



International Oil Pollution
Compensation Funds

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

Fondos internacionales
de indemnización de daños
debidos a contaminación
por hidrocarburos

NOTE EXPLICATIVE

Décembre 2025

INTRODUCTION

L'indemnisation des dommages dus à une pollution résultant du déversement d'hydrocarbures par des navires-citernes est régie par un régime international élaboré sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI). À l'origine, le régime avait pour cadre la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1969 sur la responsabilité civile) et 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). En 1992, ce régime, devenu « ancien » régime, a été modifié par deux protocoles ; les Conventions ainsi modifiées portent le nom de Convention de 1992 sur la responsabilité civile et Convention de 1992 portant création du Fonds. Les Conventions de 1992 sont entrées en vigueur le 30 mai 1996.

La Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur le 24 mai 2002 et le Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1971) a cessé d'exister avec effet au 31 décembre 2014. De nombreux États ont également dénoncé la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. La présente note traite donc du « nouveau » régime, c'est-à-dire de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

La **Convention de 1992 sur la responsabilité civile** régit la responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Elle pose le principe de leur responsabilité objective et instaure un système d'assurance-responsabilité obligatoire. Le propriétaire d'un navire a normalement le droit de limiter sa responsabilité à un montant qui est fonction de la jauge de son navire.

La **Convention de 1992 portant création du Fonds**, qui complète la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, établit un régime d'indemnisation des victimes qui entre en jeu lorsque l'indemnisation prévue aux termes de la Convention sur la responsabilité civile applicable est insuffisante. Le **Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL 92 ou Fonds de 1992)** a été créé en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le Fonds de 1992 est une organisation intergouvernementale mondiale qui a été établie pour administrer le régime d'indemnisation institué par la Convention de 1992 portant création du Fonds. En devenant partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds, un État devient membre du Fonds de 1992. Le siège des FIPOL se trouve à Londres.

Au 31 décembre 2025, 145 États avaient ratifié la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ou y avaient adhéré, tandis que 122 États avaient ratifié la Convention de 1992 portant création du Fonds ou y avaient adhéré. Une liste des États parties figure en annexe.

CONVENTION DE 1992 SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE

Champ d'application

La Convention de 1992 sur la responsabilité civile s'applique aux **dommages dus à la pollution par les hydrocarbures** résultant de déversements d'hydrocarbures **persistants** provenant de **navires-citernes**.

Cette convention vise les dommages par pollution subis sur le **territoire, dans la mer territoriale ou la zone économique exclusive (ZEE)** ou zone équivalente d'un État partie à la Convention. L'État du pavillon du navire-citerne et la nationalité de son propriétaire n'entrent pas en ligne de compte lorsqu'il s'agit de déterminer si la Convention sur la responsabilité civile s'applique.

L'expression « **dommage par pollution** » est définie comme le préjudice ou le dommage causé par une contamination. Les indemnités versées au titre des dommages à l'environnement (autres que le manque à gagner dû à l'altération de l'environnement) sont limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état de l'environnement contaminé qui ont été effectivement prises ou qui le seront.

La notion de dommage par pollution englobe les mesures prises, où que ce soit, pour prévenir ou limiter les dommages par pollution sur le territoire, dans la mer territoriale ou la zone économique exclusive (ZEE) d'un État partie à la Convention (il s'agit de **mesures** dites « **de sauvegarde** »). Les dépenses encourues au titre des mesures de sauvegarde sont recouvrables même si aucun déversement d'hydrocarbures n'est survenu, à condition qu'il y ait une menace grave et imminente de dommages par pollution.

La Convention de 1992 sur la responsabilité civile vise les déversements d'**hydrocarbures en tant que cargaison ou d'hydrocarbures de soute** émanant de bâtiments de mer construits ou adaptés pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et s'applique donc à la fois aux navires-citernes en charge et, dans certaines circonstances, aux navires-citernes à l'état lège (mais pas aux navires à cargaisons sèches).

Les dommages causés par les **hydrocarbures non persistants** ne sont pas visés par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. En conséquence, les déversements d'essence, d'huile diesel légère, de kérosène, etc., ne tombent pas sous le coup de cette convention.

Responsabilité objective

Le propriétaire d'un navire-citerne a une responsabilité objective (c'est-à-dire qu'il est responsable même en l'absence de toute faute) des dommages par pollution causés par des hydrocarbures que son navire a déversés à la suite d'un accident. Le propriétaire du navire n'est dégagé de sa responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile que s'il prouve que :

- a) le dommage résulte d'un acte de guerre ou d'une catastrophe naturelle grave ; ou
- b) le dommage résulte en totalité d'un acte de sabotage commis par un tiers ; ou
- c) le dommage résulte en totalité de la négligence des autorités publiques chargées de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation.

Limitation de la responsabilité

En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le propriétaire d'un navire est habilité, sous certaines conditions, à limiter sa responsabilité. Les plafonds ont été augmentés d'environ 50,37 % le 1^{er} novembre 2003 et s'appliqueront aux sinistres qui surviennent à partir de cette date :

- a) 4 510 000 droits de tirage spéciaux (DTS) (6,18 millions USD) pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités^{<1>};
- b) 4 510 000 DTS (6,18 millions USD), plus 631 DTS (864,1 USD) par unité de jauge supplémentaire, pour un navire dont la jauge brute est comprise entre 5 000 et 140 000 unités ; et
- c) 89 770 000 DTS (122,94 millions USD) pour un navire dont la jauge brute dépasse 140 000 unités.

S'il est prouvé que le dommage par pollution résulte du fait ou de l'omission personnels du propriétaire du navire, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement, le propriétaire du navire est déchu du droit de limiter sa responsabilité.

Canalisation de la responsabilité

Les demandes d'indemnisation pour les dommages par pollution relevant de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ne peuvent être formées que contre la personne au nom de laquelle est immatriculé le navire-citerne en cause. Ceci n'empêche pas les victimes de chercher à se faire indemniser en dehors de cette convention par des personnes autres que le propriétaire. La Convention interdit toutefois l'introduction de demandes contre les préposés ou mandataires du propriétaire, les membres de l'équipage, le pilote, l'affrètement (y compris l'affrètement coque nue), l'exploitant ou l'opérateur du navire, ou bien contre toute personne qui est intervenue dans des opérations d'assistance ou qui a pris des mesures de sauvegarde. Le propriétaire a le droit d'introduire des actions en recours contre des tiers en vertu de la législation nationale.

Assurance obligatoire

Le propriétaire d'un navire-citerne transportant une cargaison de plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants est tenu de souscrire une assurance pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Un certificat attestant que cette assurance a été souscrite doit se trouver à bord. Un tel certificat est également exigé des navires battant le pavillon d'un État qui n'est pas partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile lorsque ces navires touchent ou quittent un port ou une installation terminale d'un État partie à cette convention.

En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, toute demande en réparation de dommages dus à la pollution peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire pour les dommages par pollution.

Compétence des tribunaux

Les actions en réparation relevant de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile contre le propriétaire du navire et son assureur peuvent seulement être introduites devant les tribunaux de l'État partie à la Convention sur le territoire, dans la mer territoriale, la zone économique exclusive ou une zone équivalente duquel le dommage est survenu.

<1> L'unité de compte prévue dans les Conventions de 1992 est le droit de tirage spécial (DTS) tel que défini par le Fonds monétaire international. Dans le présent document, le DTS a été converti en dollars des États-Unis au taux de change en vigueur le 31 décembre 2025, soit 1 DTS = 1,3695 USD.

CONVENTION DE 1992 PORTANT CRÉATION DU FONDS

Le Fonds de 1992 verse des indemnités aux victimes de dommages dus à une pollution par les hydrocarbures dans un État partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds qui ne sont pas pleinement indemnisées en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pour les cas suivants :

- a) le propriétaire du navire est dégagé de sa responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile parce qu'il peut invoquer l'une des exemptions prévues dans ladite Convention ; ou
- b) le propriétaire du navire est dans l'incapacité financière de s'acquitter pleinement de ses obligations en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et son assurance ne suffit pas à satisfaire les demandes d'indemnisation pour les dommages par pollution ; ou
- c) les dommages dépassent le montant de la responsabilité incombant au propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Pour être partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds, un État doit également devenir partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Le Fonds de 1992 ne verse pas d'indemnités si :

- a) le dommage est survenu dans un État qui n'est pas Membre du Fonds de 1992 ; ou
- b) le dommage par pollution résulte d'un acte de guerre ou est dû à un déversement provenant d'un navire de guerre ; ou
- c) le demandeur ne peut pas prouver que le dommage résulte d'un événement mettant en cause un ou plusieurs navires tels que définis (c'est-à-dire un bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison).

Limite de l'indemnisation

Le montant maximal payable par le Fonds de 1992 pour un événement survenu avant le 1^{er} novembre 2003 s'élevait à 135 millions de DTS (184,88 millions USD), ce montant comprenant la somme effectivement versée par le propriétaire du navire (ou par son assureur) en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Ce plafond a été augmenté d'environ 50,37 % le 1^{er} novembre 2003, passant à 203 millions de DTS (278,01 millions USD), uniquement pour les événements qui surviennent à partir de cette date.

Compétence des tribunaux

En vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds, les demandes d'indemnisation formées contre le Fonds de 1992 ne peuvent être présentées que devant les tribunaux de l'État partie à cette convention sur le territoire, dans la mer territoriale, la zone économique exclusive (ZEE) ou une zone équivalente duquel les dommages ont été causés.

L'expérience acquise dans le cadre de sinistres antérieurs montre que la plupart des demandes d'indemnisation font l'objet d'un règlement à l'amiable.

Structure du Fonds de 1992

Le Fonds de 1992 a une **Assemblée** composée de représentants de tous les États Membres. L'Assemblée, qui est l'organe directeur suprême du Fonds de 1992, se réunit en session ordinaire une fois par an. L'Assemblée élit un **Comité exécutif**, composé de 15 États Membres. La principale fonction de ce comité est d'approuver le règlement des demandes d'indemnisation.

Le Fonds de 1992 partage un Secrétariat avec le Fonds complémentaire. Le Secrétariat commun est dirigé par un Administrateur et compte à ce jour 26 fonctionnaires.

Financement du Fonds de 1992

Le Fonds de 1992 est financé grâce aux contributions perçues sur toute personne qui a reçu au cours d'une année civile plus de 150 000 tonnes de pétrole brut et de fuel-oil lourd (**hydrocarbures donnant lieu à contribution**) dans un État partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Assiette des contributions

Les contributions sont fixées en fonction des rapports sur les quantités d'hydrocarbures reçues par les différents contribuables. Un État Membre doit communiquer chaque année au Fonds de 1992 le nom et l'adresse de toutes les personnes qui, dans cet État, sont tenues de contribuer ainsi que des indications sur la quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui a été reçue par chacune de ces personnes. Cela s'applique quelle que soit l'identité du réceptionnaire d'hydrocarbures, à savoir une administration publique, une société nationalisée ou une entreprise privée. Hormis le cas des personnes associées (filiales ou entités sous contrôle commun), seules les personnes qui ont reçu plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution au cours de l'année pertinente sont tenues de le signaler.

Les hydrocarbures donnant lieu à contribution sont comptabilisés à cette fin chaque fois qu'ils sont reçus dans un port ou une installation terminale d'un État Membre à la suite d'un transport par mer. Par **hydrocarbures reçus**, on entend les hydrocarbures reçus dans des réservoirs ou des installations de stockage immédiatement après leur transport par mer. Le lieu du chargement est sans importance dans ce contexte ; les hydrocarbures peuvent être importés de l'étranger, arriver d'un autre port du même État ou avoir été transportés par navire depuis une plate-forme de production au large. Les hydrocarbures reçus afin d'être transbordés à destination d'un autre port ou d'être acheminés par oléoduc sont également considérés comme ayant été reçus aux fins du calcul des contributions.

Paiement des contributions

Les **contributions annuelles** sont perçues par le Fonds de 1992 pour permettre à celui-ci de faire face aux versements prévus en matière d'indemnisation ainsi qu'à ses dépenses administratives au cours de l'année à venir. Le montant à percevoir est fixé chaque année par l'Assemblée. Le Fonds de 1992 dispose d'un fonds général qui couvre les dépenses administratives. Le fonds général prend également en charge le versement des indemnités ainsi que les dépenses liées aux demandes, dans la mesure où le montant global payable par le Fonds ne dépasse pas un seuil par sinistre (4 millions de DTS). Lorsqu'un sinistre amène le Fonds de 1992 à effectuer d'importants paiements d'indemnités et de dépenses afférentes aux demandes, un fonds de demandes d'indemnisation importantes (FDI) est constitué afin de couvrir les versements dépassant le montant que le fonds général devra acquitter au titre de ce sinistre.

L'Administrateur envoie une facture à chacun des contribuables une fois que l'Assemblée a fixé le montant à percevoir au titre des contributions annuelles. Chaque contribuable verse un montant donné par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus. Il existe un système de facturation différée en vertu duquel l'Assemblée fixe le montant total des contributions à percevoir pour une année civile donnée, mais décide que seul un montant total inférieur, qui serait spécifié, devrait être facturé pour paiement au 1^{er} mars de l'année suivante, le solde, ou une partie du solde, devant être facturé plus tard dans l'année, si nécessaire.

Les contributions sont versées directement au Fonds de 1992 par chaque contribuable. Un État n'est pas responsable des contributions perçues sur les contribuables dans cet État, à moins qu'il n'ait volontairement assumé cette responsabilité.

Niveau des contributions

Les indemnités versées par le Fonds de 1992 pour honorer les demandes d'indemnisation présentées au titre de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures peuvent varier sensiblement d'une année à l'autre, entraînant une fluctuation du niveau des contributions. Le tableau ci-après fait état des contributions les plus récentes que le Fonds de 1992 a mises en recouvrement au fonds général et aux fonds des demandes d'indemnisation importantes (FDI), pour la période allant de 2013 à 2025. De plus amples informations ainsi qu'un historique détaillé des contributions mises en recouvrement par le Fonds de 1992 sont disponibles [ici](#).

Contributions annuelles	Date d'exigibilité	Fonds	Total des contributions (GBP)	Contribution par tonne d'hydrocarbures (GBP)
2013	01.03.2014	Fonds général	3 300 000	0,0021077
		FDI constitué pour le <i>Prestige</i>	2 500 000	0,0018429
		FDI constitué pour le <i>Volgoneft 139</i>	7 500 000	0,0048892
2014	01.03.2015	Fonds général	3 800 000	0,0024779
2015	01.03.2016	Fonds général	4 400 000	0,0029061
2016	01.03.2017	Fonds général	9 700 000	0,0062582
		FDI constitué pour l' <i>Alfa I</i>	6 400 000	0,0041634
2017	01.03.2018	Fonds général	1 500 000	0,0009734
		FDI constitué pour l' <i>Agia Zoni II</i>	26 000 000	0,0168720
2018	01.03.2019	Fonds général	5 900 000	0,0037193
		FDI constitué pour l' <i>Agia Zoni II</i>	10 000 000	0,0064666
		FDI constitué pour l' <i>Alfa I</i>	1 675 000	0,0010836
Remboursement		FDI constitué pour le <i>Volgoneft 139</i>	- 3 675 000	- 0,0024278
2019	01.03.2020	Fonds général	2 300 000	0,0014586
		FDI constitué pour l' <i>Agia Zoni II</i>	5 000 000	0,0032333
		FDI constitué pour le <i>Nesa R3</i>	3 600 000	0,0022823

Contributions annuelles	Date d'exigibilité	Fonds	Total des contributions (GBP)	Contribution par tonne d'hydrocarbures (GBP)
2020		Il n'y a pas eu de mise en recouvrement de contributions au fonds général ni aux fonds des demandes d'indemnisation importantes (FDI) en 2020 ^{<2>} .		
2021	01.03.2020	Fonds général	12 200 000	0,0089786
		FDI constitué pour le sinistre survenu en Israël	4 000 000 ^{<3>}	0,0029438
2022	01.03.2023	Fonds général	5 500 000	0,0039604
Remboursement		FDI constitué pour le <i>Hebei Spirit</i>	- 7 300 000	- 0,0048238
2022	01.03.2023	FDI constitué pour le sinistre survenu en Israël	3 000 000	0,0022021
2023	01.03.2024	Fonds général	10 000 000	0,0068670
		FDI constitué pour le <i>Bow Jubail</i>	20 000 000	0,0124882
		FDI constitué pour le <i>Princess Empress</i>	10 000 000	0,0068670
2024	01.03.2025	Fonds général	13 000 000	0,0086430
		FDI constitué pour le <i>Princess Empress</i>	10 000 000	0,0068754
		FDI constitué pour le <i>Gulfstream</i>	10 000 000	0,0066485
		FDI constitué pour le <i>Marine Honour</i>	30 000 000	0,0199454

^{<2>} À sa session de décembre 2020, l'Assemblée du Fonds de 1992 a approuvé la proposition de l'Administrateur visant à combler le déficit estimé du fonds général pour 2021 en souscrivant le 1^{er} mars 2021 un emprunt de 3,9 millions GBP auprès du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Hebei Spirit*, jusqu'au 1^{er} mars 2022, date à laquelle les contributions pour 2021 étaient exigibles. Pour plus d'informations, veuillez cliquer [ici](#).

^{<3>} À sa session de novembre 2021, l'Assemblée du Fonds de 1992 a approuvé la proposition de l'Administrateur de mettre en recouvrement 8 millions GBP au FDI constitué pour le sinistre survenu en Israël, dont 4 millions GBP exigibles au 1^{er} mars 2022, et 4 millions GBP, ou une partie de ce montant, facturés plus tard en 2022, si besoin était.

Contributions annuelles	Date d'exigibilité	Fonds	Total des contributions (GBP)	Contribution par tonne d'hydrocarbures (GBP)
2025	01.03.2025	Fonds général	8 000 000	0,0055355
		FDI constitué pour le <i>Bow Jubail</i>	6 500 000	0,0042006
		FDI constitué pour le <i>Princess Empress</i>	5 000 000	0,0034586
		FDI constitué pour le <i>Marine Honour</i>	15 000 000	0,0104126

PROTOCOLE PORTANT CRÉATION DU FONDS COMPLÉMENTAIRE

Le Protocole portant création du Fonds complémentaire est entré en vigueur le 3 mars 2005, créant ainsi un troisième niveau dans le régime de responsabilité et d'indemnisation qui fournit une indemnisation supplémentaire au-delà du montant prévu par la Convention de 1992 portant création du Fonds pour les dommages dus à la pollution dans les États devenus parties au Protocole. De ce fait, le montant total d'indemnisation disponible pour chaque sinistre au titre des dommages par pollution survenus dans les États qui deviennent membres du Fonds complémentaire est de 750 millions de DTS (1 027 millions USD), y compris les montants dus au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, à savoir 203 millions de DTS (278 millions USD).

Le Fonds complémentaire n'indemniserait qu'au titre des dommages par pollution survenus dans le cadre des sinistres s'étant produits après l'entrée en vigueur du Protocole portant création du Fonds complémentaire.

L'adhésion à ce Fonds complémentaire est facultative et ouverte à tout État Membre du Fonds de 1992. Le Fonds complémentaire, qui est administré par le Secrétariat du Fonds de 1992, est doté de sa propre Assemblée composée de représentants de ses États Membres. À ce jour, 33 États ont ratifié le Protocole ou y ont adhéré.

Tous les ans, des contributions seront versées au Fonds complémentaire au titre de chaque État Membre par toute personne qui a reçu au total dans les ports et les installations terminales de cet État au cours de l'année civile plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures transportées par mer. Toutefois, le système de contributions du Fonds complémentaire diffère de celui du Fonds de 1992 en ce que l'on considère qu'au moins un million de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution a été reçu chaque année dans chacun des États Membres. Dans les États Membres où la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus par les contribuables est inférieure à un million de tonnes, les contribuables seront tenus d'acquitter leur part en fonction des quantités d'hydrocarbures qu'ils auront reçues, le montant restant des contributions dues au Fonds complémentaire étant à la charge des États.

Le Fonds complémentaire dispose d'un fonds général qui couvre les dépenses administratives uniquement. Un fonds des demandes d'indemnisation sera donc mis en place pour tout sinistre au titre duquel le Fonds complémentaire sera appelé à verser des indemnités. Le Fonds complémentaire n'a eu à connaître d'aucun sinistre.

Les contributions les plus récentes mises en recouvrement par le Fonds complémentaire datent de 2017, lorsque l'Assemblée du Fonds complémentaire a décidé de rembourser 830 000 GBP aux contribuables des 19 États Membres qui avaient initialement versé les contributions pour 2006 au fonds général. Elle a également décidé de mettre en recouvrement des contributions pour un montant de 1,5 million GBP, à verser par les contribuables des 31 États qui étaient parties au Protocole portant création du Fonds complémentaire au moment où s'est tenue la session d'avril 2017 de l'Assemblée, comme l'indique le tableau ci-après.

Contributions annuelles	Année de réception des hydrocarbures	Date d'exigibilité	Total des contributions (GBP)	Contribution par tonne d'hydrocarbures (GBP)
2017	2016	01.03.2018	1 500 000	0,0014891 ^{<4>}
Remboursement				
2006	2005	01.03.2018	-830 000	-0,0010249

STOPIA 2006 ET TOPIA 2006

Le régime international de responsabilité et d'indemnisation, institué par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds, visait à garantir le partage adéquat des conséquences économiques des déversements en mer d'hydrocarbures provenant de navires-citernes entre l'industrie pétrolière et le secteur du transport maritime. De manière à corriger le déséquilibre provoqué par la création du Fonds complémentaire qui sera financé par l'industrie pétrolière, l'International Group of P&I Associations (un groupe de 12 assureurs mutualistes qui fournissent à eux tous une assurance en responsabilité à environ 90 % du tonnage mondial de navires-citernes) a mis en place deux accords, à savoir l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006), et l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes (TOPIA 2006).

Ces accords sont conclus volontairement entre propriétaires de navires pour rembourser les indemnités versées par le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire conformément à la Convention. En vertu de STOPIA 2006, le Fonds de 1992 est remboursé par le propriétaire du navire des indemnités versées par le Fonds aux demandeurs à hauteur de 20 millions de DTS (27,39 millions USD). En vertu de TOPIA 2006, le Fonds complémentaire est remboursé par le propriétaire du navire de 50 % des indemnités versées par le Fonds aux demandeurs.

En 2016, ces accords ont fait l'objet d'un examen et de modifications sur la base des 10 ans d'expérience acquise en matière de demandes d'indemnisation depuis leur entrée en vigueur. Les nouvelles versions, à savoir 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) et l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes (TOPIA 2006) (tel que modifié en 2017), sont entrées en vigueur le 20 février 2017.

^{<4>} À sa session d'avril 2017, l'Assemblée du Fonds complémentaire a décidé de rembourser 830 000 GBP à partir du fonds général, le 1^{er} mars 2018, aux contribuables des 19 États Membres qui ont versé les contributions pour 2006 au Fonds complémentaire. Il a été noté qu'une mise en recouvrement tenant compte du plafonnement avait été appliquée aux contributions versées en 2006 en application de l'article 18.1 (Dispositions transitoires) du Protocole portant création du Fonds complémentaire et que le plafonnement serait également appliqué au remboursement de ces contributions. La déduction due au plafonnement et la mise en recouvrement tenant compte du plafonnement sont présentées ci-après :

	Mise en recouvrement par tonne (GBP)
Déduction due au plafonnement, appliquée au remboursement pour les contribuables au Japon	0,0003794
Remboursement supplémentaire pour les contribuables dans d'autres États	-0,0001765

CONCLUSIONS

Les avantages pour un État d'être partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds peuvent être résumés comme suit. En cas d'événement de pollution mettant en cause un navire-citerne, une indemnisation est disponible pour les gouvernements ou autres autorités qui ont encouru des frais au titre des opérations de nettoyage ou des mesures de sauvegarde, et pour les établissements privés ou les particuliers qui ont subi des dommages causés par la pollution. À titre d'exemple, les pêcheurs dont les filets ont été souillés ainsi que les pêcheurs et les hôteliers de stations balnéaires qui ont subi un manque à gagner ont droit à réparation. Cette indemnisation intervient indépendamment du pavillon du navire-citerne, de la nationalité des propriétaires des hydrocarbures ou du lieu de l'événement, à condition que le dommage ait été subi sur le territoire d'un État partie.

La Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds prévoient un relèvement des plafonds d'indemnisation et un élargissement, sur plusieurs points, du champ d'application des Conventions par rapport aux textes initiaux. C'est pourquoi les gouvernements souhaiteront peut-être adhérer aux Protocoles de 1992 modifiant la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds (et non à la Convention de 1969) et devenir ainsi parties aux Conventions telles que modifiées par les Protocoles (les Conventions de 1992). Les Conventions de 1992 entreraient en vigueur à l'égard de l'État en question 12 mois après le dépôt de ses instruments d'adhésion.

Il est conseillé aux États qui sont déjà parties à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile de dénoncer cette convention lors du dépôt de leurs instruments à l'égard des Protocoles de 1992 y relatifs, de telle sorte que la dénonciation de cette convention prenne effet à la date de l'entrée en vigueur des Protocoles à l'égard de cet État.

En ce qui concerne le Protocole portant création du Fonds complémentaire, chaque État devra examiner sa situation afin de déterminer s'il est dans son intérêt de le ratifier ou d'y adhérer.

* * *

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 31 décembre 2025
(et qui sont donc Membres du Fonds de 1992)

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

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

1 État qui a déposé un instrument d'adhésion, mais à l'égard duquel la Convention de 1992 portant création du Fonds n'entrera en vigueur qu'à la date indiquée

Îles Salomon	27 novembre 2026
--------------	------------------

^{<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 31 décembre 2025
(et qui sont donc membres du Fonds complémentaire)

33 ÉTATS PARTIES AU PROTOCOLE PORTANT CRÉATION DU FONDS COMPLÉMENTAIRE

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

1 État qui a déposé un instrument d'adhésion, mais à l'égard duquel la Convention de 1992 portant création du Fonds n'entrera en vigueur qu'à la date indiquée

Îles Salomon	27 novembre 2026
--------------	------------------

États parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile
mais non à la Convention de 1992 portant création du Fonds
au 31 décembre 2025
(et qui ne sont donc pas membres du Fonds de 1992)

24 ÉTATS À L'ÉGARD DESQUELS LA CONVENTION DE 1992 SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE EST EN VIGUEUR

Arabie saoudite	Honduras	Pakistan	Turkménistan
Azerbaïdjan	Indonésie	Pérou	Ukraine
Chili	Jordanie	République de Moldova	Viet Nam
Chine	Koweït	République populaire	Yémen
Égypte	Liban	démocratique de Corée	
El Salvador	Mongolie	Roumanie	
Guatemala	Myanmar	Togo	

États parties à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile
au 31 décembre 2025

31 ÉTATS PARTIES À LA CONVENTION DE 1969 SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE

Arabie saoudite	Équateur	Maldives
Azerbaïdjan	Géorgie	Mongolie
Bénin	Ghana	Pérou
Brésil	Guinée équatoriale	République arabe syrienne
Cambodge	Guyana	République dominicaine
Chili	Honduras	Saint-Kitts-et-Nevis
Costa Rica	Indonésie	Sao Tomé-et-Principe
Côte d'Ivoire	Kazakhstan	Sénégal
Égypte	Koweït	Turkménistan
El Salvador	Liban	
Émirats arabes unis	Libye	

^{<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.