



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

Point 10 de l'ordre du jour	IOPC/APR25/10/1/WP.1/1	
Date	1 ^{er} mai 2025	
Original	Anglais	
Conseil d'administration du Fonds de 1992	92AC25/92AES29	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC84	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SAES13	●

PROJET

COMPTE RENDU DES DÉCISIONS DES SESSIONS D'AVRIL 2025 DES ORGANES DIRECTEURS DES FIPOL

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE

(suite)

3 Sinistres dont les FIPOL ont à connaître

3.1	Sinistres dont les FIPOL ont à connaître Document IOPC/APR25/3/1		92EC	SA
-----	---	--	-------------	-----------

3.1.1 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 et l'Assemblée du Fonds complémentaire ont pris note du document IOPC/APR25/3/1, qui contenait des informations sur les documents établis pour la réunion d'avril 2025 au sujet des sinistres dont les FIPOL ont à connaître.

3.1.2 Les organes directeurs ont également noté qu'il n'y avait actuellement aucun sinistre dont le Fonds complémentaire ait à connaître.

3.2	Sinistres dont les FIPOL ont à connaître – Fonds de 1992 : <i>Prestige</i> Document IOPC/APR25/3/2		92EC	
-----	---	--	-------------	--

3.2.1 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a pris note des informations contenues dans le document IOPC/APR25/3/2 concernant le sinistre du *Prestige*.

3.2.2 Le Comité exécutif a rappelé que le Fonds de 1992 avait versé le montant d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, en réservant EUR 804 800 pour les indemnités qu'il pourrait devoir verser.

Action en justice engagée par la France contre l'ABS

3.2.3 Le Comité exécutif a rappelé qu'en avril 2010, le Gouvernement français avait intenté une action en justice contre la société de classification du *Prestige*, à savoir l'American Bureau of Shipping (ABS), devant le tribunal judiciaire de Bordeaux.

3.2.4 Il a été rappelé que l'ABS s'est opposé à cette action en invoquant l'immunité de juridiction comme moyen de défense, mais qu'en avril 2019, la Cour de cassation française avait rendu un arrêt dans lequel elle décidait que l'ABS ne pouvait pas se prévaloir de l'immunité de juridiction comme moyen de défense dans cette affaire.

3.2.5 Il a en outre été rappelé qu'à la suite de la décision de la Cour, l'affaire avait été renvoyée devant le tribunal judiciaire de Bordeaux pour examen des autres questions ayant trait à la demande de la France contre l'ABS.

Action en justice engagée par le Fonds de 1992 contre l'ABS en France

3.2.6 Il a été rappelé qu'à la suite de la décision prise par le Comité exécutif du Fonds de 1992 à sa session d'octobre 2012, le Fonds de 1992 avait engagé une action récursoire contre l'ABS devant le tribunal judiciaire de Bordeaux.

3.2.7 Il a également été rappelé que l'ABS avait soutenu pour sa défense, entre autres, qu'elle avait droit à l'immunité de juridiction au même titre que l'État du pavillon du *Prestige*.

3.2.8 Il a en outre été rappelé que l'ABS et le Fonds de 1992 avaient tous deux fait valoir que c'était le juge du fond qui devait traiter en priorité la question de l'immunité de juridiction ainsi que les autres arguments de recevabilité avancés par l'ABS.

3.2.9 Le Comité exécutif a rappelé que l'ABS avait présenté les arguments suivants contre la recevabilité de l'action du Fonds contre cette société :

i) Immunité de juridiction : L'ABS a l'intention de soulever la question de l'immunité de juridiction jusque devant la Cour de cassation dans l'espoir que celle-ci puisse revenir sur son arrêt d'avril 2019 dans l'affaire opposant l'État français à l'ABS.

ii) La doctrine de la *res judicata* (autorité de la chose jugée) : L'ABS fait valoir que puisque les tribunaux américains l'ont déjà déchargée de toute responsabilité dans l'affaire du *Prestige*, la décision du tribunal américain rendue dans l'affaire de l'État espagnol contre l'ABS a force de chose jugée devant tout autre tribunal. L'ABS a notamment fait valoir que, le Fonds de 1992 étant subrogé dans les droits de l'État espagnol, qui était partie à la procédure américaine, le jugement des États-Unis lie le Fonds.

iii) Canalisation : Dans le cas du sinistre de l'*Erika*, la Cour de cassation avait estimé que le Registro Italiano Navale (RINA), la société de classification qui avait certifié l'*Erika*, était couverte par le paragraphe 4 de l'article III de la CLC de 1992 en tant que personne qui s'acquitte de services pour le navire (mais la protection avait été refusée parce que la Cour avait décidé que le dommage résultait de la témérité du RINA). L'ABS fait valoir que, sur la base de cette décision, l'ABS serait protégée par le paragraphe 4 de l'article III de la CLC de 1992 et que, par conséquent, l'action du Fonds contre l'ABS ne serait pas recevable.

iv) Prescription : La question de la prescription est liée à celle de la canalisation évoquée plus haut. L'ABS fait également valoir que l'action du Fonds est prescrite en vertu de la CLC de 1992 et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, conformément à l'article VIII de la CLC de 1992.

3.2.10 Le Comité exécutif a également rappelé que le Fonds de 1992 avait répondu aux arguments de l'ABS en faisant valoir ce qui suit :

i) Immunité de juridiction : L'ABS ne peut bénéficier de l'immunité de juridiction car elle n'est pas une émanation de l'État des Bahamas et ne contribue pas à l'exercice de la souveraineté de cet État. En outre, le Fonds de 1992 a fait valoir que la solution adoptée par la Cour de cassation dans son arrêt d'avril 2019 concernant l'action de la France contre l'ABS devrait être appliquée à l'action du Fonds de 1992. Dans son arrêt, la Cour de cassation a posé le principe selon lequel, même si une société de classification mène simultanément des activités de

certification et de classification, ces activités sont dissociables et la société de classification ne peut bénéficier de l'immunité de juridiction que dans le cadre de son activité de certification statutaire, mais pas pour son activité de classification. Or, l'action du Fonds de 1992 porte sur des fautes commises par l'ABS dans le cadre de son activité de classification.

- ii) L'autorité de la chose jugée attachée à une décision étrangère : Sur ce point, le Fonds de 1992 a dû reconnaître qu'il devrait renoncer à sa demande concernant les indemnités versées en Espagne, étant donné que la décision de la cour d'appel des États-Unis dans l'action intentée par l'Espagne contre l'ABS, rejetant la demande de l'Espagne, avait l'autorité de la chose jugée. Le Fonds de 1992 maintient néanmoins la demande en subrogation des droits des demandeurs français et de l'État portugais, pour un montant total de EUR 14 365 907,98.
- iii) Canalisation : Les sociétés de classification ne peuvent pas bénéficier de la canalisation de la responsabilité pour les raisons suivantes :
 - a) La société de classification n'est pas un « préposé ou mandataire du propriétaire » du navire, ni un « membre de l'équipage » (alinéa a) du paragraphe 4 de l'article III de la CLC de 1992). Selon les termes de l'accord de classification des navires, l'ABS est un contractant indépendant et ne peut agir en tant que préposé ou mandataire d'une autre partie.
 - b) La société de classification n'est pas un « pilote ou toute autre personne qui... s'acquitte de services pour le navire » (alinéa b) du paragraphe 4 de l'article III de la CLC 1992) puisqu'elle ne participe pas à l'exploitation nautique du navire et que les inspections qu'elle est censée effectuer sur le navire ne sont pas des services dont elle s'acquitte pour le navire mais seulement pour son propriétaire, à la demande de ce dernier ou à celle des assureurs du navire.
- iv) Prescription : Étant donné que la CLC de 1992 ne s'applique pas aux actions en responsabilité civile intentées contre des tiers tels que l'ABS, ces actions ne sont pas régies par ladite convention. L'action du Fonds de 1992 contre l'ABS serait donc régie par le droit français, qui prévoit un délai de prescription de 10 ans. Ce délai a commencé à courir le 13 novembre 2002, date du naufrage du *Prestige*. Étant donné que le Fonds de 1992 a intenté son action le 30 octobre 2012, cette action n'était pas encore prescrite.
- v) Sur le fond de l'affaire, le Fonds de 1992 fait valoir que la responsabilité des sociétés de classification suit la règle selon laquelle une partie qui exécute mal un contrat est responsable à l'égard de ceux qui subissent un préjudice dû à cette mauvaise exécution. Dans le cas du *Prestige*, l'infraction contractuelle de l'ABS tient au non-respect des stipulations énoncées dans son règlement de classification. En outre, dans le cadre de la procédure pénale menée en Espagne, la Cour espagnole a conclu, sur la base du témoignage de plusieurs experts, que l'ABS avait fait preuve de négligence grave et d'imprudence.

3.2.11 Il a été rappelé que si l'action du Fonds de 1992 contre l'ABS était jugée recevable par le tribunal, le Fonds devrait prouver que l'ABS a été négligente dans la manière dont elle a mené ses travaux en ce qui concerne la classification du navire.

3.2.12 Il a également été rappelé qu'en septembre 2023, le juge chargé de la procédure a décidé, à la fois dans l'action engagée par l'État français et dans celle engagée par le Fonds de 1992, d'inviter les parties à déposer leurs conclusions, sur les seules questions de recevabilité, au plus tard le 12 décembre 2023 et que le tribunal ne rouvrirait la procédure pour l'examiner au fond, principalement concernant la cause du sinistre et la responsabilité de l'ABS, que si les actions étaient jugées recevables.

3.2.13 Le Comité exécutif a rappelé que le Fonds de 1992 avait présenté en novembre 2023 ses conclusions sur la recevabilité, reprenant largement les arguments avancés précédemment, en ajoutant ce qui suit concernant les dispositions relatives à la canalisation prévues au paragraphe 4 de l'article III de la CLC de 1992 :

- i) En vertu de la règle *ejusdem generis*, la catégorie d'autres personnes s'acquittant de services pour le navire visée au paragraphe 4 de l'article III de la CLC de 1992 se limite aux personnes autres que le pilote, s'acquittant de services pour le navire similaires à ceux du pilote.
- ii) Pour cette catégorie d'autres personnes, il doit s'agir de personnes qui, sans pour autant être membres de l'équipage, s'acquittent de services pour le navire similaires à ceux effectués par l'équipage. De tels services doivent, par conséquent, être effectués à bord, au cours de la navigation.

Jugement rendu en février 2025

3.2.14 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a pris note qu'en février 2025, le tribunal judiciaire de Bordeaux avait rendu un jugement dans lequel il décidait que la CLC de 1992 s'appliquait à l'action engagée par le Fonds de 1992 contre l'ABS et que, par conséquent, l'action était prescrite au motif que l'action récursoire avait été engagée à une date ultérieure au sixième anniversaire du sinistre, comme le prévoyait la CLC de 1992. Il a été pris note que le tribunal avait également conclu que l'ABS ne pouvait pas se prévaloir de l'immunité de juridiction.

3.2.15 Le Comité exécutif a pris note du raisonnement du tribunal dans son jugement, qui était le suivant :

- i) Le système d'indemnisation institué par la CLC de 1992 s'applique à tous les dommages dus à la pollution relevant de la Convention tels que définis à l'article II de la CLC de 1992.
- ii) Ainsi que l'a fait valoir l'ABS, en vertu de la Constitution française, les traités ou accords dûment ratifiés ou approuvés ont, dès leur publication, une autorité supérieure à celle du droit interne.
- iii) Étant donné que la CLC de 1992 s'applique au sinistre résultant du naufrage du *Prestige*, le tribunal estime que les dispositions relatives à la prescription établies par l'article VIII de la CLC de 1992 s'appliquent à toutes les actions en responsabilité engagées en rapport avec les dommages en question.

3.2.16 Le Comité exécutif a pris note du fait que le même tribunal avait rendu un arrêt dans l'action de la France contre l'ABS, statuant que l'action de la France était prescrite.

3.2.17 Le Comité exécutif a également pris note du fait que l'Administrateur avait recommandé qu'il soit autorisé à faire appel de l'arrêt, sur la base des considérations suivantes :

- i) La CLC de 1992 ne s'applique pas aux actions en responsabilité civile intentées contre des tiers tels que l'ABS et par conséquent, ces actions ne sont pas régies par ladite Convention.
- ii) L'action du Fonds de 1992 contre l'ABS serait donc régie par le droit français, qui prévoit un délai de prescription de 10 ans. Ce délai a commencé à courir le 13 novembre 2002, date du naufrage du *Prestige* et, étant donné que le Fonds de 1992 a intenté son action le 30 octobre 2012, cette action n'était pas encore prescrite.

Débat

- 3.2.18 Toutes les délégations qui ont pris la parole ont approuvé l'avis exprimé par l'Administrateur à la section 6 du document IOPC/APR25/3/2, selon lequel la CLC de 1992 ne s'applique pas aux actions en responsabilité délictuelle intentées contre des tiers tels que l'ABS et que, par conséquent, ces actions ne devraient pas être régies par la CLC de 1992, mais par le droit national. Il a été estimé que cela serait conforme à l'esprit et au texte des Conventions.
- 3.2.19 Il a été précisé que le délai de prescription applicable en l'espèce devrait être celui prévu par le droit français, qui n'aurait pas expiré en l'espèce. Il a également été indiqué que l'application du délai de prescription de six ans prévu par la CLC de 1992 aurait des conséquences sur la capacité du Fonds de 1992 à recouvrer ses frais. Il est donc crucial que le Fonds de 1992 utilise tous les recours juridiques à sa disposition pour protéger ses intérêts et ceux des États Membres.
- 3.2.20 En particulier, l'avis a été exprimé que le délai de prescription de six ans prévu à l'article VIII de la CLC de 1992 ne concerne que les demandes d'indemnisation présentées en vertu de la CLC de 1992 à l'encontre du propriétaire du navire et ne devrait pas être étendu aux actions intentées par le Fonds de 1992 à l'encontre de tiers qui ne relèvent pas de la CLC de 1992. L'attention a été attirée sur le paragraphe 5 de l'article III de la CLC de 1992, qui dispose que la Convention ne porte pas atteinte aux droits de recours du propriétaire à l'encontre de tiers.
- 3.2.21 Il a également été considéré que cette affaire soulevait des questions importantes concernant la portée et l'applicabilité de la CLC de 1992 et qu'il était important de faire appel non seulement pour préserver les intérêts du Fonds, mais aussi pour préserver l'intégrité du régime international, qui profite à tous les États Membres.
- 3.2.22 Compte tenu des considérations qui précèdent, toutes les délégations qui sont intervenues ont convenu d'autoriser l'Administrateur à faire appel du jugement rendu par le tribunal judiciaire de Bordeaux.

Décision du Comité exécutif du Fonds de 1992

- 3.2.23 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé qu'il convenait d'autoriser l'Administrateur à interjeter appel du jugement rendu par le tribunal judiciaire de Bordeaux.
- 3.2.24 Le Comité exécutif a pris note du fait que l'Administrateur continuerait de suivre ce sinistre et qu'il ferait rapport de tout fait nouveau à la prochaine session des organes directeurs.

3.3	Sinistres dont les FIPOL ont à connaître – Fonds de 1992 : <i>Redfferm</i> Document IOPC/APR25/3/3		92EC	
-----	---	--	-------------	--

- 3.3.1 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a pris note des informations contenues dans le document IOPC/APR25/3/3 concernant le sinistre du *Redfferm*.
- 3.3.2 Le Comité exécutif a rappelé qu'en janvier 2012, le Secrétariat avait été informé d'un sinistre survenu en mars 2009 dans le port de Tin Can Island, à Lagos (Nigéria), lorsque la barge *Redfferm*, certifiée uniquement pour la navigation en eaux intérieures, avait coulé à la suite d'une opération de transbordement du navire-citerne *MT Concep*.
- 3.3.3 La barge avait coulé, déversant une quantité inconnue (estimée entre 100 et 650 tonnes) de cargaison/résidu de fuel-oil à point d'écoulement bas (LPFO) dans les eaux autour du site, ce qui avait ensuite eu un impact sur la zone voisine de Tin Can Island.

3.3.4 Le Comité exécutif a également rappelé qu'au moment du sinistre, la barge *Redfferm* était utilisée pour transborder du LPFO d'un navire-citerne de haute mer, le *MT Concep*, vers une centrale électrique à terre, en raison de son tirant d'eau et de sa taille réduits par rapport au *MT Concep*. Le Comité exécutif a en outre rappelé qu'aucun élément de preuve n'avait été apporté établissant que la barge *Redfferm* avait effectué auparavant des voyages en mer.

Motifs du rejet de la demande d'indemnisation

3.3.5 Il a été rappelé qu'en février 2014, le Fonds de 1992 avait rejeté les demandes d'indemnisation déposées pour les raisons suivantes :

- i) la barge *Redfferm* n'est pas un « navire » aux termes du paragraphe 1 de l'article premier de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) ;
- ii) de nombreuses divergences existent entre les pertes visées dans la demande d'indemnisation et les autres sources d'information concernant le nombre d'engins de pêche se trouvant dans la région de la lagune de Lagos ; et
- iii) les informations permettant de prouver l'identité et l'activité professionnelle des demandeurs font défaut.

Procédures judiciaires

3.3.6 Il a également été rappelé qu'en mars 2012, une demande d'indemnisation pour un montant de USD 26,25 millions avait été déposée par 102 communautés contre le propriétaire du *MT Concep*, le propriétaire du *Redfferm*, l'agent du *MT Concep* et du *Redfferm*, et le Fonds de 1992.

3.3.7 Il a en outre été rappelé qu'en février 2013, le Fonds de 1992 avait demandé à être retiré de la procédure en qualité de défendeur et à y figurer en qualité d'intervenant, étant donné que la responsabilité première du déversement revenait au propriétaire du *Redfferm*. Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a rappelé qu'en première instance, le juge avait rejeté la demande du Fonds de 1992 et que ce dernier avait fait appel de cette décision.

3.3.8 Le Comité exécutif a également rappelé qu'à plusieurs occasions, en 2014 et en 2015, les avocats du Fonds de 1992 avaient écrit au greffier de la cour d'appel en vue d'obtenir la fixation d'une date d'audience pour l'appel interjeté par le Fonds de 1992 contre le jugement rendu en première instance et qu'une date avait été fixée pour mai 2016. Il a été noté que, par la suite, la procédure judiciaire s'était poursuivie très lentement jusqu'en octobre 2017, date à laquelle la cour d'appel du Nigéria avait renvoyé l'affaire devant la Haute Cour fédérale.

3.3.9 Le Comité exécutif a en outre rappelé qu'au début du mois de mai 2018, l'agent du propriétaire de la barge *Redfferm* avait déposé une demande de suspension de la procédure en cours devant la Haute Cour fédérale, faisant valoir que son appel portait sur une question de compétence qui devait être entendue par la cour d'appel. Il a été rappelé que la cour d'appel avait ensuite ajourné l'audience de la demande jusqu'en janvier 2019.

3.3.10 Il a également été rappelé qu'en mai 2018, les demandeurs avaient déposé une déclaration modifiée, qui faisait passer le montant de la demande d'un total de USD 26,25 millions à USD 92,26 millions. Il a en outre été rappelé qu'à la suite de la saisine de la Haute Cour fédérale, et compte tenu de la déclaration modifiée déposée par les demandeurs, le Fonds de 1992 avait été obligé de déposer un mémoire de défense. Le Comité exécutif a rappelé qu'au cours de l'année 2019, aucun autre fait nouveau notable n'était intervenu dans la procédure judiciaire.

- 3.3.11 Le Comité exécutif a également rappelé qu'en février 2020, l'affaire avait été inscrite au rôle pour être jugée, mais qu'elle avait été ajournée jusqu'en mars 2020 lorsque les demandeurs avaient déposé une demande de jugement par défaut contre le propriétaire/l'affrètement du *Redfferm*. L'affaire avait été reportée, mais l'audience n'avait pas eu lieu en raison de la pandémie de COVID-19.
- 3.3.12 Le Comité exécutif a en outre rappelé qu'aucun fait notable n'était intervenu en 2020 ni en 2021, mais a pris note du fait qu'en février 2022, un juge de première instance avait prononcé une ordonnance de référé à l'encontre du propriétaire/affrètement du *MT Concep* (premier défendeur) et du propriétaire/affrètement de la barge *Redfferm* (second défendeur) et avait fait droit à la demande des demandeurs pour un montant de USD 92,26 millions et de USD 5 millions au titre de « préjudices d'ordre général ».
- 3.3.13 Il a également été rappelé que le juge ne s'était pas référé à la contestation de plainte ou au mémoire de défense déposés par le premier défendeur, ni à la contre-déclaration sous serment déposée par le Fonds de 1992 en opposition à la demande de jugement définitif des demandeurs à l'encontre des premier et second défendeurs.
- 3.3.14 Il a en outre été rappelé que les premier et second défendeurs avaient interjeté appel pour annuler l'ordonnance de référé pour cause de fraude, au motif que la Cour avait été induite en erreur pour l'amener à croire que le premier défendeur n'avait pas comparu ou déposé de défense, alors qu'il avait en effet fait les deux.
- 3.3.15 De plus, il a été rappelé qu'au début du mois de juin 2022, l'avocat des demandeurs avait déposé une demande de saisie-arrêt à l'encontre de tous les défendeurs, dont le Fonds de 1992. Les avocats du Fonds de 1992 avaient déposé leurs conclusions visant à faire retirer le Fonds de la liste des défendeurs.
- 3.3.16 Le Comité exécutif a rappelé qu'en novembre 2022, le juge avait confirmé le jugement par défaut et l'ordonnance de saisie-arrêt pris à l'encontre du premier défendeur, rejeté le jugement par défaut pris à l'encontre du second défendeur et annulé le jugement par défaut et la procédure de saisie-arrêt frappant le Fonds de 1992.
- 3.3.17 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a également rappelé qu'en février 2023, l'avocat des demandeurs avait envoyé au Fonds de 1992 une lettre lui demandant de verser le montant fixé par le jugement. Aucune réponse n'a été donnée et aucune indemnité n'a été versée car l'Administrateur n'avait pas été autorisé à verser des indemnités au titre de ce sinistre.
- 3.3.18 Le Comité exécutif a pris note du fait qu'en février 2024, l'avocat des demandeurs avait obtenu l'autorisation de la Cour de renouveler l'assignation et qu'en mai 2024, le juge avait fixé une date de procès en juillet 2024, mais qu'à cette date, aucun conseil représentant les demandeurs ne s'était présenté. Il a pris note du fait que l'avocat du Fonds de 1992 avait rappelé au juge qu'une requête demandant au tribunal de rejeter la demande contre le Fonds de 1992 était toujours pendante, et une date d'audience a été fixée en septembre 2024.
- 3.3.19 Le Comité exécutif a en outre noté que, lors de l'audience, la requête du Fonds de 1992 tendant au rejet de la procédure a été débattue. Le juge a mis le jugement en délibéré.

Faits survenus depuis novembre 2024

- 3.3.20 Il a été noté qu'en janvier 2025, le juge avait rejeté la requête du Fonds de 1992 par des motifs allant à l'encontre des moyens soulevés et avait conclu que la même requête avait déjà été présentée et rejetée. Il a également été noté que les avocats du Fonds de 1992 avaient interjeté appel de la décision, soulevant deux moyens, à savoir que le juge ne s'était pas prononcé (et que la demande

déposée par les demandeurs était frappée de forclusion) et qu'il n'avait pas tenu compte des déclarations sous serment produites par les parties. Il a été pris note du fait que l'appel était assorti d'une demande de suspension de la procédure à l'encontre du Fonds de 1992, dans l'attente de l'issue de l'appel. Il a en outre été noté que lors d'une audience tenue en mars 2025, le juge n'avait pas rendu son jugement, étant donné que celui-ci n'était pas prêt.

Déclaration de la délégation nigériane

3.3.21 La délégation nigériane a fait la déclaration suivante :

« Le Nigéria remercie le Secrétariat pour son compte rendu complet et transparent au sujet du sinistre du *Redfferm*. Nous sommes conscients des efforts considérables déployés par le Fonds de 1992 pour surmonter les difficultés juridiques et procédurales complexes liées à cette affaire. Le Nigéria reconnaît les difficultés particulières posées par la notification tardive du sinistre et les défis liés à la détermination du statut de la barge au titre du paragraphe 1) de l'article premier de la CLC de 1992. Nous saluons le respect scrupuleux par le Fonds de 1992 du cadre juridique établi et son engagement à garantir que les demandes d'indemnisation soient évaluées de manière objective, transparente et en stricte conformité avec les Conventions internationales.

Le Nigéria demeure donc fermement déterminé à soutenir l'intégrité du régime d'indemnisation des FIPOLE et à défendre les principes qui garantissent la crédibilité du système international de règlement des demandes d'indemnisation liées à des sinistres maritimes. Nous approuvons pleinement l'approche prudente et juridiquement fondée adoptée par le Fonds de 1992 pour s'opposer aux demandes prématurées ou non fondées. Le Nigéria réaffirme sa volonté de renforcer la coopération avec les FIPOLE et de maintenir des normes élevées en matière de gouvernance maritime et nous nous réjouissons à la perspective de travailler de manière constructive avec toutes les parties prenantes afin de garantir que le dénouement d'affaires telles que celle du *Redfferm* continue de respecter la lettre et l'esprit de la Convention de 1992 portant création du Fonds. »

Comité exécutif du Fonds de 1992

3.3.22 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a pris note [des observations de la délégation nigériane et noté également] que l'Administrateur continuerait de suivre ce sinistre et qu'il rendrait compte de tout fait nouveau à la prochaine session du Comité.

3.4	Sinistres dont les FIPOLE ont à connaître – Fonds de 1992 : <i>Agia Zoni II</i> Document IOPC/APR25/3/4		92EC	
-----	---	--	-------------	--

3.4.1 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a pris note du document IOPC/APR25/3/4 relatif au sinistre de l'*Agia Zoni II*.

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

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

3.4.3 Le Comité exécutif a également rappelé que le Fonds de 1992 avait déposé des conclusions contre le fonds de limitation concernant les demandes pour lesquelles il avait fait un paiement mais qui n'avaient pas été subrogées en raison du court délai (six mois) fixé par la loi grecque pour le dépôt des

demandes contre le fonds de limitation, qui avait expiré en mai 2018. Le Comité exécutif a en outre rappelé qu'une audience avait eu lieu en 2020 devant le tribunal pour examiner les huit recours formés contre les évaluations de l'administrateur du fonds de limitation.

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

Enquête sur la cause du sinistre

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

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

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

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

3.4.8 Il a été noté que les avocats du Fonds de 1992 avaient obtenu des copies du dossier pénal relatif au sinistre constitué par le procureur de district, qui comprenait une décision des juges pénaux siégeant en conseil dans laquelle il était conclu que de nombreux indices pointaient vers la responsabilité pénale de cinq des neuf parties envisagées au départ, aux motifs que :

- a) de l'avis de tous les experts, le navire a été coulé intentionnellement afin de provoquer une pollution ;
- b) selon tous les experts (à l'exception de celui de l'Université technique nationale d'Athènes), le naufrage a été provoqué par l'ouverture, depuis l'intérieur même du navire, des vannes de ballast d'eau de mer des citernes à ballast de fond tribord 2, 3 et 4 et par l'ouverture du hublot de la salle des machines. Seuls les deux membres de l'équipage restés à bord ont pu le faire (rien n'indique qu'une tierce personne soit montée à bord puis repartie clandestinement) ;

- c) en dépit du fait que le navire prenait progressivement de la gîte sur tribord, les deux membres d'équipage ne sont pas intervenus et n'ont prévenu personne ;
- d) les garde-côtes grecs n'ont été prévenus pour la première fois qu'à 02 h 10 par un autre navire qui se trouvait à proximité, sans qu'aucun des deux membres d'équipage restés à bord, ni le capitaine, ni l'entreprise propriétaire du navire, ne se manifestent plus tôt ;
- e) bien que la deuxième société de nettoyage ait antérieurement contacté la société propriétaire du navire et que son navire de lutte contre la pollution ait déjà commencé ses opérations sur site, les propriétaires de l'*Agia Zoni II* n'ont attribué le contrat de sauvetage et de lutte contre la pollution que tardivement, à 6 h 30, à la première entreprise de nettoyage qui n'avait aucune expérience dans ce domaine ; et
- f) cette entreprise n'a procédé à la fermeture et à l'étanchéification des 11 couvercles des citernes de cargaison que 53 heures après le naufrage du navire, ce qui est considéré comme un délai très long.

3.4.9 Il a également été noté que, compte tenu de ce qui précède, les chefs d'accusation ci-dessous ont été retenus contre les deux membres de l'équipage qui étaient restés à bord :

- i) avoir causé intentionnellement une pollution maritime malveillante qui était susceptible de, et qui a dans les faits, porté atteinte à l'environnement et aux biens de tiers, en dévissant les couvercles des citernes à cargaison d'où le pétrole s'est écoulé dans la mer après que le navire eut pris de la gîte sur tribord, ce qu'ils ont provoqué en laissant intentionnellement pénétrer de l'eau dans les citernes à ballast de fond tribord 2, 3 et 4 ;
- ii) avoir coulé intentionnellement le navire en ouvrant de manière illicite les vannes des citernes à ballasts de fond tribord 2, 3 et 4 et en ouvrant le hublot de la salle des machines, ce qui a mis en danger des vies humaines ; et
- iii) avoir rejeté intentionnellement des matières polluantes dans la mer.

3.4.10 Il a en outre été noté que le capitaine, le représentant de la société propriétaire et le représentant de la première entreprise de nettoyage ont été accusés d'être les instigateurs de toutes les actions criminelles susmentionnées, visant à provoquer une pollution maritime de grande ampleur afin de bénéficier de la rémunération des opérations de lutte contre la pollution.

3.4.11 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a rappelé que, dans leur décision, les juges pénaux siégeant en conseil, ont renvoyé en jugement le contremaître de la salle des machines, le matelot qualifié, le capitaine, le représentant de la société propriétaire du navire et le représentant de la première entreprise de nettoyage, et il a également noté que cette décision contenait des observations défavorables concernant la première entreprise de nettoyage.

3.4.12 Le Comité exécutif a en outre pris note du fait que le procès complet des cinq personnes précitées avait commencé le 24 octobre 2024 et qu'au cours de ce procès, un certain nombre de témoins ont été interrogés. Le procès a repris début 2025 et doit se terminer d'ici mai 2025. Par conséquent, il a été estimé qu'il n'était pas approprié de formuler d'autres observations sur les interrogatoires qui avaient eu lieu jusqu'à présent.

Demandes d'indemnisation

3.4.13 Il a été noté que le Fonds de 1992 avait reçu 424 demandes d'indemnisation s'élevant à EUR 100,21 millions et une demande d'un montant de USD 175 000, et qu'il avait approuvé

418 demandes. Il a également été noté que le Fonds de 1992 avait réglé 192 demandes d'indemnisation, soit un total de EUR 16,92 millions d'indemnités. Il a été noté que d'autres offres d'indemnisation et de versements anticipés avaient été proposées à un certain nombre de demandeurs, pour lesquelles une réponse était attendue.

Déclaration de la délégation grecque

3.4.14 La délégation grecque a fait la déclaration suivante :

« Tout d'abord, permettez-nous d'exprimer une nouvelle fois la profonde gratitude de l'État grec pour tous les paiements effectués à ce jour par le Fonds de 1992 aux personnes qui ont subi des dommages dus à la pollution causée par le sinistre de l'*Agia Zoni II*, ainsi que pour les efforts continus déployés par les experts du Fonds de 1992 pour évaluer les demandes d'indemnisation restantes.

Sans préjudice des procédures judiciaires en cours et de leur issue, et dans le respect intégral du processus d'évaluation interne de ladite issue par le Fonds de 1992, nous tenons également à souligner qu'il est nécessaire et important de garantir le bon déroulement du processus d'indemnisation de tous les ayants droit découlant du sinistre de l'*Agia Zoni II*, et ce, de manière rapide et efficace.

En outre, nous tenons également à exprimer notre gratitude au Secrétariat pour nous avoir fourni des informations actualisées sur les derniers développements du sinistre de l'*Agia Zoni II*.

Après avoir entendu le récapitulatif de ce sinistre, nous souhaitons simplement contribuer aux débats en déclarant ce qui suit :

Après avoir entendu le récapitulatif de ce sinistre, nous souhaitons simplement contribuer aux débats en déclarant ce qui suit : a) les recours engagés contre la décision n° 1891/2022 du tribunal de première instance à plusieurs juges du Pirée ont été examinés par la Cour d'appel à trois juges du Pirée le 19 septembre 2024 et un jugement définitif devrait être rendu ; et b) l'audience relative à la demande modifiée de l'État grec au titre des coûts d'élimination des déchets liquides était initialement prévue pour mai 2024 et, après un nouveau report, elle est désormais fixée à mai 2025. Comme indiqué au paragraphe 4.2.1 du document IOPC/APR25/3/4, la demande d'indemnisation modifiée a été acquittée en février 2024.

En outre, en ce qui concerne les références faites au paragraphe 6.4.1 du document IOPC/APR25/3/4 en cours d'examen, relatives à « l'effet des rapports d'enquête sur le versement des indemnités par le Fonds de 1992 », nous tenons à souligner qu'il existe une différence de formulation par rapport aux versions précédentes du document et nous souhaitons donc faire remarquer ce qui suit :

Comme cela a été exprimé lors des précédentes sessions du Comité exécutif du Fonds de 1992, un jugement pénal définitif devrait avoir été rendu pour que des personnes soient reconnues coupables d'avoir causé intentionnellement ou par négligence les dommages par pollution.

En outre, selon nous, l'interprétation juridique de l'article 4, paragraphe 3 de la Convention de 1992 portant création du Fonds conduit à la conclusion que, en ce qui concerne les mesures préventives, le Fonds de 1992 ne serait pas en droit d'invoquer la contribution délibérée ou la négligence du demandeur comme motif d'exonération de l'obligation du Fonds de verser une indemnisation.

En ce qui concerne les références faites à notre législation nationale aux paragraphes 6.5.3 et 6.5.4 du document IOPC/NOV23/3/9, nous notons que les conventions internationales priment sur le droit interne, comme le confirme l'article 28 de la Constitution grecque.

En outre, nous tenons à souligner l'avis juridique que le Fonds de 1992 a reçu de ses avocats, tel qu'il ressort des paragraphes 6.5.6, 6.5.7 et 6.5.8 du document IOPC/NOV23/3/9.

En ce qui concerne l'enquête sur les causes du sinistre de l'*Agia Zoni II*, comme indiqué dans le document à l'examen, la procédure pénale principale relative à ce sinistre a commencé en octobre 2024 et se poursuit en 2025. À l'issue du procès, le tribunal rendra son jugement. Par conséquent, une décision irrévocable n'a pas encore été rendue. »

Débat

- 3.4.15 En réponse à la déclaration de la délégation grecque, le Secrétariat a déclaré que l'avis juridique reçu par le Fonds de 1992 était de ne pas verser d'indemnisation supplémentaire à l'une des parties inculpées tant que l'issue de la procédure pénale en cours n'était pas connue. Une fois cette procédure pénale terminée et le jugement rendu, la situation serait claire quant à la question de savoir si le Fonds de 1992 devait verser les indemnités restantes ou chercher à recouvrer toutes les sommes versées auprès de toute partie qui serait tenue responsable du sinistre.

Comité exécutif du Fonds de 1992

- 3.4.16 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a pris note des informations fournies et de la déclaration de la délégation grecque. Le Comité exécutif a noté que l'Administrateur continuerait de suivre ce sinistre et qu'il ferait rapport de tout fait nouveau à la prochaine session des organes directeurs.

3.5	Sinistres dont les FIPOL ont à connaître – Fonds de 1992 : <i>Princess Empress</i> Document IOPC/APR25/3/5		92EC	
-----	---	--	-------------	--

- 3.5.1 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a pris note des informations contenues dans le document IOPC/APR25/3/5 concernant le sinistre du *Princess Empress*.
- 3.5.2 Il a été rappelé que les côtes du Mindoro oriental avaient été touchées à des degrés divers par la pollution provoquée par le sinistre du *Princess Empress* et que les hydrocarbures avaient également atteint l'archipel de Caluya, situé au sud de l'île de Mindoro, touchant les îles de Semirara et Liwagao.
- 3.5.3 Il a été rappelé que le navire était assuré auprès de Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' P&I Club), qui fait partie de l'International Group of P&I Associations (International Group) et que l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006) (tel que modifié en 2017)^{<1>} s'appliquait à ce sinistre.
- 3.5.4 Le Comité exécutif a rappelé que les demandes d'indemnisation issues de ce sinistre avaient dépassé la limite de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la CLC de 1992. Il a également été rappelé que le Fonds de 1992 avait commencé à verser des indemnités lorsque la limite fixée par cette convention a été atteinte, mais que l'assureur du propriétaire du navire avait remboursé au Fonds de 1992 les montants versés à titre d'indemnisation, jusqu'à concurrence de la limite fixée par

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

STOPIA 2006, soit 20 millions de DTS. Il a été rappelé, cependant, que la limite de STOPIA 2006 avait également été atteinte.

- 3.5.5 Il a en outre été rappelé que le Fonds de 1992 et Shipowners' P&I Club avaient ouvert un bureau central de soumission des demandes d'indemnisation à Calapan, dans le Mindoro oriental, et mis en place un certain nombre de centres de collecte temporaires dans différentes régions, dont certaines n'étaient pas facilement accessibles.
- 3.5.6 Il a également été rappelé que des efforts avaient été consentis pour indemniser les demandeurs du secteur de la pêche au fur et à mesure que les évaluations étaient prêtes et que, comme dans le cas de la collecte des demandes, un processus était en place pour contacter les demandeurs légitimes et les indemniser. Le Comité exécutif a noté que ces efforts avaient permis de régler plus de 32 000 demandes d'indemnisation émanant du secteur de la pêche avant la fin de 2024.

Situation concernant les demandes d'indemnisation

- 3.5.7 Le Comité exécutif a pris note des informations contenues à la section 6 du document IOPC/APR25/3/5 portant sur la situation concernant les demandes d'indemnisation et de la mise à jour fournie par le Secrétariat.
- 3.5.8 Le Comité exécutif a noté qu'à ce jour, le bureau de soumission des demandes d'indemnisation avait enregistré un total de 39 822 demandes d'indemnisation, provenant essentiellement du secteur de la pêche, pour un montant total de PHP 1 901,98 millions, USD 26,5 millions, EUR 2,7 millions et £ 64 500. Il a également été noté que le Fonds de 1992 et le P&I du propriétaire du navire avaient à ce jour réglé 32 987 demandes d'indemnisation pour un montant total de quelque PHP 1 060,6 millions, USD 26,2 millions, EUR 2,7 millions et £ 64 500.
- 3.5.9 Il a en outre été noté qu'au total, 3 478 demandes d'indemnisation avaient été rejetées.

Pêche

- 3.5.10 Le Comité exécutif a noté que le bureau de soumission des demandes avait enregistré 36 918 demandes d'indemnisation provenant du secteur de la pêche, pour un montant total de PHP 1 753,32 million.
- 3.5.11 Il a été rappelé que l'achèvement d'une étude sur la pêche réalisée par des experts universitaires locaux recrutés par le Club et le Fonds, et finalisée en mars 2024, avait permis d'évaluer la majeure partie des demandes émanant du secteur de la pêche et qu'en conséquence, 23 238 demandes avaient été approuvées à cette date. Le Comité exécutif a noté que, compte tenu des contraintes logistiques et du nombre élevé de demandes, le processus de paiement des 23 238 pêcheurs avait pris plusieurs mois, d'avril 2024 à octobre 2024.
- 3.5.12 Outre ce qui précède, il a été rappelé qu'en octobre 2024, le Fonds de 1992 et le Club P&I du propriétaire du navire avaient approuvé l'évaluation des demandes d'indemnisation de 9 030 mareyeurs. Le Comité exécutif a noté que le processus de paiement pour ces mareyeurs avait été mené à bien en novembre 2024, à l'exception d'une municipalité très isolée pour laquelle les paiements correspondants seront effectués dans un avenir proche.
- 3.5.13 Le Comité exécutif a également noté qu'en février 2025, le Fonds de 1992 et le Club P&I du propriétaire du navire avaient approuvé une évaluation supplémentaire de 2 697 demandes d'indemnisation au total, comprenant des demandes émanant de pêcheurs et de mareyeurs qui n'avaient pas été évaluées précédemment, ainsi que des demandes émanant des filières de la transformation du poisson et de l'aquaculture marine. Il a été noté que le processus de paiement de

ces demandes est en cours.

- 3.5.14 Le Comité exécutif a pris note du fait que 32 914 demandes d'indemnisation provenant du secteur de la pêche, pour un montant total de PHP 1 053 millions, avaient été payées et que 2 971 demandes avaient été rejetées.

Tourisme

- 3.5.15 Le Comité exécutif a noté que le bureau de soumission des demandes d'indemnisation avait reçu 2 891 demandes provenant du secteur du tourisme, pour un montant total de PHP 121,2 millions, que 997 demandes avaient été approuvées pour un montant de PHP 3,5 millions et que 420 demandes avaient été rejetées.

Intervention de la délégation des Philippines

- 3.5.16 La délégation des Philippines a salué la rapidité avec laquelle l'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1992 ont pris des mesures pour venir en aide aux personnes affectées par la pollution, en mettant en place un bureau de soumission des demandes d'indemnisation qui a permis de traiter rapidement les demandes d'indemnisation, et a pris note du fait que, malgré les difficultés liées au fait que les demandeurs ne disposaient pas de comptes bancaires, le Fonds de 1992 avait trouvé une solution alternative en vue de les indemniser. Elle a également remercié le Secrétariat pour sa visite aux Philippines en janvier 2025 au cours de laquelle la délégation a rencontré les parties prenantes et répondu à leurs préoccupations. La délégation a également pris note des progrès considérables accomplis dans le règlement des demandes d'indemnisation grâce aux efforts et à la collaboration de toutes les parties concernées. La délégation a en outre déclaré que le Gouvernement des Philippines reconnaissait qu'il était important de présenter les demandes d'indemnisation avant l'expiration du délai de prescription, et qu'il procédait actuellement au regroupement des demandes institutionnelles et qu'il informerait le Fonds de 1992 dès que celles-ci seraient prêtes.

Comité exécutif du Fonds de 1992

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

3.6	Sinistres dont les FIPOL ont à connaître – Fonds de 1992 : <i>Gulfstream</i> Document IOPC/APR25/3/6		92EC	
-----	---	--	-------------	--

- 3.6.1 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a pris note des informations contenues dans le document IOPC/APR25/3/6 concernant le sinistre du *Gulfstream*.

- 3.6.2 Le Comité exécutif a rappelé que le chaland articulé *Gulfstream*, remorqué par le remorqueur *Solo Creed*, avait chaviré en date du 5 ou du 6 février 2024, déversant une quantité inconnue de ses 4 652 tonnes de cargaison de fuel-oil de soute « C » persistant, ce qui avait pollué quelque 15 km de la côte de Tobago. Par la suite, des traces et des boulettes d'hydrocarbures ont été rejetées sur la côte de Bonaire (Royaume des Pays-Bas), avant d'être nettoyées par les autorités locales.

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

- 3.6.4 Le Comité exécutif a en outre rappelé que le Fonds de 1992 avait dépêché des experts afin de fournir un avis technique aux autorités et que, début mars 2024, l'Administratrice adjointe/Cheffe du Service des demandes d'indemnisation et un chargé des demandes d'indemnisation s'étaient rendus à Trinité-et-Tobago pour recueillir des informations et rencontrer des représentants du Ministère de l'énergie et des industries énergétiques. Il a été noté que des visites ultérieures à Trinité-et-Tobago avaient été effectuées par l'Administrateur et le Chargé des demandes d'indemnisation.
- 3.6.5 Il a été rappelé que les hydrocarbures avaient fait l'objet de tests qui avaient confirmé leur caractère persistant, comme l'exige le paragraphe 5 de l'article premier de la CLC de 1992, et que la barge répondait à la définition du terme « navire » en vertu du paragraphe 1 de l'article premier de la CLC de 1992 ; par conséquent, la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquaient à ce sinistre.
- 3.6.6 Il a également été rappelé que des premières informations détaillées concernant la propriété, l'immatriculation et la classification du remorqueur et de la barge avant le sinistre figuraient dans le document IOPC/APR24/3/6 et qu'en résumé, bien que le remorqueur soit immatriculé en Tanzanie, il n'existait pas de preuve claire de l'identité de son propriétaire ni d'une éventuelle assurance souscrite pour la barge chargée d'hydrocarbures du fait d'un certain nombre de documents d'immatriculation incomplets ou falsifiés qui avaient été fournis aux autorités. Une déclaration ultérieure d'un homme d'affaires selon laquelle il s'agirait du vrai propriétaire de la barge a été considérée comme une tentative de brouiller les pistes pour détourner l'attention des véritables propriétaires de la barge et du remorqueur.
- 3.6.7 Le Comité exécutif a rappelé que les antécédents de la vente aux enchères de la barge, ses déplacements après avoir été échouée sur une grève pendant environ sept mois, ses graves problèmes d'entretien, l'absence de données d'inspection et d'assurance ainsi que son apparition sur des images satellite aux alentours de la baie de Pozuelo, important port pétrolier (Venezuela), étaient présentés en détail dans le document IOPC/APR24/3/6.
- 3.6.8 Le Comité exécutif a également rappelé que, dans le document, il était indiqué qu'une base de données en ligne avait permis de localiser la barge *Gulfstream* dans la baie de Pozuelo (Venezuela) le 26 janvier 2024. Le remorqueur et la barge ont fait l'objet d'une concordance visuelle près de cet endroit dans la baie de Pozuelo les 27, 29, 30 et 31 janvier 2024.
- 3.6.9 Le Comité exécutif a en outre rappelé que l'imagerie satellite montrait que, le 3 février 2024, après avoir quitté la baie de Pozuelo, le remorqueur et la barge sur un long câble d'attelage se sont dirigés vers le nord-est. Les images satellite de la barge montraient notamment qu'elle laissait déjà échapper une substance huileuse, laissant derrière elle une nappe qui s'étendait sur au moins 40 km. Aucune trace de ce type n'ayant été repérée auparavant, l'on pense que le *Gulfstream* a pris une cargaison au Venezuela alors qu'il se trouvait dans la baie de Pozuelo, peut-être au moyen d'un transfert de navire à navire.
- 3.6.10 Il a été rappelé que, le 6 février 2024, des images satellite montraient que la barge *Gulfstream* avait chaviré au milieu d'une vaste nappe d'hydrocarbures, à environ 16 milles marins au sud-est de Tobago. Selon un document censé représenter une demande de réservation d'un pilote pour le remorqueur *Solo Creed* et sa barge *Culie Boy*, la barge avait pour destination le terminal de Vreed en Hoop de Guyana Power and Light, la compagnie d'électricité publique du Guyana, dans le cadre d'un appel d'offres concernant plusieurs cargaisons. Guyana Power and Light a par la suite nié toute implication dans ce sinistre. Toutefois, d'autres contrats de fourniture d'hydrocarbures à des entités du Guyana ont été mentionnés, sans qu'aucune conclusion n'ait été tirée. Les autorités de Trinité-et-Tobago poursuivent leurs investigations et qu'il n'a donc pas été possible de déterminer la destination finale de la cargaison, ni son propriétaire.

Recherche du remorqueur et de l'identité de son propriétaire, de son immatriculation et de sa classification après le sinistre

- 3.6.11 Il a été rappelé qu'à la suite du sinistre, les recherches engagées afin de localiser le remorqueur *Solo Creed* par les autorités de Trinité-et-Tobago, qui avaient demandé l'aide d'États voisins et de divers États du pavillon, ont fini par permettre aux autorités d'apprendre que le *Solo Creed* avait été saisi en Angola par les autorités angolaises pour avoir franchi les limites d'un certain nombre de zones d'exclusion de champs pétrolifères.
- 3.6.12 Il a été rappelé que les autorités de Trinité-et-Tobago avaient contacté des avocats locaux en Angola pour procéder à une saisie du remorqueur qui pourrait éventuellement mener à une vente judiciaire et pour tenter d'obtenir des informations plus détaillées sur l'identité de son propriétaire. Il a en outre été rappelé que le navire avait été saisi, avec l'intention de le vendre et d'obtenir des informations plus détaillées sur l'identité de son propriétaire au moment du sinistre. Il a également été rappelé que le remorqueur avait été repéré et saisi en Angola par les autorités angolaises, mais qu'il s'était soustrait à la saisie. Il n'a pas été localisé depuis, malgré les efforts engagés pour le retrouver.
- 3.6.13 Le Comité exécutif a pris note du fait qu'on manquait d'éléments précis sur la véritable identité du propriétaire de la barge *Gulfstream* au moment du sinistre. Le Comité exécutif a rappelé que les documents d'immatriculation du navire fournis par l'Autorité maritime de Zanzibar indiquaient que le propriétaire déclaré du remorqueur *Solo Creed*, lors de son voyage de remorquage de la barge *Gulfstream*, était un dirigeant d'une société panaméenne qui possédait également plusieurs autres bâtiments qui transitent entre les ports des Caraïbes, de Colombie et du Venezuela, semblant souvent naviguer dans « l'obscurité », en désactivant les données de suivi de leur Système d'identification automatique (AIS).
- 3.6.14 Le Comité exécutif a rappelé qu'après le sinistre, un « nouveau » certificat d'immatriculation avait été fourni par l'Autorité maritime de Zanzibar en date du 13 février 2024 (six ou sept jours après le sinistre), indiquant cette fois comme propriétaire du remorqueur une société basée à Georgetown (Guyana). Il n'a pas été possible de localiser cette société dans le registre du commerce du Guyana, et les investigations par les autorités de Trinité-et-Tobago se poursuivent.

Enlèvement des hydrocarbures de la barge

- 3.6.15 Il a été noté que des opérations d'enlèvement d'hydrocarbures ont été entreprises par les sauveteurs engagés par les autorités de Trinité-et-Tobago, au moyen de pipelines fixés sur la barge chavirée jusqu'au littoral. Une fois récupérés, les hydrocarbures ont été transportés par des camions-citernes jusqu'à un pétrolier en attente, pour être déchargés dans une raffinerie de Trinité, et au total, 31 998 barils d'hydrocarbures ont été enlevés et livrés à la raffinerie.
- 3.6.16 Il a également été noté que les autorités de Trinité-et-Tobago avaient déclaré qu'elles avaient l'intention de vendre les hydrocarbures récupérés au mieux-disant à un acheteur international, probablement selon les modalités commerciales habituelles de la raffinerie (compte tenu de la teneur en soufre élevée de ces hydrocarbures), afin de rembourser les coûts engagés par les autorités et, ainsi, de réduire leur demande d'indemnisation contre le Fonds de 1992, mais qu'elles rencontraient des difficultés en raison de l'origine présumée des hydrocarbures.

Vente de la barge

- 3.6.17 Le Comité exécutif a noté que la barge avait été vendue pour récupération de la ferraille en mars 2025.

Applicabilité des Conventions

3.6.18 Il a été rappelé qu'au moment du sinistre, Trinité-et-Tobago était partie à la CLC de 1992 et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. La limite de responsabilité du propriétaire de la barge était estimée à 4,51 millions de DTS. Il a été noté qu'au moment du sinistre, ni la CLC de 1992, ni la Convention de 1992 portant création du Fonds n'avaient été mises en œuvre dans la législation nationale de Trinité-et-Tobago, mais que le Secrétariat échangeait avec le bureau du procureur général à Trinité-et-Tobago afin de discuter de la bonne mise en œuvre des Conventions dans le droit interne.

Demandes d'indemnisation

3.6.19 Il a été noté qu'au 28 avril 2025, 290 demandes d'indemnisation pour un montant total de USD 30,3 millions correspondant à une partie des opérations de nettoyage, et incluant 171 demandes d'indemnisation dans le secteur de la pêche à Tobago, avaient été soumises au bureau de coordination. Ces demandes étaient en cours d'évaluation par les experts du Fonds de 1992.

3.6.20 Il a également été noté que des demandes d'indemnisation d'un montant total de £ 13 633, EUR 45 328 et USD 3 434 avaient été soumises par les autorités de Bonaire, qui avaient entrepris des opérations de surveillance avant l'arrivée des hydrocarbures sur leurs côtes, le 26 février 2024, et des opérations de nettoyage par la suite.

3.6.21 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a noté que d'autres demandes correspondant aux coûts liés à l'opération de récupération des hydrocarbures à bord de la barge n'avaient pas encore été soumises et qu'aucune estimation des préjudices susceptibles de faire l'objet de demandes d'indemnisation dans le secteur du tourisme n'était actuellement disponible. Il a été noté que le Secrétariat était en contact avec les demandeurs potentiels afin de connaître l'ampleur de ces préjudices.

Procédure en limitation

3.6.22 Le Comité exécutif a pris note du fait qu'au 28 avril 2025, aucune procédure de limitation n'avait été engagée par le propriétaire enregistré de la barge, qui n'avait pas encore été identifié, et qu'aucune action en justice n'avait été engagée contre le Fonds de 1992.

3.6.23 Le Comité exécutif a noté que l'Administrateur était satisfait du fait que les opérations de nettoyage aient été conclues à Tobago, mais qu'il se disait toutefois préoccupé par le fait que ce sinistre mettait en cause une barge qui semblait ne pas avoir d'assurance, qui était en mauvais état et dont aucun propriétaire enregistré n'avait encore été identifié.

3.6.24 Le Comité exécutif a noté que l'Administrateur encourageait les autorités de Trinité-et-Tobago à étudier toutes les pistes permettant d'identifier le ou les véritables propriétaires de la barge et du remorqueur au moment du sinistre, et de mobiliser toutes les ressources disponibles pour que les propriétaires soient tenus responsables de la pollution et des dépenses engagées, étant donné qu'il semblait qu'un certain nombre de questions restaient en suspens concernant la certification, la propriété et l'immatriculation de la barge *Gulfstream* et son absence d'assurance, ainsi que la légalité de sa cargaison.

Intervention de la délégation de Trinité-et-Tobago

3.6.25 La délégation de Trinité-et-Tobago a exprimé sa gratitude au Secrétariat pour l'assistance fournie et a indiqué que, bien que la pollution par les hydrocarbures ait été éliminée, plusieurs questions restaient en suspens, notamment la vente des hydrocarbures, le traitement des déchets d'hydrocarbures et la localisation du *Solo Creed*. Notant que la vente des hydrocarbures posait des difficultés en raison de

leur origine inconnue, la délégation a indiqué que des mesures étaient prises pour trouver une solution satisfaisante. En ce qui concerne les déchets d'hydrocarbures, la délégation a indiqué qu'un long processus d'appel d'offres avait été lancé afin de trouver une entreprise appropriée et que des progrès avaient été accomplis.

- 3.6.26 La délégation a déclaré avoir reçu l'aide d'autres délégations, notamment celles de la Jamaïque et du Costa Rica, concernant l'origine des hydrocarbures, ainsi que celle du Panama, qui l'a aidée à identifier l'agent représentant le propriétaire de la barge.

Débat

- 3.6.27 Une délégation a déclaré qu'il était regrettable que les propriétaires de la barge et du remorqueur n'aient toujours pas été identifiés et a rappelé que l'Assemblée du Fonds de 1992 avait adopté la Résolution n° 14 lors des sessions de novembre 2023 des organes directeurs afin de sensibiliser aux risques liés aux navires non assurés et peu sûrs, et qu'elle avait publié des directives à l'intention des États Membres pour enquêter sur les circonstances d'un sinistre de pollution par les hydrocarbures mettant en jeu des navires non assurés et peu sûrs. Cette délégation a exhorté tous les États Membres et toutes les parties concernées, y compris les autorités de Trinité-et-Tobago et de l'Angola, à se conformer à la Résolution n° 14 et aux directives, et à coopérer avec le Secrétariat afin de mener des enquêtes plus approfondies pour identifier les propriétaires et les assureurs des navires impliqués dans ce sinistre. Cette délégation a également souligné l'importance de la mise en œuvre appropriée du premier niveau du régime international de responsabilité et d'indemnisation (CLC de 1992), et a regretté que ce sinistre avait constitué un nouveau précédent malheureux. Ces avis ont reçu l'appui d'une autre délégation.
- 3.6.28 Une autre délégation a déclaré qu'en tant qu'État Membre de la CARICOM, elle se tenait fermement aux côtés des autorités de Trinité-et-Tobago et s'engageait à soutenir leurs efforts. Cette délégation a exhorté les autres États Membres à aider à régler rapidement cette affaire.
- 3.6.29 La délégation du Panama a fait la déclaration suivante (original en espagnol) :

« Permettez-moi tout d'abord d'exprimer, au nom de la délégation de la République du Panama, notre profonde tristesse quant au décès de notre grand ami et guide spirituel, le Pape François, qui était le pape des jeunes. Que Dieu l'accueille là où il mérite d'être.

Pour en revenir aux questions qui nous occupent, la République du Panama remercie le Secrétariat pour le point sur la situation présenté dans le document IOPC/APR25/3/6. Nous saisissons cette occasion pour signaler que, à ce jour, nos autorités n'ont été contactées par aucune instance pour les consulter ou vérifier les informations relatives au propriétaire du remorqueur *Solo Creed*, identifié sous le numéro OMI 7505994.

Nos autorités considèrent qu'il est de la plus haute importance de souligner que ledit remorqueur *Solo Creed* n'est pas et n'a jamais été inscrit au registre des navires du Panama. De même, au moment du sinistre, son propriétaire n'était pas une entité juridique constituée dans le cadre de la juridiction panaméenne.

En outre, nous tenons à réitérer les préoccupations exprimées dans la proposition présentée par notre délégation dans le document IOPC/APR25/1/5, dans lequel nous soulignons la nécessité de mettre en place des mécanismes efficaces de communication préalable entre le Secrétariat et les délégations, représentant dignement les États Membres, avant de diffuser des informations — sous forme verbale ou écrite — susceptibles de nuire à l'image ou à la réputation d'un État au niveau international.

Il convient de rappeler que, lors de sessions précédentes, des déclarations ont été faites dans lesquelles la République du Panama et des navires battant pavillon panaméen ont été mentionnés, tant par des États Membres que par le Secrétariat, sans que des preuves claires n'aient été présentées ni qu'une consultation préalable n'ait été menée auprès de nos autorités compétentes pour vérifier les faits. Cette situation réaffirme l'importance et la pertinence de la proposition que nous avons présentée. À cet égard, nous réitérons notre ferme engagement à collaborer à toute enquête qui le requerrait, en fournissant toutes les informations dont nous disposons, dans le but d'aider les États concernés, les FIPOL et tout autre organisme compétent. Tout cela dans le but de renforcer la transparence, de promouvoir un dialogue constructif et d'encourager un respect mutuel. »

Comité exécutif du Fonds de 1992

3.6.30 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a pris note des informations et des interventions de toutes les délégations qui se sont exprimées. Le Comité exécutif a noté que l'Administrateur continuerait de suivre ce sinistre et qu'il ferait rapport de tout fait nouveau à la prochaine session du Comité.

3.7	Sinistres dont les FIPOL ont à connaître – Fonds de 1992 : <i>Marine Honour</i> Document IOPC/APR25/3/7		92EC	
-----	--	--	------	--

3.7.1 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a pris note du document IOPC/APR25/3/7 concernant le sinistre du *Marine Honour*.

3.7.2 Le Comité exécutif a rappelé que, le 14 juin 2024, le *Marine Honour*, un transporteur de produits, se trouvait en position stationnaire au terminal maritime de Pasir Panjang (Singapour), lorsqu'il a été heurté par une drague porteuse, le *Vox Maxima*, ce qui a fait entrer en contact le *Marine Honour* avec le navire à côté duquel il se trouvait, l'*Ever Blink*. La collision a brisé la coque du *Marine Honour*, entraînant le déversement de fuel-oil intermédiaire (IFO) 380 dans l'environnement. Le Comité exécutif a noté qu'à la suite d'enquêtes complémentaires menées par le Secrétariat, la quantité d'hydrocarbures déversés serait proche de 817 m³.

Impact du déversement

3.7.3 Le Comité exécutif a rappelé que le déversement avait affecté des zones situées le long des côtes de Singapour. Des hydrocarbures ont également atteint la côte sud de Johor et la zone est du détroit de Johor en Malaisie.

Opérations d'intervention

3.7.4 Il a été rappelé que les opérations de nettoyage et d'intervention menées à Singapour par les autorités singapouriennes s'étaient achevées le 3 septembre 2024. Les opérations de nettoyage en Malaisie se sont achevées le 16 juillet 2024.

Demandes d'indemnisation

3.7.5 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a pris note du fait que le propriétaire du navire et son assureur, QBE Insurance (Singapore) Pte Ltd (QBE), avaient soumis des demandes d'indemnisation au titre des frais de nettoyage, des frais liés aux activités entreprises pour limiter les risques de pollution ultérieurs et d'un programme de nettoyage des coques des bateaux de plaisance concernés. Au 28 avril 2025, les demandes d'indemnisation soumises par QBE s'élevaient à SGD 7 634 003 et USD 18 276 681. Il a également été noté qu'à la date du 28 avril 2025, le Fonds de 1992 avait approuvé des montants de USD 2 631 927, SGD 2 447 764, USD 2 770 592 et USD 1 189 082 pour les demandes d'indemnisation

émanant de QBE au titre des frais de nettoyage. Il a également été noté que d'autres demandes d'indemnisation présentées par QBE étaient en cours d'évaluation et que d'autres demandes d'indemnisation étaient attendues .

- 3.7.6 Le Comité exécutif a noté que les dépenses engagées par QBE à la suite du sinistre avaient dépassé la limite fixée par la CLC de 1992. Compte tenu de cela, le Fonds de 1992 a accordé un paiement provisoire de USD 11 millions à QBE. Cette somme comprend les montants approuvés et a été déterminée en anticipant les évaluations de nouvelles demandes d'indemnisation à venir, qui seront menées par la même équipe d'experts internationaux impliqués depuis l'ouverture du dossier.
- 3.7.7 S'agissant des frais engagés par le Gouvernement singapourien au titre des opérations d'intervention, le Comité exécutif a noté que l'Autorité maritime et portuaire de Singapour a présenté une demande d'indemnisation s'élevant à SGD 4 140 620 et que Sentosa Development Corporation a présenté une demande d'indemnisation d'un montant de SGD 986 608. Il a également été noté que d'autres demandes d'indemnisation émanant d'organismes gouvernementaux à Singapour étaient attendues, probablement de l'ordre de SDG 15 millions .
- 3.7.8 Il a en outre été noté que des demandes d'indemnisation étaient attendues en provenance des communautés de pêcheurs qui ont été affectées par le sinistre en Malaisie.
- 3.7.9 Le Comité exécutif a noté qu'au 28 avril 2025, 309 demandes d'indemnisation avaient été déposées au Bureau de soumission des demandes d'indemnisation pour un montant total de quelque SGD 19,5 millions et USD 19 millions. Il a été noté qu'au 28 avril 2025, 107 offres avaient été faites, à l'exclusion de QBE, qui s'élevaient à quelque SDG 1,5 million et qu'environ SGD 600 000 avaient été versés ou étaient en cours de versement à titre d'indemnisation .
- 3.7.10 Le Secrétariat a indiqué que, d'après les estimations de l'impact du sinistre, les demandes d'indemnisation ne dépasseront pas la limite du Fonds de 1992.

Procédure en limitation

- 3.7.11 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a rappelé que le propriétaire du *Marine Honour* et QBE avaient limité leur responsabilité en vertu de la CLC de 1992 et constitué le fonds de limitation le 18 octobre 2024.
- 3.7.12 Il a également été rappelé que, le 17 octobre 2024, la Haute Cour de Singapour a fait droit à la demande du propriétaire du *Vox Maxima* de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le Protocole de 1996 (Convention LLMC 76/96). Il a été noté que la Cour a fait droit à la demande du Fonds de 1992 de proroger le délai de présentation de sa requête .

Point de vue de l'Administrateur

- 3.7.13 Le Comité exécutif a pris note des remerciements adressés par l'Administrateur au Gouvernement singapourien pour son intervention efficace face au sinistre, à l'Autorité maritime et portuaire pour avoir accueilli une réunion avec le Fonds de 1992 et à QBE pour sa coopération constante dans le traitement de ce dossier.

Intervention de la délégation de Singapour

- 3.7.14 La délégation de Singapour a remercié l'Administrateur et le Secrétariat pour leur étroite coopération avec les organismes gouvernementaux singapouriens concernés par le sinistre. Elle s'est également

félicité des progrès accomplis dans le traitement des demandes d'indemnisation et le versement des indemnités.

Déclaration de la délégation malaisienne

3.7.15 La délégation malaisienne a fait la déclaration suivante :

« Nous tenons à vous informer de manière complète sur l'état d'avancement du processus de règlement des demandes d'indemnisation résultant du déversement d'hydrocarbures par le *Marine Honour*, survenu au large des côtes de Johor le 17 juin 2024.

À la suite du sinistre, le Département des pêches et l'Association des pêcheurs de la région de Pengerang ont ouvert une enquête conjointe afin d'évaluer l'impact environnemental et socio-économique du déversement. Le sinistre a suscité une vive inquiétude parmi la communauté des pêcheurs côtiers, et a conduit au dépôt de 167 rapports de police par les pêcheurs touchés.

Le déversement a entraîné des répercussions négatives sur quatre grands centres de pêche, à savoir Kg. Sungai Musoh, Teluk Ramunia, Sungai Rengit et Sungai Buntu.

Ces zones, qui sont fortement tributaires de la pêche à petite échelle, ont subi de graves perturbations. L'enquête, qui a duré environ trois semaines, a confirmé que les activités de pêche avaient été totalement suspendues pendant cette période, entraînant une perte totale de revenus pour les pêcheurs concernés.

En réponse, l'Association des pêcheurs de la région de Pengerang, en étroite collaboration avec le Département des pêches, a préparé et soumis, au nom des pêcheurs, les demandes d'indemnisation pertinentes au propriétaire du navire *Marine Honour* le 15 janvier 2025. Début février 2025, le propriétaire du navire a répondu en demandant que les documents soient soumis à nouveau dans le format prescrit par les FIPOL. Cette demande est conforme aux bonnes pratiques internationales et permet une évaluation structurée et transparente des demandes d'indemnisation.

À l'heure actuelle, l'Association des pêcheurs de la région de Pengerang travaille avec diligence à la révision et au reformatage des documents de demande d'indemnisation afin de se conformer aux directives des FIPOL. Les documents révisés devraient être soumis d'ici juin 2025, ce qui constituera une étape importante vers l'obtention d'une réparation pour les communautés affectées. »

Comité exécutif du Fonds de 1992

3.7.16 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a noté que l'Administrateur continuerait de suivre l'évolution du sinistre et rendrait compte de tout fait nouveau à la prochaine session du Comité.

3.8	Sinistres dont les FIPOL ont à connaître – Fonds de 1992 : <i>Terranova</i> Document IOPC/APR25/3/8		92EC	
-----	--	--	------	--

3.8.1 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a pris note du document IOPC/APR25/3/8 concernant le sinistre du *Terranova*.

3.8.2 Le Comité exécutif a rappelé que, le 25 juillet 2024, le *Terranova* avait chaviré et coulé par environ 23 mètres de profondeur à l'est de la baie de Manille (Philippines), après avoir rencontré des conditions météorologiques difficiles dues au typhon Gaemi. En dépit de la rapidité du lancement des

opérations de recherche et de sauvetage, un membre d'équipage a perdu la vie. Le navire transportait une cargaison de 1 468 896 litres d'IFO 230 (fuel-oil intermédiaire).

Opérations d'enlèvement de la cargaison et de nettoyage

- 3.8.3 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a rappelé qu'au total, 97 % de la cargaison avait été récupérée à bord du navire grâce aux activités d'intervention en mer.
- 3.8.4 Il a été noté que, le 23 octobre 2024, les garde-côtes philippins avaient délivré au propriétaire du navire une ordonnance d'enlèvement de l'épave, au motif que les 3 % restants de la cargaison d'hydrocarbures demeuraient un danger pour le milieu marin et qu'en raison de son emplacement, l'épave constituerait un danger pour les opérations d'ancrage et autres opérations.

Demandes d'indemnisation

- 3.8.5 Le Comité exécutif a rappelé que le Fonds de 1992 et Steamship Mutual avaient pris des mesures pour établir conjointement des bureaux de soumission des demandes d'indemnisation dans les provinces de Bataan et de Cavite (Philippines), afin de faciliter la présentation des demandes d'indemnisation résultant du sinistre.
- 3.8.6 Il a été noté que le bureau de soumission des demandes de la province de Bataan avait ouvert le 11 octobre 2024 et qu'au 15 mars 2025, il avait recueilli 2 693 demandes. Le bureau de soumission des demandes de la province de Cavite a ouvert le 16 janvier 2025 et, au 15 mars 2025, il avait recueilli 6 959 demandes.

Versements intérimaires

- 3.8.7 Le Comité exécutif a noté qu'un accord avec Steamship Mutual sur les versements intérimaires au titre de ce sinistre avait été signé le 11 novembre 2024.

Point de vue de l'Administrateur

- 3.8.8 Le Comité exécutif a noté que les estimations de l'impact du sinistre indiquent que les demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution et des mesures de sauvegarde ont dépassé la limite de la CLC de 1992 applicable au *Terranova* et que, compte tenu du nombre anticipé de demandes d'indemnisation, on estime que ce sinistre est susceptible de dépasser la limite fixée par STOPIA 2006 (tel que modifié en 2017).
- 3.8.9 Le Comité exécutif a pris note des remerciements adressés par l'Administrateur au gouvernement philippin et aux autorités locales des zones sinistrées pour leur assistance lors des visites des membres du Secrétariat aux Philippines, ainsi que des remerciements adressés à Steamship Mutual pour sa réaction énergique à ce sinistre et sa coopération continue avec le Fonds de 1992.

Intervention de la délégation des Philippines

- 3.8.10 La délégation des Philippines a remercié le Secrétariat pour le document publié et a exprimé son appréciation vis-à-vis des démarches entreprises par le Fonds de 1992 s'agissant de l'établissement des bureaux de soumission des demandes d'indemnisation et de la mise en place du système de traitement des demandes. La délégation a remercié l'Administrateur et le Secrétariat pour la visite effectuée aux Philippines en janvier 2025 et pour les échanges engagés avec les services du gouvernement local ainsi qu'avec plusieurs organismes du gouvernement national. La délégation a fait remarquer que ces rencontres avaient été utiles au processus de soumission des demandes d'indemnisation et que les réunions de haut niveau avec des représentants des Ministères des transports et de la justice apportaient des perspectives.

- 3.8.11 La délégation des Philippines a salué la signature de l'accord sur les versements intérimaires autorisant l'Administrateur à effectuer des versements intérimaires au titre des demandes d'indemnisation résultant de ce sinistre, ce qui représentait un point important pour le Gouvernement des Philippines et pour les demandeurs affectés par le sinistre.
- 3.8.12 Cette délégation a également indiqué qu'elle œuvre activement à l'amélioration des normes de sécurité maritime ainsi qu'au renforcement des mesures coercitives et qu'elle étudie le recours à des technologies avancées de récupération des hydrocarbures déversés. La délégation a réaffirmé son engagement en faveur de la coopération internationale et des principes qui régissent les FIPOL ainsi que son dévouement à protéger le milieu marin et les communautés côtières des conséquences néfastes de la pollution par les hydrocarbures.

Comité exécutif du Fonds de 1992

- 3.8.13 Le Comité exécutif a noté que l'Administrateur continuerait de suivre ce sinistre et qu'il rendrait compte de tout fait nouveau à la prochaine session du Comité.

3.9	Sinistres dont les FIPOL ont à connaître – Fonds de 1992 : Sinistres survenus en Fédération de Russie Document IOPC/APR25/3/9		92EC	
-----	--	--	-------------	--

- 3.9.1 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a pris note du document IOPC/APR25/3/9 concernant deux sinistres survenus en Fédération de Russie.
- 3.9.2 Le Comité exécutif a noté que, le 15 décembre 2024, deux navires-citernes Volgoneft, le *Volgoneft 212* et le *Volgoneft 239*, ont été pris dans une tempête à l'extrême sud du détroit de Kertch, à l'entrée de la mer Noire. En raison de cette tempête, le *Volgoneft 212* s'est brisé en deux et a coulé, ce qui a coûté la vie à un membre de l'équipage. Le *Volgoneft 239* s'est lui aussi brisé en deux, mais seule sa partie avant a coulé, tandis que l'arrière s'est échoué à proximité du port de Kavkaz.
- 3.9.3 Il a également été noté que les deux navires transportaient une cargaison de mazout, d'un volume total d'environ 8 450 tonnes de cargaison, dont on estime que 2 400 à 5 000 tonnes se sont déversées des deux navires.

Impact du déversement

- 3.9.4 Le Comité exécutif a noté que, sur des images satellite enregistrées au début des sinistres, on pouvait voir deux nappes d'hydrocarbures distinctes dans la zone du détroit de Kertch, les hydrocarbures semblant avoir dérivé vers l'est, jusqu'à atteindre le littoral des districts d'Anapa et de Temriouk le 17 décembre 2024. L'état d'urgence a été déclaré dans les districts d'Anapa et de Temriouk le 17 décembre 2024 et l'état d'urgence régional a été déclaré dans le kraï de Krasnodar le 25 décembre 2024. Début janvier 2025, des informations faisaient état de la présence d'hydrocarbures à Sébastopol, dans la péninsule de Crimée.
- 3.9.5 Le Comité exécutif a pris note du fait que la Fédération de Russie avait fait savoir que le déversement s'étendait sur une superficie de 2 800 mètres carrés et que plus de 300 kilomètres de littoral avaient été affectés. Il a été noté que, par décret du 10 janvier 2025, l'état d'urgence fédéral avait été déclaré et une commission gouvernementale avait été créée.

Opérations d'intervention

- 3.9.6 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a noté que la Fédération de Russie avait fait savoir que 28 navires avaient été mobilisés dans le cadre des opérations de lutte contre la pollution en mer Noire et que

455 groupes interinstitutionnels de suivi avaient été mis en place, faisant appel à des moyens aériens, à des drones, à des navires et à des plongeurs. Plus de 5 000 personnes et 600 unités d'équipement ont été déployées dans le cadre des opérations d'intervention et 18 stations destinées au sauvetage d'espèces sauvages ont été mises en place.

- 3.9.7 Le Comité exécutif a également pris note des informations fournies par la Fédération de Russie précisant les efforts spécifiques de nettoyage s'agissant de la collecte et du traitement d'eau mazoutée, ainsi que de l'enlèvement de sable et de terre contaminés.

Applicabilité des Conventions

- 3.9.8 Le Comité exécutif a noté que la Fédération de Russie est partie à la CLC de 1992 et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Par conséquent, la limite fixée par la CLC de 1992 s'élève donc à 4,51 millions de DTS pour chaque navire.
- 3.9.9 Le *Volgoneft 212* et le *Volgoneft 239* seraient assurés auprès de la Compagnie nationale russe de réassurance (RNRC).

Point de vue de l'Administrateur

- 3.9.10 Le Comité exécutif a noté que l'Administrateur s'était entretenu de manière informelle avec les membres de la délégation russe et que le Fonds de 1992 avait été informé de l'avancement des opérations d'intervention le 7 février 2025.

Déclaration de la délégation de la Fédération de Russie

- 3.9.11 La délégation de la Fédération de Russie a fait la déclaration suivante :

« Le 15 décembre 2024, dans la partie méridionale du détroit de Kertch, à plusieurs kilomètres de la côte, en pleine tempête, deux navires-citernes, le *Volgoneft 212* et le *Volgoneft 239*, se sont brisés au cours d'un intervalle de deux heures. Il n'y a pas eu d'abordage entre les navires. Il s'est agi de deux accidents distincts.

Les deux navires-citernes effectuaient des voyages entre les ports de la Fédération de Russie et transportaient une cargaison de produits pétroliers (fuel-oil lourd) d'un volume total d'environ 9 000 tonnes.

Après que les navires-citernes se sont brisés, les deux parties du navire-citerne *Volgoneft 212*, ainsi que la partie avant du *Volgoneft 239*, ont coulé, tandis que la poupe du second navire-citerne s'est échouée près du cap de Panagia. Les équipages des deux navires-citernes ont été évacués mais, malheureusement, une personne a perdu la vie.

Les faits ont été classés en tant que sinistres maritimes très graves. L'état d'urgence a été déclaré par le Gouvernement.

En raison de ces sinistres, environ 3 100 tonnes de produits pétroliers (fuel-oil lourd) se sont déversées des deux navires.

Au cours du processus d'enquête, les services de police et de justice ont ouvert des enquêtes pénales. Toutes les mesures d'enquête nécessaires sont en cours.

Vingt-huit navires ont participé aux opérations de localisation et de lutte contre la pollution en mer Noire.

Les actions de 455 groupes interinstitutionnels de surveillance ont été organisées. L'aviation, des drones, des navires ainsi que des appareils spéciaux du Ministère chargé des situations d'urgence de la Fédération de Russie, ainsi que des plongeurs, sont mobilisés dans le cadre de la surveillance de la situation.

La Fédération de Russie prend toutes les mesures nécessaires pour localiser et neutraliser les conséquences de ces accidents.

Au 25 avril 2025, environ 1 000 kilomètres de côtes avaient été examinés dans les régions du Kouban et de la Crimée. Plusieurs centaines de milliers de tonnes de sable, de terre et de galets pollués ont été collectées.

La poupe du *Volgoneft 239* s'est échouée près du cap de Panagia. Les hydrocarbures restants ont été pompés, puis la poupe a été découpée en morceaux. Avant début mars 2025, les travaux de démantèlement de la poupe du navire-citerne *Volgoneft 239* se sont terminés plus tôt que prévu, et 744 tonnes de métaux ont été remises en vue d'être recyclées. Une fois achevée la mise au rebut de la poupe du *Volgoneft 239*, le nettoyage de la zone a commencé, et il est d'ores et déjà terminé. Le Ministère chargé des situations d'urgence continue de surveiller quotidiennement la situation dans la zone d'urgence jusqu'à l'élimination complète des conséquences de l'accident.

La situation dans la zone où se trouvent les fragments engloutis des navires demeure stable ; aucune fuite de fuel-oil des citernes n'a été enregistrée. Des plongeurs continuent de surveiller et de contrôler l'état des fragments engloutis du *Volgoneft 212* et du *Volgoneft 239*. Les inspections de tous ces fragments montrent qu'ils sont dans le même état.

La procédure de récupération des épaves des deux navires-citernes a été fixée à l'échelle gouvernementale. Le projet est à présent en cours.

Selon l'agence fédérale des pêches, la situation des ressources biologiques en mer Noire reste toujours bonne. Aucun impact négatif du déversement d'hydrocarbures n'a été enregistré sur la production de poissons et de fruits de mer. Sur la base des résultats des études menées dans les eaux de la mer Noire dans la zone de pêche des ressources biologiques aquatiques, aucun écart de qualité des poissons et fruits de mer capturés n'a été constaté. La pêche a lieu à bonne distance des zones polluées et se déroule selon les procédés habituels. Aucune trace de fuel-oil dans les zones de pêche ou sur les équipements de pêche utilisés dans ce secteur d'activité n'a été constatée.

L'enquête sur le déroulement des faits ayant conduit à ces sinistres est toujours en cours. Les résultats officiels de l'enquête devraient être annoncés à l'échelle gouvernementale.

La Fédération de Russie envisage de soumettre officiellement une demande d'indemnisation aux FIPOL.

Le tribunal arbitral de la région de Krasnodar a décidé d'inviter les FIPOL, en tant que tiers, à envisager d'engager une procédure au civil relative au naufrage des navires-citernes. La notification officielle au Secrétariat devrait suivre par l'intermédiaire du Ministère de la justice de la Fédération de Russie. »

Déclaration de la délégation ukrainienne

3.9.12 La délégation ukrainienne a fait la déclaration suivante :

« L'Ukraine souhaite participer aux débats d'aujourd'hui concernant le sinistre mettant en jeu les navires-citernes russes qui s'est produit le 15 décembre 2024 dans la région du détroit de Kertch, et partager avec les participants les informations dont nous disposons à ce jour. Cette catastrophe s'est produite à proximité immédiate de l'Ukraine, et nous en avons également pleinement ressenti les conséquences.

Tout d'abord, nous tenons à exprimer notre sincère gratitude au Secrétariat pour avoir soumis le document traitant de la situation que la Fédération de Russie s'efforce par tous les moyens de dissimuler à l'attention de la communauté internationale. Dans le même temps, nous invitons instamment le Secrétariat et les États Membres, lors de l'examen de ce sinistre, à accorder une attention particulière au statut du détroit de Kertch. Nous rappelons qu'à la suite de l'occupation d'une partie du territoire de l'Ukraine, l'État agresseur a unilatéralement proclamé le détroit comme relevant de ses eaux intérieures, en violation flagrante du droit international et au mépris des droits souverains de l'Ukraine.

Venons-en maintenant au sinistre lui-même : dans des conditions de tempête, deux navires-citernes russes, le *Volgoneft 212* et le *Volgoneft 239*, tous deux techniquement obsolètes et inaptes au transport de fuel lourd dans de telles circonstances, sont entrés en collision, provoquant un déversement très important d'hydrocarbures. Cette catastrophe a entraîné une série de graves conséquences environnementales dans toute la région de la mer Noire.

La pollution initiale a touché le littoral de la région de Krasnodar, en Russie. Cependant, sous l'influence des courants et des vents, le fuel lourd s'est répandu dans le détroit de Kertch, touchant le littoral de Crimée, en particulier les zones proches de la ville de Kertch et les réserves naturelles telles que la réserve naturelle d'Opukskiy.

La surveillance par satellite à l'aide d'images Sentinel-1 a commencé le 17 décembre 2024 et a confirmé la pollution en cours le long des côtes sud et ouest de la Crimée. Avant le mois de janvier 2025, des nappes d'hydrocarbures atteignant 15 kilomètres de long étaient visibles entre les côtes de Crimée et du Caucase. Le 24 janvier 2025, des masses de fuel lourd ont effectivement été détectées le long du littoral de la région d'Odessa, plus précisément dans les communautés de Lymanska, Tuzlivska et Serhiivska. Des échantillons ont été prélevés et transférés à des laboratoires pour analyse chimique et évaluation des risques.

La catastrophe a gravement affecté l'ensemble de l'écosystème de la mer Noire, causant la mort de plus de 700 oiseaux marins et 61 dauphins, menaçant des zones protégées et faisant peser des risques à long terme sur la biodiversité, la pêche et la santé humaine en raison de la contamination par des hydrocarbures toxiques.

À ce jour, la pollution reste fortement concentrée dans le détroit de Kertch ainsi que le long des côtes sud et ouest de la Crimée. Les propriétés physico-chimiques du fuel lourd font qu'il se dépose progressivement, créant ainsi un risque grave de contamination secondaire par les sédiments. En outre, une pollution localisée a été confirmée le long de la côte nord-ouest de la mer Noire. Les institutions scientifiques ukrainiennes poursuivent une surveillance environnementale complète afin d'évaluer les effets à long terme de cette catastrophe sur les écosystèmes marins et les zones côtières.

Cette catastrophe environnementale et le comportement irresponsable de la Fédération de Russie ont causé des dommages durables à la mer Noire et aux États riverains. En exploitant des

pétroliers obsolètes, en omettant d'informer la communauté internationale et en tardant à prendre des mesures efficaces, la Russie a provoqué une catastrophe dont les conséquences ne pourront pas être résolues en quelques mois mais se feront sentir pendant des générations.

La Fédération de Russie a non seulement manqué à son obligation d'assurer la sécurité de la navigation en exploitant des navires vétustes et inadaptés, mais elle a également activement dissimulé l'ampleur du sinistre. Elle a failli à ses obligations d'informer rapidement les pays voisins et les organisations internationales de ce déversement. En conséquence de cela, la prise de mesures internationales efficaces a été retardée et la gestion des conséquences a été mal organisée, ce qui a entraîné des pertes environnementales et économiques considérables, estimées à plusieurs milliards de dollars, qui affecteront la région pendant des décennies.

Nous appelons la Fédération de Russie à agir de manière responsable, à se conformer au droit international et à garantir la transparence de ses actions. Il est impératif d'informer rapidement la communauté internationale de telles situations d'urgence, plutôt que de dissimuler ou de minimiser l'ampleur des catastrophes.

Nous exhortons également les FIPOL et leurs États Membres à continuer de suivre l'évolution de cette situation, à la maintenir au centre de leurs activités et à veiller à ce que les responsables soient tenus de rendre des comptes. »

Déclaration de la délégation française

3.9.13 La délégation française a fait la déclaration suivante (original : français) :

« J'ai l'honneur d'intervenir au nom de la Présidence polonaise de l'Union européenne puisque, comme cela a été indiqué en début de session, les pouvoirs de la délégation de la Pologne n'ont malheureusement pu être acceptés par les FIPOL. Je le fais avec la permission de la Cheffe de la délégation polonaise ainsi qu'au nom des autres États Membres de l'Union européenne et de la Commission européenne.

Sur le sujet à l'examen, nous rappelons la position constante de l'UE s'agissant de l'intégrité territoriale et de la souveraineté de l'Ukraine, comme rappelé par la délégation de ce pays, et nous sommes particulièrement préoccupés par les sinistres impliquant les navires *Volgoneft 212* et *Volgoneft 239*, navires originellement destinés au transport fluvial et convertis ensuite pour le transport maritime pour lequel ils n'étaient pas conçus, dans la mesure où ils affectent non seulement la Fédération de Russie mais aussi l'Ukraine et la région de la mer Noire.

Nous reconnaissons les difficultés de traiter des sinistres de cette nature, particulièrement lorsqu'ils interviennent dans un contexte de conflit armé, s'agissant de l'accès à l'information, la coopération et la coordination qui peuvent être limités. Mais ces sinistres peuvent avoir des conséquences dramatiques et durables sur les écosystèmes marins, la biodiversité, la pêche et la santé humaine, comme c'est le cas dans la région de la mer Noire, où la pollution reste problématique.

Le suivi de la situation environnementale demeure essentiel pour évaluer et traiter les conséquences de telles catastrophes.

Nous appelons donc la Fédération de Russie à informer les FIPOL des actions entreprises en tant qu'État du pavillon face à cette situation et de celles qu'il entend entreprendre pour empêcher de de tels sinistres à l'avenir. »

Déclaration de la délégation du Royaume-Uni

3.9.14 La délégation du Royaume-Uni a fait la déclaration suivante :

« Le Royaume-Uni se joint à d'autres pays, notamment la France, quant à la déclaration faite au nom des États Membres de l'UE et de la Commission européenne, pour exprimer une certaine préoccupation face à la pollution marine résultant de ce sinistre. La délégation souhaite également rappeler à la Russie la responsabilité qui lui incombe en matière de protection du milieu marin ainsi que sur les questions de l'adéquation, de la sécurité et de la sûreté de la navigation, et invite la Russie à se conformer pleinement à ses obligations internationales à cet égard.

C'est également l'occasion de rappeler à tous les États Membres l'importance du respect de la Résolution 1183(33) de l'Assemblée de l'OMI ainsi qu'aux États du pavillon et aux États du port l'obligation qui leur incombe de veiller à ce que les sinistres liés aux déversements d'hydrocarbures ne présentent pas de risques pour l'environnement.

À ce titre, le Royaume-Uni se joint aux appels lancés à la Fédération de Russie pour qu'elle informe davantage les FIPOL sur les mesures qu'elle a prises et qu'elle compte prendre à l'avenir pour éviter que de tels sinistres se reproduisent, ainsi que sur les mesures de suivi qu'elle a mises en place, afin de permettre à l'Administrateur de continuer à suivre la situation et de rendre compte de toute évolution. »

Débat

3.9.15 Une délégation a déclaré partager les vues exprimées par la délégation française. Une autre délégation a exprimé ses condoléances concernant le membre d'équipage qui a perdu la vie en raison du sinistre mettant en cause le *Volgoneft 212*. Cette délégation a également adressé ses remerciements au Secrétariat pour les informations fournies dans le document. Cette délégation a pris note du fait qu'aucune demande officielle d'assistance n'avait été reçue de la part de la Fédération de Russie et que, par conséquent, le Secrétariat n'avait pas encore été en mesure d'enquêter pleinement sur les circonstances des sinistres. Cette délégation a également pris note du fait que, de prime abord, les sinistres semblaient relever de la CLC de 1992 et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, mais qu'une enquête serait nécessaire afin de déterminer si l'un quelconque des événements énumérés au paragraphe 2 de l'article IV de la Convention de 1992 portant création du Fonds était applicable en l'espèce. Cette délégation a en outre déclaré que la Résolution n° 12 de l'Assemblée du Fonds de 1992 serait également en jeu. La délégation a dit espérer que le Secrétariat, en coopération avec la Fédération de Russie, aurait l'occasion de recueillir des informations pertinentes afin qu'une décision puisse être prise à l'avenir.

Comité exécutif du Fonds de 1992

3.9.16 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a pris note du fait que l'Administrateur continuerait de suivre l'évolution ces sinistres et qu'il rendrait compte de tout fait nouveau lors d'une prochaine session.

* * *