la mesure où cette phrase comprend le terme « peut », nous pouvons l'approuver.

Commentaire et proposition émis par les Pays-Bas portant sur le paragraphe 2 du dispositif des projets de résolution :

Commentaire :

Nous suggérons la modification/l'ajout ci-après à ce paragraphe afin de coller au mieux au texte de la Convention. La raison en est que, selon la Convention, il convient tout d'abord d'examiner si le propriétaire peut s'acquitter de ses obligations financières et d'épuiser tous les recours légaux à cet effet. Nous estimons que le libellé actuel est trop général et faisons la proposition suivante.

Proposition de révision :

**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 à l'encontre du propriétaire de navire responsable des dommages, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile,

Commentaire émis par les Pays-Bas portant sur le paragraphe 5 du dispositif des projets de résolution :

Texte actuel :

**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,

Commentaire :

Nous nous demandons si ce paragraphe apporte des éléments nouveaux au processus actuellement en place dans la mesure où, dans le cas de déversements d'hydrocarbures, il est déjà établi que les organes directeurs « donnent à l'Administrateur toute instruction jugée appropriée pour la gestion d'un sinistre ». En conséquence, les États Membres ont déjà la capacité de charger l'Administrateur d'enquêter sur les personnes et les entreprises responsables d'un sinistre. En outre, les États disposent également de procédures et de protocoles nationaux propres aux cas de déversement d'hydrocarbures. Toutefois, si ce paragraphe était maintenu dans le texte de la Résolution, nous pourrions accepter son maintien.

## Commentaires reçus de la Fédération de Russie (original en anglais)

(Le texte qu'il est proposé de supprimer est rayé. Le texte nouveau qu'il est proposé d'ajouter est souligné.)

D'une manière générale, la Fédération de Russie est d'accord pour aborder cette question. Par ailleurs, la tâche des organes directeurs des FIPOLE consiste, selon nous, à veiller à ce que le document final soit équilibré et conforme aux traités fondateurs des FIPOLE. L'un des principaux ajouts apportés au texte concerne l'inadmissibilité de mesures unilatérales et discriminatoires illégales qui ébranleraient la cohérence de l'ordre juridique international et entraîneraient des risques importants pour les transports maritimes internationaux et l'environnement marin.

Propositions de modifications spécifiques aux paragraphes du dispositif des projets de résolution :

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 FIPOLE 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 en vertu des instruments pertinents pour engager les recours juridiques à sa disposition,

3 **DEMANDE INSTAMMENT** à tous les États de s'abstenir d'imposer des mesures unilatérales et discriminatoires illégales à l'encontre d'autres États, de compagnies maritimes et de navires, qui entraîneraient une fragmentation du régime international de responsabilité et d'indemnisation et augmenteraient les risques pour la sécurité maritime et l'environnement marin,

4 **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,

5 **CHARGE** l'Administrateur, ~~en concertation avec l'Organe de contrôle de gestion,~~ d'élaborer une procédure ~~interne,~~ accessible aux États Membres, 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,

6 **CHARGE** l'Administrateur de prendre des mesures visant à aider les États et les personnes relevant de leur juridiction qui seraient affectés par des mesures unilatérales et discriminatoires illégales imposées par d'autres États, à s'acquitter correctement des obligations qui leur incombent en vertu des instruments pertinents, ainsi que de veiller à la bonne exécution des fonctions des FIPOLE à l'égard desdits États et personnes affectés,

7 **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,

8 **CHARGE ÉGALEMENT** l'Administrateur de continuer de protéger les intérêts des FIPOLE ainsi que les intérêts des États Membres, 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 FIPOLE 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.

## Commentaires reçus de Singapour (original en anglais)

(Le texte qu'il est proposé de supprimer est rayé. Le texte nouveau qu'il est proposé d'ajouter est souligné.)

Commentaire émis par Singapour portant sur le paragraphe 8 du préambule des projets de résolution :

Singapour prend note du souhait de certains États Membres d'inclure une référence à la Résolution A.1192(33) de l'Assemblée de l'OMI, dans la mesure où certains rapprochements peuvent être faits entre l'insuffisance d'assurance responsabilité ou de garantie financière et les activités de la flotte « sombre » ou « obscure ». Néanmoins, l'accent du projet de résolution devrait être mis sur la question des navires non assurés et peu sûrs.

Proposition de révision :

**NOTANT AVEC REGRET** que, bien que ~~cette~~ la question du risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs ait fait l'objet de discussions au sein de l'Assemblée du Fonds de 1992 et du Comité juridique de l'OMI à ~~plusieurs~~ diverses reprises, et qu'elle soit l'objet, dans une certaine mesure, de la Résolution A.1192(33) de l'Assemblée de l'OMI, un tel commerce de pétrole continue d'être pratiqué par des navires peu sûrs et non ou insuffisamment assurés,

Commentaires émis par Singapour portant sur le paragraphe 3 du dispositif des projets de résolution :

L'emploi du terme « s'entraider » dans le cadre des enquêtes pouvant laisser entendre une obligation « impérative » de la part de l'État partie, et pouvant également nécessiter une procédure déterminée ou une assistance juridique mutuelle, Singapour propose de supprimer l'expression « et de s'entraider ».

Pour cette partie du paragraphe, Singapour propose donc la formulation suivante : « de coopérer ».

Singapour estime que l'expression « (y compris pénales) » se rapportant aux enquêtes devrait être supprimée car les enquêtes pénales relèvent de la compétence nationale d'un État Membre. Il ne serait donc pas approprié d'attendre d'États Membres tiers qu'ils s'impliquent dans les enquêtes pénales d'un autre État.

Singapour estime que la dernière partie du paragraphe n'est pas nécessaire, dans la mesure où l'élément de phrase « enquêtes menées concernant les causes ... ou les personnes mises en cause (y compris l'identité du propriétaire du navire) » se suffit à lui-même. S'il est dans l'intérêt du Fonds de s'assurer de l'adéquation ou de la suffisance de la couverture d'assurance, le non-respect des normes internationales relève de la compétence des administrations maritimes et pas nécessairement du mandat des FIPO.

Proposition de révision :

- 3 **DEMANDE PAR AILLEURS INSTANTMENT** 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,~~

## Commentaires reçus des Émirats arabes unis (original en anglais)

(Le texte qu'il est proposé de supprimer est rayé. Le texte nouveau qu'il est proposé d'ajouter est souligné.)

Propositions de modifications spécifiques aux paragraphes du dispositif des projets de résolution :

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

**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 contractant~~ 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 DEMANDANT INSTAMMENT AUX ÉTATS MEMBRES ET À TOUS LES ACTEURS PERTINENTS DE PROMOUVOIR DES ACTIONS VISANT À PRÉVENIR LES OPÉRATIONS ILLÉGALES DANS LE SECTEUR MARITIME PAR LA FLOTTE « SOMBRE » OU « OBSCURE », un tel commerce de pétrole continue 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 contractants 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 et instruments pertinentes pertinents de l'OMI,

- 1 **DEMANDE** instamment à tous les États contractants 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 3 **RAPPELLE** chaque État contractant 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 2 **DEMANDE PAR AILLEURS ÉGALEMENT 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 respect des lois et procédures nationales en vigueur, 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 :
- 1 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, et
- 5 ~~**CHARGE EN OUTRE** l'Administrateur, en concertation avec l'Organe de contrôle de gestion, d'élaborer~~
- 2 des lignes directrices destinées aux États ~~Membres contractants~~ 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,
- 65 **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.
- 6 **DEMANDE également à l'Administrateur:**
- 1 d'informer l'OMI des questions examinées et des préoccupations soulevées, afin que cette dernière puisse également prendre des mesures relatives aux questions relevant de sa compétence ; et
- 2 de faire rapport sur la mise en œuvre de la présente Résolution.



**Commentaires reçus de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS)  
et par l'International Group of P&I Associations (International Group) (original en anglais)**

(Le texte qu'il est proposé de supprimer est rayé. Le texte nouveau qu'il est proposé d'ajouter est souligné.)

- 1) L'ICS et l'International Group ne s'opposent et ne formulent pas d'objection à des résolutions libellées de manière appropriée portant sur la question spécifique de l'obligation des États parties de veiller à ce que les propriétaires de navires maintiennent la garantie financière nécessaire, comme l'exige l'article VII de la CLC de 1992, en soulignant le fait qu'un nombre limité des affaires dont le Fonds de 1992 a eu à connaître ces dernières années concernait des dommages par pollution causés par des navires dépourvus d'une garantie financière suffisante ;
- 2) Cependant, conscients des préoccupations exprimées par plusieurs délégations en avril au sujet de la nécessité d'une surveillance efficace de l'État du pavillon, nous estimons que les présents projets de résolution devraient peut-être se concentrer davantage sur les responsabilités des États parties à la CLC de 1992, notamment dans le libellé de leur intitulé. Nous suggérons également qu'il serait utile de faire référence au document « Guidelines for Accepting Insurance Certificates and Insurance Companies, Financial Security Providers and Protection & Indemnity Clubs (P&I Clubs) »<sup><2></sup> qui a été récemment mis à jour par le LEG 111 ;
- 3) L'ICS et l'International Group suggèrent d'inclure dans les projets de résolution une reconnaissance (similaire à celle figurant dans la Résolution A.1192(33) de l'Assemblée de l'OMI) du fait que la grande majorité des propriétaires de navires qui se livrent au transport d'hydrocarbures par mer le font de manière responsable et conformément aux exigences de la CLC de 1992 en matière d'assurance et de garantie financière ;
- 4) La CLC de 1992 impose la fourniture d'une garantie financière suffisante mais nous ne pensons pas que son absence signifie automatiquement qu'un navire doit être considéré comme « peu sûr » ; nous avons cherché à traduire cette perspective dans le document ci-joint ainsi que notre opinion selon laquelle les questions de sécurité et toutes déclarations s'y rapportant relèvent de la compétence de l'OMI plutôt que des FIPOL ;
- 5) Nous estimons qu'il serait plus approprié de faire référence au « transport » de pétrole plutôt qu'à son « commerce » ; et
- 6) Nous sommes préoccupés par la référence à des « assureurs fiables » dans quelque résolution que ce soit. Nous estimons qu'il pourrait s'agir d'une question assez difficile et compliquée pour les FIPOL. Nous ignorons si l'emploi de l'expression « assureurs fiables » est convenu ou accepté, et nous ne savons pas non plus comment serait prise la décision de savoir quels assureurs sont considérés comme « fiables » et quels assureurs ne le sont pas. Nous sommes donc de l'avis qu'une telle référence ne devrait pas être incluse dans les résolutions. Au lieu de cela, et comme suggéré au point 2 ci-dessus, nous pensons qu'il serait plus approprié d'inclure une référence au document « Guidelines for Accepting Insurance Certificates and Insurance Companies, Financial Security Providers and Protection & Indemnity Clubs (P&I Clubs) », tel qu'approuvé par le LEG 111 de l'OMI.

---

<sup><2></sup> Ce document est disponible en anglais uniquement.

Propositions de modifications spécifiques au projet de résolution :

**Sensibilisation au risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs** **Sensibilisation à la nécessité d'un respect effectif des obligations incombant aux États parties en vertu de l'article VII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile afin d'atténuer les risques liés aux navires non ou insuffisamment assurés**

**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)**

**RECONNAISSANT** que la grande majorité des propriétaires de navires qui se livrent au transport d'hydrocarbures par mer le font de manière responsable et conformément aux exigences de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile en matière d'assurance et de garantie financière,

**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 ~~que l'essor du le transport d'un commerce de pétrole par voie maritime, actuellement pratiqué par des navires peu sûrs et non ou insuffisamment assurés, met effectivement en péril le régime de responsabilité et d'indemnisation prévu par normes de sécurité et les normes environnementales élaborées par l'Organisation maritime internationale (OMI), ainsi que 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 de 2003 portant création du Fonds complémentaire,~~

**NOTANT EN OUTRE** qu'il y a eu récemment plusieurs déversements d'hydrocarbures relevant de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Protocole de 2003 portant création du Fonds complémentaire 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 l'article 4 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,~~ de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds,

**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-transport~~ de pétrole par mer continue 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 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 l'article VII 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 FIPOLE 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 **ENCOURAGE** tous les États parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile à suivre les recommandations contenues dans le document « Guidelines for Accepting Insurance Certificates and Insurance Companies, Financial Security Providers and Protection & Indemnity Clubs (P&I Clubs) », tel qu'il figure dans la circulaire LEG.1/Circ.16 de l'OMI,

4 **ENCOURAGE EN OUTRE** tous les États parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile à suivre le processus de consultation prévu à l'article VII, paragraphe 7 de la Convention, s'ils craignent que l'assureur ou le garant désigné dans le certificat d'assurance n'est pas financièrement capable de s'acquitter des obligations imposées par la Convention,

35 **DEMANDE PAR AILLEURS INSTAMMENT** aux États mis en cause dans le cas d'un sinistre de pollution par les hydrocarbures causé par un navire 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,~~

46 **CHARGE** l'Administrateur, en concertation avec l'Organe de contrôle de gestion, d'élaborer 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,

57 **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 de navires, en cause dans un sinistre de pollution par les hydrocarbures relevant de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, et de déterminer si un État partie a manqué à son obligation conventionnelle de veiller à ce que le navire dispose de l'assurance ou de la garantie financière requise,

~~68~~ **CHARGE ÉGALEMENT** l'Administrateur de continuer de protéger les intérêts des FIPOl ~~de promouvoir le recours à des assureurs fiables afin de garantir que la le régime international de responsabilité et d'indemnisation~~ Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds puisse fonctionner de concert et comme prévu, et d'engager des actions récursoires en cas de survenue de sinistres dont les FIPOl ont à connaître dans le cadre desquels l'État partie, le propriétaire et/ou l'assureur du navire ne s'acquittent pas de ses leurs obligations en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et le navire opère sans couverture assurantielle ou avec une couverture assurantielle insuffisante, ou au mépris des normes de sécurité et de protection de l'environnement.

\* \* \*

## ANNEXE II

### 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 (CLC de 1992) ~~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 ÉGALEMENT** que le non-respect de ces obligations conventionnelles peut mettre en jeu la responsabilité de l'État,

**RECONNAISSANT** que, si la grande majorité des propriétaires de navires assurant le transport d'hydrocarbures par mer le font de manière responsable et conformément aux prescriptions pertinentes de l'OMI, y compris les dispositions de la CLC de 1992 relatives à l'assurance et aux exigences de sécurité financière, de plus en plus de navires ne respectant pas les normes internationales transportent des hydrocarbures,

**PRENANT NOTE** avec regret et vive préoccupation de l'essor du transport commerce de pétrole actuellement pratiqué par des navires peu sûrs et non ~~ou insuffisamment~~ assurés ou dont l'assurance n'est pas conforme à l'article VII de la CLC de 1992, qui met effectivement en péril les normes de sécurité et environnementales élaborées par l'Organisation maritime internationale (OMI), dont traite, dans une certaine mesure, la résolution A.1192(33) de l'Assemblée de l'OMI, et le régime international de responsabilité et d'indemnisation fondé sur la CLC de 1992 ~~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 ÉGALEMENT** qu'il y a eu récemment plusieurs déversements d'hydrocarbures qui relèvent du champ d'application de la CLC de 1992, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et potentiellement du Protocole portant création du Fonds complémentaire, dans le cadre desquels les sources du déversement ne sont pas claires, le propriétaire du navire responsable n'est pas identifié, le navire n'est pas ~~suffisamment~~ assuré, ou son assurance n'est pas conforme à l'article VII de la CLC de 1992,

**NOTANT AVEC PRÉOCCUPATION** qu'en vertu de l'article 4 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, dans une certaine mesure, l'objet de la Résolution A.1192(33) de l'Assemblée de l'OMI, un tel transport commerce de pétrole continue d'être pratiqué par des navires peu sûrs et non ~~ou insuffisamment~~ assurés, ou dont l'assurance n'est pas conforme à l'article VII de la CLC de 1992,

**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~~ s'acquittent de leurs obligations pour empêcher tout futur ~~commerce transport~~ de pétrole par des navires non assurés ou dont l'assurance n'est pas conforme à l'article VII de la CLC de 1992 ~~peu sûrs et non ou insuffisamment assurés~~ ou 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 et les instruments pertinentes de l'OMI ainsi que les obligations d'assurance applicables en vertu de l'article VII de la CLC de 1992 ~~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** à 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 en vertu des instruments pertinents pour engager les recours juridiques à sa disposition contre le propriétaire responsable des dommages en vertu de la CLC de 1992 ~~la Convention de 1992 sur la responsabilité civile~~,
- 3 **ENCOURAGE** tous les États parties à la CLC de 1992 à suivre les recommandations figurant dans le document « Guidelines for Accepting Insurance Certificates and Insurance Companies, Financial Security Providers and Protection & Indemnity Clubs (P&I Clubs) », tel qu'il figure dans la circulaire LEG.1/Circ.16 de l'OMI,
- 4 **ENCOURAGE ÉGALEMENT** tous les États parties à la CLC de 1992 à suivre le processus d'échange de vues visé au paragraphe 7 de l'article VII de la Convention, s'ils estiment que l'assureur ou le garant porté sur le certificat d'assurance n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention,
- 5 **DEMANDE PAR AILLEURS AUSSI INSTAMMENT** aux États mis en cause dans le cas d'un sinistre de pollution par les hydrocarbures causé par un navire non peu sûr et non ou insuffisamment assuré ou dont l'assurance n'est pas conforme à l'article VII de la CLC de 1992 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 conformément à la législation nationale) 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,
- 6 **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,~~

- 7 ~~CHARGE EN OUTRE~~ l'Administrateur, en concertation avec l'Organe de contrôle de gestion, ~~e~~ENCOURAGE les États touchés par un tel sinistre à s'en référer au élaborer des lignes directrices document d'orientation élaboré par l'Administrateur destinées aux États Membres ~~pour~~ concernant les enquêtes 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,
- 8 ~~CHARGE ÉGALEMENT~~ l'Administrateur de continuer de protéger les intérêts des FIPOL et les intérêts des États Membres et de promouvoir le recours à des assureurs fiables qui se conforment pleinement à leurs obligations en vertu de l'article VII de la CLC de 1992, afin de garantir que le régime international de responsabilité et d'indemnisation puisse fonctionner comme prévu,
- 9 CHARGE ÉGALEMENT l'Administrateur de continuer 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 CLC de 1992~~Convention de 1992 sur la responsabilité civile.~~

\* \* \*

## ANNEXE III

### PROJET DE RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE DU FONDS COMPLÉMENTAIRE

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

~~LE CONSEIL D'ADMINISTRATION, AGISSANT AU NOM DE 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 (CLC de 1992) ~~et de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Protocole portant création du Fonds complémentaire de 2003~~, 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 ÉGALEMENT** 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 constituée contre le Fonds de 1992 doit être considérée comme une demande constituée par le même demandeur contre le Fonds complémentaire,

**RECONNAISSANT** que, si la grande majorité des propriétaires de navires assurant le transport d'hydrocarbures par mer le font de manière responsable et conformément aux prescriptions pertinentes de l'OMI, y compris les dispositions de la CLC de 1992 relatives à l'assurance et aux exigences de sécurité financière, de plus en plus de navires ne respectant pas les normes internationales transportent des hydrocarbures,

**PRENANT NOTE** avec regret et vive préoccupation de l'essor du transport commerce de pétrole actuellement pratiqué par des navires peu sûrs et non ~~ou insuffisamment~~ assurés ou dont l'assurance n'est pas conforme à l'article VII de la CLC de 1992, qui met effectivement en péril les normes de sécurité et environnementales élaborées par l'Organisation maritime internationale (OMI), dont traite, dans une certaine mesure, la résolution A.1192(33) de l'Assemblée de l'OMI, et le régime international de responsabilité et d'indemnisation fondé sur la CLC de 1992 ~~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 ÉGALEMENT** qu'il y a eu récemment plusieurs déversements d'hydrocarbures qui relèvent du champ d'application de la CLC de 1992, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et potentiellement du Protocole portant création du Fonds complémentaire, dans le cadre desquels les sources du déversement ne sont pas claires, le propriétaire du navire responsable n'est pas identifié, le navire n'est pas ~~suffisamment~~ assuré, ou son assurance n'est pas conforme à l'article VII de la CLC de 1992,

**NOTANT AVEC PRÉOCCUPATION** qu'en vertu de l'article 4 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,



**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, dans une certaine mesure, l'objet de la Résolution A.1192(33) de l'Assemblée de l'OMI, un tel transport commerce de pétrole continue d'être pratiqué par des navires peu sûrs et non ~~ou insuffisamment~~ assurés, ou dont l'assurance n'est pas conforme à l'article VII de la CLC de 1992,

**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~~ s'acquittent de leurs obligations pour empêcher tout futur ~~commerce~~ transport de pétrole par des navires non assurés ou dont l'assurance n'est pas conforme à l'article VII de la CLC de 1992 ~~peu sûrs et non ou insuffisamment assurés~~ ou 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 et les instruments pertinentes de l'OMI ainsi que les obligations d'assurance applicables en vertu de l'article VII de la CLC de 1992 ~~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** à chaque État touché par un déversement que les FIPOI 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 en vertu des instruments pertinents pour engager les recours juridiques à sa disposition contre le propriétaire responsable des dommages en vertu de la CLC de 1992 ~~la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds~~,
- 3 **ENCOURAGE** tous les États parties à la CLC de 1992 à suivre les recommandations figurant dans le document « Guidelines for Accepting Insurance Certificates and Insurance Companies, Financial Security Providers and Protection & Indemnity Clubs (P&I Clubs) », tel qu'il figure dans la circulaire LEG.1/Circ.16 de l'OMI,
- 4 **ENCOURAGE ÉGALEMENT** tous les États parties à la CLC de 1992 à suivre le processus d'échange de vues visé au paragraphe 7 de l'article VII de la Convention, s'ils estiment que l'assureur ou le garant porté sur le certificat d'assurance n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention,
- 5 **DEMANDE ~~PAR AILLEURS AUSSI~~ INSTAMMENT** aux États mis en cause dans le cas d'un sinistre de pollution par les hydrocarbures causé par un navire non peu sûr et non ou insuffisamment assuré ou dont l'assurance n'est pas conforme à l'article VII de la CLC de 1992 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 conformément à la législation nationale) 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,

- 6 ~~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,
- 7 ~~CHARGE EN OUTRE~~ l'Administrateur, en concertation avec l'Organe de contrôle de gestion, d'ENCOURAGER les États touchés par un tel sinistre à s'en référer au élaborer des lignes directrices document d'orientation élaboré par l'Administrateur destinées aux États Membres pour concernant les enquêtes 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,
- 8 ~~CHARGE ÉGALEMENT~~ l'Administrateur de continuer de protéger les intérêts des FIPOL et les intérêts des États Membres et de promouvoir le recours à des assureurs fiables qui se conforment pleinement à leurs obligations en vertu de l'article VII de la CLC de 1992, afin de garantir que le régime international de responsabilité et d'indemnisation puisse fonctionner comme prévu,
- 9 ~~CHARGE ÉGALEMENT~~ l'Administrateur de continuer 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 CLC de 1992~~Convention de 1992 sur la responsabilité civile.~~
-