



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

Point 4 de l'ordre du jour	IOPC/NOV24/4/WP.2	
Date	6 novembre 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

ÉLABORATION D'UNE PROCÉDURE INTERNE À SUIVRE PAR LE SECRÉTARIAT ET DE LIGNES DIRECTRICES DESTINÉES AUX ÉTATS MEMBRES

Note de l'Administrateur

Résumé :	Prenant note des débats tenus par les délégations à ce sujet plus tôt au cours de la session, l'Administrateur a modifié le texte du projet de lignes directrices destinées aux États Membres qui avaient été élaborées à la suite des débats concernant le risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs lors des sessions d'avril 2024 des organes directeurs.
Mesures à prendre :	<u>Assemblée du Fonds de 1992 et Assemblée du Fonds complémentaire</u> Décider s'il convient d'approuver les lignes directrices destinées aux États Membres pour enquêter sur les circonstances entourant un sinistre de pollution par les hydrocarbures impliquant des navires peu sûrs et non assurés, ou dont l'assurance n'est pas pleinement conforme à l'article VII de la CLC de 1992, et des sinistres dans lesquels la source du déversement n'est pas connue, afin d'identifier les navires et les personnes en cause, y compris, mais sans s'y limiter, les propriétaires et les assureurs des navires.

1 Introduction

- 1.1 À la suite des débats concernant le risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs lors de la réunion d'avril 2024, le texte des lignes directrices destinées aux États Membres a été soumis aux organes directeurs pour examen dans le document [IOPC/NOV24/4/3/1](#).
- 1.2 Prenant note des débats tenus par les délégations à ce sujet plus tôt au cours de la session, l'Administrateur a modifié le texte du projet de lignes directrices destinées aux États Membres. Le texte modifié des paragraphes concernés figure en annexe. Le texte nouveau est indiqué par un soulignement et les suppressions sont indiquées par du texte barré.

2 Mesures à prendre

Assemblée du Fonds de 1992 et Assemblée du Fonds complémentaire

Décider s'il convient d'approuver les lignes directrices destinées aux États Membres pour enquêter sur les circonstances entourant un sinistre de pollution par les hydrocarbures impliquant des navires peu sûrs et non assurés, ou dont l'assurance n'est pas pleinement conforme à l'article VII de la CLC de 1992, et des sinistres dans lesquels la source du déversement n'est pas connue, afin d'identifier les navires et les personnes en cause, y compris, mais sans s'y limiter, les propriétaires et les assureurs des navires.

**PROJET DE LIGNES DIRECTRICES DESTINÉES AUX ÉTATS MEMBRES POUR ENQUÊTER
SUR LES CIRCONSTANCES ENTOURANT UN SINISTRE DE POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES
METTANT EN CAUSE DES NAVIRES NON ASSURÉS ET PEU SÛRS**

5 Sources d'information

Lorsqu'ils recherchent des informations sur le sinistre, les États touchés ne doivent pas se sentir limités à s'adresser uniquement au capitaine du navire suspect (bien que cette source soit importante). Les autres sources d'information possibles sont l'État du pavillon actuel ou précédent, les États dans lesquels le navire a été précédemment exploité, l'État Membre touché, les organismes de contrôle de l'État du port, les sociétés ou organismes de classification, les compagnies ou organismes d'assurance (assureurs P&I et assureurs corps et machines et correspondants P&I) et les affrêteurs. En outre, des sociétés privées spécialisées dans le suivi des navires ou des mouvements d'hydrocarbures peuvent également fournir des informations utiles. Ils doivent également interroger le plus grand nombre possible d'autres sources d'information, par exemple des enquêteurs privés et des journalistes d'investigation qui ont souvent leurs propres contacts et sources d'information, ainsi que les propriétaires et exploitants des entreprises locales et les résidents, qui ont souvent une excellente connaissance de la zone dans laquelle le déversement s'est produit, des marées et de la côte environnante.

6 Application de la législation nationale

6.1 Lorsque les circonstances entourant un sinistre ne sont pas connues, ou que des questions se posent concernant l'enregistrement ou l'assurance du navire, les États touchés sont invités à avoir recours à toutes les procédures juridiques nationales qui leur sont ouvertes pour recouvrer les coûts des dommages causés par le déversement. Il s'agit notamment du recours à la législation civile, tel que le droit de la responsabilité civile, lorsqu'il est allégué que le déversement est le résultat d'une négligence, ~~ou du recours au droit pénal lorsqu'il est allégué qu'il y a eu violation de la législation nationale en matière de transport maritime et de protection de l'environnement~~^{<1>}. Le sinistre du *Gulfstream* est un exemple de cas où de telles mesures sont pertinentes.

14 Autres assureurs

14.3 Lorsqu'un sinistre implique des assureurs qui ne font pas partie de l'International Group, un mémorandum d'accord, ou un accord entre les FIPOL et l'assureur, peut également être conclu afin d'établir les conditions de la coopération desdits assureurs pour gérer le sinistre. Les États Membres souhaiteront peut-être renvoyer aux clauses du modèle de mémorandum d'accord entre l'État Membre, l'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1992, figurant à l'annexe IV de la publication intitulée « Mesures visant à faciliter le processus de traitement des demandes d'indemnisation », disponible sur le site Web des FIPOL. En outre, les FIPOL et l'Association des assureurs commerciaux de protection et d'indemnisation (ACPII) ont signé un mémorandum d'accord confirmant que les deux parties s'engagent à coopérer en cas de sinistre mettant en cause un navire-citerne assuré par l'ACPII.

^{<1>} Une telle action en justice devrait tenir compte des résolutions A.987(24) et A.1056(27) de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident ou d'incident de mer, ainsi que du projet de directives sur le traitement équitable des gens de mer détenus car soupçonnés d'avoir commis des délits, adopté par le Comité juridique de l'OMI à sa 111^e session et joint à l'annexe 1 du document LEG111/17/Add.1 (à mettre à jour sous réserve de l'adoption définitive par l'OIT et l'OMI).