



4 juin 2024

RAPPORT À LA DIVISION DES AFFAIRES MARITIMES ET DU DROIT DE LA MER DU BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES DES NATIONS UNIES

Rapport des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures à la Division des affaires maritimes et du droit de la mer

Objet du document :	Faire rapport au Secrétaire général sur les activités menées par les FIPOL pour appliquer les dispositions pertinentes de la résolution 78/69 de l'Assemblée générale, intitulée « Les océans et le droit de la mer ». Mettre en outre en exergue les principaux faits nouveaux concernant les FIPOL dans le domaine des océans et du droit de la mer.
Résumé analytique :	<p>Les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) sont deux organisations intergouvernementales (le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire) qui accordent une indemnisation pour les dommages par pollution causés par des déversements d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes.</p> <p>En activité depuis plus de 45 ans, les FIPOL ont eu à connaître de plus de 150 sinistres et ont versé quelque £ 766 millions d'indemnités. Depuis l'entrée en vigueur de la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1971 portant création du Fonds) et la mise en place du premier fonds des FIPOL en 1978, l'Organisation est passée de 14 États Membres à 121 États parties à la Convention de 1992 portant création du Fonds, au 1^{er} juin 2024. En outre, 33 États sont parties au Protocole portant création du Fonds complémentaire, adopté en 2003, qui permet de verser des indemnités complémentaires au-delà de celles autorisées par le Fonds de 1992.</p> <p>Les FIPOL continuent de verser des indemnités aux personnes et entités affectées par des dommages dus à la pollution par des hydrocarbures transportés par mer, et le Fonds de 1992 compte à l'heure actuelle 13 dossiers ouverts.</p> <p>Outre le traitement des demandes d'indemnisation, le Secrétariat des FIPOL mène un large éventail d'activités visant à encourager l'adoption et la compréhension à l'échelle mondiale du régime international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et à aider les demandeurs potentiels. Il importe de souligner que le Fonds entretient des rapports étroits avec l'Organisation maritime internationale (OMI) et que les deux organisations coopèrent régulièrement pour traiter de questions relatives à la ratification et à l'application par les États de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.</p>

Les FIPOL échangent régulièrement avec les États Membres, les États non membres et les autres principales parties prenantes en animant diverses activités de formation et de sensibilisation ou en y assistant. Le Secrétariat organise une Académie annuelle, programme d'une semaine destiné à des participants désignés par des États Membres du Fonds de 1992 qui se financent eux-mêmes, ainsi qu'un cours d'introduction plus bref et des activités de formation en ligne sur mesure. Il organise également des ateliers nationaux et régionaux sur le processus de traitement des demandes d'indemnisation et a lancé en 2023 une série de webinaires. Toutes ces activités contribuent à préparer les États Membres en amont d'un éventuel sinistre majeur de pollution par les hydrocarbures et permettent de sensibiliser et d'encourager les États non membres à devenir parties aux conventions concernées.

Le Secrétariat continue en outre de donner régulièrement des conférences à des étudiants en droit maritime appartenant à diverses universités et déploie des efforts considérables pour faire mieux connaître et mieux comprendre l'action des FIPOL, par la publication d'un grand nombre de brochures et de documents et par un investissement accru dans les services d'information en ligne des Organisations (fipol.org).

Du fait de sa réussite, le régime international de responsabilité et d'indemnisation a servi de modèle à la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD), visée au paragraphe 245 de la résolution 78/69. Les FIPOL continuent de collaborer avec le Secrétariat de l'OMI pour aider les États à ratifier le Protocole SNPD de 2010 ou à y adhérer afin de faciliter l'entrée en vigueur aussi rapide que possible de la Convention SNPD de 2010. Au 1^{er} juin 2024, huit États avaient ratifié le Protocole, et plusieurs autres États ont indiqué avoir bien avancé sur la rédaction des textes législatifs de mise en œuvre qui leur permettront de le ratifier, certains prévoyant de ratifier le Protocole dans les deux prochaines années, ce qui déclencherait l'entrée en vigueur de la Convention. Le Secrétariat continue de promouvoir cette Convention importante et exhorte régulièrement les États à compléter leur arsenal conventionnel relatif à la responsabilité et à l'indemnisation en adhérant au Protocole SNPD de 2010.

1 Informations générales

- 1.1 Le Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992) opère dans le cadre d'un régime international accordant des indemnisations pour les dommages dus à une pollution résultant du déversement d'hydrocarbures par des navires-citernes. Le régime repose sur deux traités internationaux créés sous les auspices de l'OMI, à savoir la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1992 sur la responsabilité civile, ou CLC de 1992) et la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1992 portant création du Fonds). La première régit la responsabilité des propriétaires de navires, tandis que la seconde assure une indemnisation complémentaire lorsque le montant versé par le propriétaire du navire ou son assureur ne suffit pas à indemniser intégralement les personnes et entités affectées par un déversement d'hydrocarbures. Il s'agit d'un système unique qui garantit la répartition des coûts liés aux déversements majeurs d'hydrocarbures entre les propriétaires de navires et le secteur pétrolier, les FIPOL étant financés par les entités réceptrices d'hydrocarbures dans les États Membres.

- 1.2 Le montant total d'indemnisation disponible en vertu des Conventions de 1992 s'élève à 203 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (USD 249,5 millions). Peuvent être indemnisés les États, les autorités locales, les entreprises privées et les particuliers tels que les pêcheurs. Depuis leur création, le Fonds de 1992 et son prédécesseur, le Fonds de 1971, ont eu à connaître dans le monde entier de plus de 150 sinistres d'importance variable et ont versé quelque £ 766 millions (USD 978 millions) d'indemnités. Le Fonds de 1992 est financé par des contributions prélevées sur les hydrocarbures qui ont été reçus dans les États Membres après avoir été transportés par mer et compte à l'heure actuelle 121 États Membres. On trouvera en annexe la liste des États Membres du Fonds de 1992.
- 1.3 Le Protocole portant création du Fonds complémentaire, entré en vigueur en 2005, accorde une indemnisation complémentaire aux victimes se trouvant dans les États qui ont adhéré au Protocole portant création du Fonds complémentaire. Le montant total d'indemnisation disponible pour chaque sinistre dans les États qui sont membres du Fonds complémentaire est d'environ 750 millions de DTS (USD 922 millions). À l'heure actuelle, 33 États sont parties au Protocole. On trouvera en annexe une liste des États Membres du Fonds complémentaire.
- 1.4 Le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire sont désignés collectivement sous le nom de Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL). Les deux Fonds partagent un Secrétariat commun, basé à Londres. Au 1^{er} juin 2024, le Secrétariat comptait 26 fonctionnaires issus de 12 États Membres.
- 1.5 L'Administrateur, M. Gaute Sivertsen (Norvège), est le plus haut fonctionnaire des FIPOL et, à ce titre, est responsable de la gestion globale des Fonds.

2 Activités menées par les FIPOL qui intéressent l'application de la résolution 78/69

- 2.1 Les dispositions des paragraphes 229, 242 et 245 de la résolution 78/69 revêtent une importance particulière pour les FIPOL et, à ce titre, on trouvera décrites ci-après les activités récemment menées par l'Organisation qui intéressent lesdites dispositions.
- 2.2 Le Secrétariat entreprend une large gamme d'activités visant à renforcer les relations que les FIPOL entretiennent avec les États Membres et les États non membres, en encourageant à l'échelle mondiale l'adoption et la compréhension du régime international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et en apportant une aide aux demandeurs potentiels. Les Fonds entretiennent des rapports étroits avec l'OMI, et les deux organisations coopèrent régulièrement pour traiter de questions relatives à la ratification et à l'application par les États de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Cette coopération s'est encore renforcée depuis 2016, lorsque les FIPOL ont déménagé dans le bâtiment qui accueille le Siège de l'OMI.
- 2.3 Le Secrétariat organise régulièrement des rencontres, notamment des ateliers nationaux et régionaux, et y participe ; il fait aussi des exposés à l'occasion de conférences. Par ailleurs, les FIPOL contribuent et participent activement aux principales conférences et expositions internationales en matière de déversements d'hydrocarbures, parmi lesquelles Interspill, Oil Spill India et Spillcon.
- 2.4 Le Secrétariat donne régulièrement des conférences à des étudiants en droit maritime appartenant à diverses universités et dispense à des participants désignés par des États Membres du Fonds de 1992 qui se financent eux-mêmes une Académie annuelle prenant la forme d'un programme d'une semaine qui couvre tous les aspects du travail des FIPOL et du régime international d'indemnisation. Les ateliers sur les procédures liées aux demandes d'indemnisation et l'Académie annuelle aident tout particulièrement à préparer les États Membres à d'éventuels sinistres majeurs entraînant une pollution par les hydrocarbures.

- 2.5 Le Secrétariat déploie également des efforts considérables pour faire mieux connaître et mieux comprendre l'action des FIPOL, par la publication d'un grand nombre de brochures et de documents et par un investissement accru dans les services d'information en ligne des Organisations. Le Dossier d'information relatif aux demandes d'indemnisation vise tout particulièrement à préparer les États et les demandeurs potentiels à un éventuel déversement. En plus du Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992, qui énonce les critères de recevabilité appliqués par le Fonds, ce dossier contient également des directives spécifiquement destinées à aider les demandeurs appartenant au secteur de la pêche et de la mariculture ainsi qu'au secteur touristique. Il comprend en outre des directives pour la présentation des demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde, ainsi que des directives pour la présentation des demandes d'indemnisation au titre des dommages à l'environnement.
- 2.6 Les organes directeurs des FIPOL se réunissent habituellement deux fois par an afin de satisfaire aux exigences de l'article 18 de la Convention de 1992 portant création du Fonds et de l'article 16 du Protocole portant création du Fonds complémentaire. Ces articles font entre autres obligation aux organes directeurs de donner des instructions à l'Administrateur concernant l'administration des Fonds et de superviser la bonne exécution des conventions et de leurs propres décisions. Ces sessions leur permettent également d'adopter de nouvelles politiques et pratiques afin que les Conventions continuent de fonctionner comme prévu. Au fil des ans, l'Assemblée du Fonds de 1992 a créé un certain nombre de groupes de travail chargés d'étudier certaines questions relatives au transport des hydrocarbures par mer. Ces groupes de travail ont constitué pour les États des lieux d'échange qui leur ont donné l'occasion de confronter leurs pratiques et leurs expériences respectives dans la prise en charge de sinistres majeurs dus à la pollution par les hydrocarbures et des enjeux connexes et, bien souvent, ont permis aux États de s'entendre sur des pratiques ou des critères uniformes.
- 2.7 Ces dernières années, les groupes de travail ont notamment abouti à la publication de supports utiles aux États Membres concernant des points particulièrement délicats, notamment la facilitation du processus de traitement des demandes d'indemnisation, la compréhension de la définition du terme « navire » au sens de la CLC de 1992 et la gestion des fermetures de pêcheries et des restrictions de la pêche à la suite d'un déversement d'hydrocarbures.
- 2.8 S'agissant du paragraphe 245 de la résolution 78/69, qui encourage les États à envisager de devenir parties au Protocole SNPD de 2010, comme demandé par la conférence internationale qui a adopté la Convention SNPD, le Secrétariat des FIPOL a reçu mandat d'aider le Secrétariat de l'OMI à mettre en place le Fonds SNPD et à préparer la première session de l'Assemblée du Fonds SNPD.
- 2.9 Les FIPOL continuent de collaborer activement avec le Secrétariat de l'OMI pour aider les États à ratifier le Protocole ou à y adhérer afin de faciliter l'entrée en vigueur aussi rapide que possible de la Convention SNPD de 2010. Les FIPOL se sont dotés d'un site Web (hnsconvention.org) et d'une base de données en ligne (le Localisateur SNPD) portant sur les substances nocives et potentiellement dangereuses visées par la Convention et sur les substances qui relèvent de la définition des cargaisons donnant lieu à contribution dans le cadre du Protocole SNPD de 2010. Le dialogue avec les États envisageant de ratifier le Protocole, ainsi qu'avec les acteurs du secteur qui pourraient être affectés par la Convention, s'est poursuivi dans le cadre d'ateliers et par d'autres moyens. Tout récemment, en mai 2024, un atelier s'est tenu au siège de l'OMI et était organisé par les FIPOL, en coopération avec l'OMI. Plus de 200 représentants d'États et du secteur ont participé, en personne ou à distance, à cet événement destiné à aider les États dans leurs travaux en vue de la ratification du Protocole SNPD de 2010, mettant particulièrement l'accent sur la notification des cargaisons de SNPD et les aspects pratiques y relatifs.
- 2.10 Au 1^{er} juin 2024, huit États avaient ratifié le Protocole, et plusieurs autres États ont indiqué avoir bien avancé sur la rédaction des textes législatifs de mise en œuvre nécessaires qui leur permettront de le ratifier, certains prévoyant de ratifier le Protocole dans les deux prochaines années, ce qui déclencherait l'entrée en vigueur de la Convention.

3 Faits nouveaux importants récemment survenus aux FIPOL dans le domaine des océans et du droit de la mer

- 3.1 La Convention de 1992 portant création du Fonds compte actuellement 121 États parties et le Fonds de 1992 traite actuellement des demandes d'indemnisation ou des actions récursoires concernant 13 sinistres. Bien que ce Fonds traite actuellement deux sinistres survenus dans un État Membre du Fonds complémentaire, à savoir ceux de l'*Alfa I* et de l'*Agia Zoni II* (Grèce), il est peu probable que les demandes d'indemnisation soumises dans le cadre de l'un ou l'autre de ces sinistres dépassent les limites prévues par la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 3.2 Le sinistre de pollution survenu le plus récemment dans un État Membre du Fonds de 1992 a été signalé aux FIPOL en février 2024. Il a eu lieu à Trinité-et-Tobago, lorsque le chaland articulé *Gulfstream*, remorqué par le remorqueur *Solo Creed*, a chaviré à environ 16 km au large de Tobago, avant de s'échouer sur un récif à environ 150 mètres de Canoe Bay, sur la côte sud-est de Tobago, déversant une quantité inconnue de ses 4 652 tonnes de cargaison de fuel-oil de soute « C » qui a 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.
- 3.3 Le Comité exécutif du Fonds de 1992, à sa 82^e session en avril 2024, a autorisé l'Administrateur à effectuer des paiements au titre des pertes résultant de ce sinistre. La décision du Comité exécutif faisait suite à la présentation de rapports détaillés concernant le sinistre par le Secrétariat des FIPOL et le Gouvernement de Trinité-et-Tobago et à un consensus entre les États Membres selon lequel la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquaient à ce sinistre. L'Administrateur, l'Administratrice adjointe/Cheffe du Service des demandes d'indemnisation et un Chargé des demandes d'indemnisation se sont depuis rendus à Trinité-et-Tobago pour tenir des réunions avec les autorités et visiter les sites touchés par le déversement. Le Secrétariat met actuellement en place les procédures nécessaires pour recevoir et évaluer les demandes d'indemnisation et verser des indemnités aux demandeurs pouvant y prétendre.
- 3.4 En mars 2023, le *Princess Empress* a coulé au large des Philippines, alors qu'il transportait une cargaison de 800 000 litres de fuel-oil. Il s'en est suivi un déversement d'hydrocarbures qui a été détecté autour de l'endroit où se trouvait le navire et s'est étendu à d'autres zones, causant des dommages de pollution. Le Fonds de 1992 collabore étroitement avec l'assureur, le Shipowners' P&I Club, et avec le Gouvernement des Philippines, et l'Administrateur s'est rendu dans la zone touchée en avril 2023. Le Club et le Fonds ont ouvert un Bureau de soumission des demandes d'indemnisation commun à Calapan (Mindoro oriental), ainsi que plusieurs autres centres de collecte des demandes d'indemnisation, afin de faciliter la présentation des demandes. Les demandes d'indemnisation vont très prochainement dépasser la limite fixée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et il est très probable qu'elles atteignent et dépassent la limite fixée par 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). En vertu de cet accord volontaire, le Club P&I remboursera au Fonds de 1992, jusqu'à concurrence d'un certain montant, les indemnités versées.
- 3.5 À sa session de mai 2023, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé d'autoriser l'Administrateur à effectuer des paiements au titre des pertes résultant de ce sinistre. Le Comité a également autorisé l'Administrateur à signer un accord sur les versements intérimaires avec le Club, qui s'appliquerait rétroactivement.

- 3.6 Des progrès substantiels ont été accomplis dans le cadre de ce sinistre et quelque 38 675 demandes d'indemnisation ont été enregistrées à fin mai 2024, principalement dans le secteur de la pêche. Les versements provisoires ont été achevés en février 2024 et le paiement de quelque £ 10 millions à 23 238 pêcheurs a commencé.
- 3.7 Un sinistre survenu dans le port de Rotterdam (Pays-Bas) en 2018 a soulevé des questions intéressantes sur le plan de l'applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1992. Les hydrocarbures qui se sont déversés du *Bow Jubail* étaient des hydrocarbures de soute, et le propriétaire du navire a fait valoir que le sinistre était couvert par l'article 1.8 de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001). Une cour d'appel a toutefois jugé que, puisque le propriétaire du navire n'avait pas prouvé que le *Bow Jubail* ne contenait pas de résidus d'hydrocarbures persistants au moment du sinistre, il avait donc la qualité de navire au sens de la CLC de 1992. Le Fonds de 1992 a fait appel de cet arrêt afin de soutenir le propriétaire du navire et de respecter les garanties d'une procédure régulière. Cependant, le 31 mars 2023, un arrêt a été rendu par la Cour suprême des Pays-Bas confirmant que la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001 ne s'appliquait pas à ce sinistre et que le *Bow Jubail* avait donc la qualité de navire au sens de la CLC de 1992. On s'attend à ce que le montant total des dommages par pollution dépasse la limite applicable au navire en vertu de la CLC de 1992, auquel cas la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquera au sinistre. STOPIA 2006 s'appliquera en l'espèce et le Fonds de 1992 sera remboursé par le propriétaire du navire jusqu'à concurrence de 20 millions de DTS.
- 3.8 L'Administrateur a déclaré lors de la réunion de mai 2023 des FIPOL que cette affaire pourrait avoir des répercussions sur la définition d'un navire au sens de la CLC de 1992 ou d'un navire au sens de la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001. Le Comité exécutif du Fonds de 1992 l'a autorisé à effectuer des versements au titre de ce sinistre et à signer un accord sur les versements intérimaires avec l'assureur du navire, le Gard P&I Club, qui s'appliquerait rétroactivement.
- 3.9 Lors de la première audience du tribunal de limitation de Rotterdam en septembre 2023, certains demandeurs ont fait valoir que la garantie devant être fournie par le Club P&I du propriétaire du navire devrait également inclure les intérêts légaux courus entre la date du sinistre et la date de constitution du fonds de limitation. En octobre 2023, le tribunal de district de Rotterdam a rejeté la demande du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité au montant de la CLC de 1992. Peu après, le propriétaire du navire a présenté à nouveau une demande visant à limiter sa responsabilité au montant de la CLC de 1992, cette fois-ci en incluant les intérêts. Le 8 mai 2024, le tribunal a fait droit à la demande du propriétaire du navire et ordonné le dépôt du montant de limitation de 13 991 676 DTS avant la mi-juin, décision à laquelle le propriétaire du navire s'est conformé le 28 mai 2024.
- 3.10 Les versements d'indemnités au titre du sinistre survenu en Israël, qui s'est produit en février 2019, et du sinistre de l'*Agia Zoni II*, survenu en Grèce en 2017, se sont poursuivis.
- 3.11 En mai 2022, l'OMI a publié une circulaire à l'intention des États Membres contenant des recommandations concernant les incidences de la situation en mer Noire et en mer d'Azov sur les certificats d'assurance et autres garanties financières, ayant trait au conflit en Ukraine ([LEG.1/Circ.12](#)). La circulaire, qui a déjà été distribuée aux organes directeurs des FIPOL à leurs sessions de mars 2022, énumère les instruments de l'OMI concernés par le conflit en Ukraine, notamment les Conventions de 1969 et de 1992 sur la responsabilité civile. Elle indique notamment que, conformément aux dispositions des Conventions, l'absence d'assurance ou d'autre garantie financière peut se traduire par une indemnisation insuffisante des États et des personnes et entités affectées par la pollution et autres sinistres. En outre, faute d'une assurance suffisante couvrant la responsabilité du propriétaire du navire, les FIPOL et leurs contributeurs peuvent également être exposés au risque de devoir verser la totalité des indemnités en cas de déversements d'hydrocarbures provenant de navires-citernes. Dans cette optique, la circulaire énonce un certain nombre de mesures que les États peuvent prendre.

Les organes directeurs des FIPOL ont pleinement approuvé ces mesures et encouragent les États Membres à respecter les recommandations de la circulaire.

- 3.12 Ces dernières années, le Fonds de 1992 a eu à traiter un nombre croissant de sinistres mettant en cause des assureurs peu fiables, qui ont obligé le Fonds à verser des indemnités d'emblée, omettant le premier niveau d'indemnisation normalement payable par l'assureur du propriétaire du navire en application de la CLC de 1992. Comme indiqué dans la circulaire publiée par l'OMI, les FIPOL pourraient être davantage exposés à de telles situations en raison des plus récentes sanctions imposées, étant donné qu'elles ont augmenté le risque que de plus grands navires-citernes naviguent avec une couverture d'assurance insuffisante, voire sans couverture.
- 3.13 L'Administrateur a présenté des documents aux organes directeurs lors de leurs réunions d'octobre 2023 et d'avril 2024, portant l'attention des États Membres sur l'impact potentiel des sanctions internationales. Il s'est dit préoccupé par le nombre important de navires-citernes menant des opérations dangereuses en étant peu ou pas assurés, ce qui faisait peser un risque sur les États Membres, les contributeurs et les FIPOL, sans que ces derniers aient les moyens d'atténuer ce risque. En avril 2024, il a fait référence au sinistre survenu à Trinité-et-Tobago et à l'incident dans les détroits danois, ainsi qu'à d'autres situations évitées de justesse qui auraient pu donner lieu à de graves sinistres. L'Administrateur a indiqué qu'il avait soulevé cette question lors de la 111^e session du Comité juridique de l'OMI et a ajouté que sa préoccupation avait été partagée par plusieurs États Membres présents à cette réunion.
- 3.14 Lors du débat relatif au sinistre survenu à Trinité-et-Tobago en particulier, plusieurs délégations s'étaient prononcées en faveur d'un examen plus approfondi par le Conseil d'administration du Fonds de 1992 de questions plus générales liées au risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs. La grande majorité des délégations présentes à la réunion ont contribué au débat sur ce sujet et toutes ont convenu que le risque que présentent les navires non assurés et peu sûrs était un enjeu important. Les vives préoccupations exprimées par les délégations ont mené une immense majorité d'États Membres à convenir qu'une résolution pour chaque Fonds, clarifiant ces préoccupations et énonçant les mesures visant à remédier aux principaux problèmes découlant des sinistres mettant en cause de tels navires, devrait être adoptée. Il est prévu que le texte des résolutions soit discuté à la prochaine réunion des organes directeurs des FIPOL en novembre 2024.

4 Observations

Depuis sa prise de fonctions en tant qu'Administrateur des FIPOL en janvier 2022, M. Sivertsen a rappelé son engagement à être au service des États Membres, à protéger les intérêts des FIPOL et à s'adapter à l'évolution des besoins de la société au regard des sinistres majeurs de pollution par les hydrocarbures. Les enjeux actuels auxquels est confronté le Fonds de 1992, mentionnés plus haut aux paragraphes 3.12 à 3.14, sont une source de préoccupation majeure pour M. Sivertsen, qui suivra de près l'évolution de la situation à cet égard. Sa priorité, et celle de l'Organisation, restera le versement rapide et équitable d'indemnités aux victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Il reste déterminé à chercher avec les États Membres, les membres du Secrétariat, le secteur privé et les autres parties prenantes, la meilleure façon de relever les défis qui s'annoncent et d'assurer la réussite pérenne du régime international de responsabilité et d'indemnisation.

ANNEXE
États parties à la fois à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile
et à la Convention de 1992 portant création du Fonds
au 1^{er} juin 2024
(et qui sont donc membres du Fonds de 1992)

121 ÉTATS À L'ÉGARD DESQUELS LA CONVENTION DE 1992 PORTANT CRÉATION DU FONDS EST EN VIGUEUR

Afrique du Sud	Gambie	Nioué
Albanie	Géorgie	Norvège
Algérie	Ghana	Nouvelle-Zélande
Allemagne	Grèce	Oman
Angola	Grenade	Palaos
Antigua-et-Barbuda	Guinée	Panama
Argentine	Guinée-Bissau	Papouasie-Nouvelle-Guinée
Australie	Guyane	Pays-Bas
Bahamas	Hongrie	Philippines
Bahreïn	Îles Cook	Pologne
Barbade	Îles Marshall	Portugal
Belgique	Inde	Qatar
Belize	Iran (République islamique d')	République arabe syrienne
Bénin	Irlande	République de Corée
Brunei Darussalam	Islande	République dominicaine
Bulgarie	Israël	République-Unie de Tanzanie
Cabo Verde	Italie	Royaume-Uni
Cambodge	Jamaïque	Sainte-Lucie
Cameroun	Japon	Saint-Kitts-et-Nevis
Canada	Kenya	Saint-Vincent-et-les Grenadines
Chine ^{<1>}	Kiribati	Samoa
Chypre	Lettonie	Saint-Marin
Colombie	Libéria	Sénégal
Comores	Lituanie	Serbie
Congo	Luxembourg	Seychelles
Costa Rica	Madagascar	Sierra Leone
Côte d'Ivoire	Malaisie	Singapour
Croatie	Maldives	Slovaquie
Danemark	Malte	Slovénie
Djibouti	Maroc	Sri Lanka
Dominique	Maurice	Suède
Émirats arabes unis	Mauritanie	Suisse
Équateur	Mexique	Thaïlande
Espagne	Monaco	Tonga
Estonie	Monténégro	Trinité-et-Tobago
Fédération de Russie	Mozambique	Tunisie
Fidji	Namibie	Türkiye
Finlande	Nauru	Tuvalu
France	Nicaragua	Uruguay
Gabon	Nigéria	Vanuatu
		Venezuela (République bolivarienne du)

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

États parties au Protocole portant création du Fonds complémentaire
au 1^{er} juin 2024
(et qui sont donc membres du Fonds complémentaire)

33 ÉTATS PARTIES AU PROTOCOLE PORTANT CRÉATION DU FONDS COMPLÉMENTAIRE

Allemagne	France	Nouvelle-Zélande
Australie	Grèce	Pays-Bas ^{<2>}
Barbade	Hongrie	Pologne
Belgique	Irlande	Portugal
Canada	Italie	République de Corée
Congo	Japon	Royaume-Uni
Croatie	Lettonie	Slovaquie
Danemark	Lituanie	Slovénie
Espagne	Maroc	Suède
Estonie	Monténégro	Türkiye
Finlande	Norvège	

Un État qui a déposé un instrument d'adhésion, mais à l'égard duquel le Protocole portant création du Fonds complémentaire n'entrera en vigueur qu'à la date indiquée

Maurice

9 juillet 2024

^{<2>}

Les Pays-Bas, Aruba, Curaçao et Saint-Martin sont des partenaires autonomes au sein du Royaume des Pays-Bas. Le Fonds complémentaire n'a pas été élargi à Aruba, Curaçao et Saint-Martin.