

# LE RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Note explicative établie par le Secrétariat des Fonds internationaux d'indemnisation  
pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

*mars 2010*

## **1 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.

À la suite de plusieurs dénonciations de la Convention de 1971 portant création du Fonds, celle-ci a cessé d'être en vigueur le 24 mai 2002. De nombreux États ont également dénoncé la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. La présente note traite donc principalement 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 (FIPO 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. Ce dernier a son siège à Londres.

Au 4 mars 2010, 124 États étaient Parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, tandis que 105 États avaient ratifié la Convention de 1992 portant création du Fonds. Une liste des États Parties figure en annexe.

## **2 La Convention de 1992 sur la responsabilité civile**

### **2.1 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.

## 2.2 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. Il 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.

## 2.3 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 1er novembre 2003 et s'appliqueront aux sinistres qui surviennent à partir de cette date.

- a) 4 510 000 de droits de tirage spéciaux (DTS) (US\$6,9 millions) pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités;
- b) 4 510 000 de DTS (US\$6,9 millions), plus 631 DTS (US\$964) 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 de DTS (US\$137 millions)<sup><1></sup> pour un navire dont la jauge brute dépasse 140 000 unités.

---

<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 1 mars 2010, soit 1 DTS= US\$1,52771.

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 témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement, le propriétaire du navire est déchu du droit de limiter sa responsabilité.

#### 2.4 **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'affréteur (y compris l'affréteur 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.

#### 2.5 **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.

#### 2.6 **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 ou la zone économique exclusive duquel le dommage est survenu.

### 3 **Convention de 1992 portant création du Fonds**

#### 3.1 **Indemnisation complémentaire**

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 cette 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).

### 3.2 Limite de l'indemnisation

Le montant maximal payable par le Fonds de 1992 pour un événement survenu avant le 1er novembre 2003 s'élève à 135 millions de DTS (US\$206 millions), 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. Ces plafonds ont été augmentés d'environ 50,37% le 1er novembre 2003, passant à 203 millions de DTS (US\$310 millions) pour les événements qui surviennent à partir de cette date.

### 3.3 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 ou la zone économique exclusive (ZEE) 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.

### 3.4 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 de 1971 et le Fonds complémentaire (voir paragraphes 4.2 et 6.2 ci-dessous). Le Secrétariat commun est dirigé par un Administrateur et compte à ce jour 27 fonctionnaires.

### 3.5 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 contributeurs. 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 est vrai 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. Chaque contributeur verse un montant donné par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus. Le montant à percevoir est fixé chaque année par l'Assemblée.

L'Administrateur envoie une facture à chacun des contributeurs une fois que l'Assemblée a fixé le montant à percevoir au titre des contributions annuelles. 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 1er 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 contributeur. Un État n'est pas responsable des contributions perçues sur les contributeurs 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 des niveaux des contributions. Le tableau ci-dessous fait état des contributions mises en recouvrement par le Fonds de 1992 pour la période allant de 1996 à 2008.

Contributions annuelles	Date d'exigibilité	Contribution totale	Contribution par tonne
		£	£
1996	01.02.1997	4 000 000	0,0110440
	01.09.1997	10 000 000	0,0188066
1997	01.02.1998	9 500 000	0,0114295
	<i>Perception différée maximale</i>	30 000 000	<i>(Il n'y a pas eu de perception différée)</i>
1998	01.02.1999	28 200 000	0,0400684
	01.09.1999	9 000 000	0,0134974
1999	Crédit : 01.03.2000	-3 700 000	-0,0056467
	01.09.2000	53 000 000	0,0552651
2000	01.03.2001	49 500 000	0,0545770
	<i>Perception différée maximale</i>	43 000 000	<i>(Il n'y a pas eu de perception différée)</i>
2001	01.03.2002	41 000 000	0,0428439
	<i>Perception différée maximale</i>	21 000 000	<i>(Il n'y a pas eu de perception différée)</i>
2002	01.03.2003	31 000 000	0,0274518
2003	01.03.2004	82 000 000	0,0052994
	<i>Perception différée maximale</i>	40 500 000	<i>(Il n'y a pas eu de perception différée)</i>
2004	01.03.2005	37 800 000	0,0273362
2005	01.03.2006	0	
	<i>Perception différée maximale</i>	5 500 000	<i>(Il n'y a pas eu de perception différée)</i>
2006	01.03.2007	3 000 000	0,0020156
2007	01.03.2008	3 000 000	0,0019699
2008	01.11.2008	50 000 000	0,0328304
2008	01.03.2009	10 000 000	0,0064870
	<i>Perception différée maximale</i>	85 500 000	<i>(Il n'y a pas eu de perception différée)</i>
2009	01.03.2010	0	

#### **4 Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures**

Le 3 mars 2005 un troisième niveau d'indemnisation a été mis en place sous forme d'un Fonds complémentaire créé en vertu d'un Protocole adopté en 2003. À ce jour, 26 États ont ratifié ce Protocole.

Le Fonds complémentaire fournit une indemnisation complémentaire supérieure au montant d'indemnisation disponible en vertu de 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 (US\$1 145,7 millions), 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 (US\$310 millions).

Le Fonds complémentaire n'indemnise qu'au titre des dommages par pollution survenus dans le cadre des sinistres s'étant produits après l'entrée en vigueur de ce Protocole.

L'adhésion à ce Fonds complémentaire est facultative, et ouverte à tout État Membre du Fonds de 1992.

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, aux fins du versement des contributions, on considèrera qu'un minimum de 1 million de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution aura été reçu chaque année dans chaque État Membre.

Le Fonds complémentaire n'a eu à connaître d'aucun sinistre. Le tableau ci-dessous fait état des contributions mises en recouvrement par le Fonds complémentaire en 2006 pour couvrir ses dépenses administratives.

Contributions annuelles	Date d'exigibilité	Contribution totale	Contribution par tonne
		£	£
2006	01.03.2007	1 400 000	0,0017223

Le Fonds complémentaire, qui est administré par le Secrétariat du Fonds de 1992 (voir section 3.4), a sa propre Assemblée composée de représentants de ses États Membres.

## **5 STOPIA 2006 et TOPIA 2006**

Le régime international d'indemnisation à deux niveaux, institué par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds, visait à garantir le partage équitable 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 Clubs (un groupe de 13 assureurs mutualistes qui fournissent à eux tous une assurance en responsabilité à environ 98 % du tonnage mondial de navires-citernes) a mis en place un dispositif d'indemnisation volontaire établi par 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 deux accords, entrés en vigueur le 20 février 2006, sont juridiquement contraignants.

Le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire continueraient, pour les sinistres relevant des accords STOPIA 2006 et TOPIA 2006, d'être tenus d'indemniser les demandeurs conformément à la Convention de 1992 portant création du Fonds et au Protocole portant création du Fonds complémentaire respectivement. Les Fonds se feraient ensuite rembourser par le propriétaire du navire conformément aux dispositions des accords STOPIA 2006 et TOPIA 2006. En vertu de l'accord STOPIA 2006 le montant maximum de limitation est porté, à titre volontaire, à 20 millions de DTS (US\$30,5 millions) pour les navires-citernes d'une jauge brute égale ou inférieure à 29 548 tonneaux ayant causé des dommages dans les États Membres du Fonds de 1992. En vertu de TOPIA 2006, le Fonds complémentaire est en droit de recevoir du propriétaire du navire le remboursement de 50 % des indemnités qu'il aura versées aux demandeurs si le sinistre met en cause un navire relevant dudit accord.

Les accords STOPIA 2006 et TOPIA 2006 prévoient également qu'il sera procédé à un examen après 10 ans d'expérience accumulés en matière de demandes d'indemnisation pour des dommages par pollution pendant la période 2006-2016, puis par la suite à un examen tous les cinq ans.

## **6 'L'ancien' régime: la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds**

### **6.1 La Convention de 1969 sur la responsabilité civile**

La Convention de 1969 sur la responsabilité civile est entrée en vigueur en 1975. Au 4 mars 2010, 38 États étaient Parties à la Convention (voir la liste en annexe).

Les principales caractéristiques de cette convention sont analogues à celles de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, sauf sur les points suivants.

Contrairement à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, la Convention de 1969 ne s'applique qu'aux dommages par pollution subis sur le territoire (y compris la mer territoriale) d'un État Partie à la Convention. En outre, elle ne couvre que les dommages causés ou les mesures prises après la survenance d'un sinistre qui a entraîné une fuite ou un rejet d'hydrocarbures. La Convention ne s'applique donc pas aux mesures visant à éliminer une simple menace, c'est-à-dire aux mesures de sauvegarde qui ont été prises avec tant de succès qu'il n'y a, en fait, pas eu de déversement d'hydrocarbures du navire-citerne en cause.

La Convention de 1969 sur la responsabilité civile ne s'applique qu'aux navires qui transportent effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, c'est-à-dire généralement les navires-citernes en charge. La Convention de 1969 ne couvre donc pas les déversements en provenance de navires-citernes qui surviennent lors d'un voyage sur lest, ni les déversements d'hydrocarbures de soute émanant de navires autres que des navires-citernes.

En vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire est habilité à limiter sa responsabilité à raison d'un montant beaucoup moins élevé qu'en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, soit 133 DTS (US\$203) par tonneau de jauge du navire ou 14 millions de DTS (US\$21,4 millions), si ce dernier montant est inférieur.

En vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire peut être déchu du droit de limiter sa responsabilité si un demandeur prouve que l'événement résulte de la faute personnelle du propriétaire.

En vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, les demandes au titre des dommages par pollution ne peuvent être formées qu'à l'encontre du propriétaire officiel du navire en cause. Cela n'empêche pas les victimes de demander réparation en dehors du cadre de cette convention auprès de personnes autres que le propriétaire. Toutefois, la Convention interdit l'introduction de demandes contre les préposés ou mandataires du propriétaire. Le propriétaire est en droit d'intenter une action en recours contre des tiers conformément à la législation nationale.

## 6.2 Convention de 1971 portant création du Fonds

Le Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOI 71 ou Fonds de 1971) a été créé en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds lorsque celle-ci est entrée en vigueur en 1978. La Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur le 24 mai 2002 et ne s'applique donc pas aux sinistres survenus après cette date.

Le montant total des indemnités que le Fonds de 1971 doit verser pour un événement est bien inférieur au montant maximal payable par le Fonds de 1992, soit 60 millions de DTS (US\$92 millions), ce montant comprenant la somme effectivement versée par le propriétaire du navire (ou son assureur) en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

Dans la grande majorité des sinistres que le Fonds de 1971 a traités, toutes les demandes ont fait l'objet d'un règlement à l'amiable.

Avant que le Fonds de 1971 ne puisse être liquidé, celui-ci devra remplir son obligation d'indemniser les victimes de sinistres survenus lorsque la Convention de 1971 portant création du Fonds était en vigueur. Pendant la période de liquidation, c'est le Conseil d'administration - composé de tous les États ayant été à un moment quelconque Membres du Fonds de 1971 - qui agit en son nom. Comme indiqué plus haut (voir le paragraphe 3.4), le Fonds de 1971 partage un Secrétariat avec le Fonds de 1992.

Le Fonds de 1971 a été financé de la même façon que le Fonds de 1992.

## 7 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 Membre du Fonds de 1992.

Comme il a été indiqué précédemment, la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds ont été dénoncées par un certain nombre d'États et la Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur le 24 mai 2002. En outre, 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 aux Conventions de 1969 et de 1971) et devenir ainsi Parties aux Conventions telles que modifiées par les Protocoles (les Conventions de 1992). Les Protocoles entreraient en vigueur à l'égard de l'État en question 12 mois après le dépôt de son/ses instrument(s) 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 leur(s) instrument(s) à l'égard du Protocole de 1992 y relatif, 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.

\* \* \*

**ANNEXE**

**États Parties à la fois au Protocole de 1992 modifiant la Convention sur la responsabilité civile et au Protocole de 1992 modifiant la Convention portant création du Fonds**

au 4 mars 2010

*(et qui sont donc Membres du Fonds de 1992)*

<i>103 États à l'égard desquels le Protocole modifiant la Convention portant création du Fonds est en vigueur</i>		
Afrique du Sud	Finlande	Norvège
Albanie	France	Nouvelle-Zélande
Algérie	Gabon	Oman
Allemagne	Géorgie	Panama
Angola	Ghana	Papouasie-Nouvelle-Guinée
Antigua-et-Barbuda	Grèce	Pays-Bas
Argentine	Grenade	Philippines
Australie	Guinée	Pologne
Bahamas	Hongrie	Portugal
Bahreïn	Îles Cook	Qatar
Barbade	Îles Marshall	République de Corée
Belgique	Inde	République dominicaine
Belize	Irlande	République islamique d'Iran
Brunéï Darussalam	Islande	République-Unie de Tanzanie
Bulgarie	Israël	Royaume-Uni
Cambodge	Italie	Saint-Kitts-et-Nevis
Cameroun	Jamaïque	Saint-Vincent-et-les-Grenadines
Canada	Japon	Sainte-Lucie
Cap Vert	Kenya	Samoa
Chine (Région administrative spéciale de Hong-Kong)	Kiribati	Seychelles
Chypre	Lettonie	Sierra Leone
Colombie	Libéria	Singapour
Comores	Lituanie	Slovénie
Congo	Luxembourg	Sri Lanka
Croatie	Madagascar	Suède
Danemark	Malaisie	Suisse
Djibouti	Maldives	Tonga
Dominique	Malte	Trinité-et-Tobago
Émirats arabes unis	Maroc	Tunisie
Equateur	Maurice	Turquie
Espagne	Mexique	Tuvalu
Estonie	Monaco	Uruguay
Fédération de Russie	Mozambique	Vanuatu
Fidji	Namibie	Venezuela
	Nigéria	
<i>2 États qui ont déposé un instrument de ratification, mais à l'égard desquels le Protocole modifiant la Convention portant création du Fonds n'entrera en vigueur qu'à la date indiquée</i>		
République arabe syrienne		24 avril 2010
Benin		5 février 2011

**États Parties au Protocole de 2003 portant création d'un Fonds complémentaire international d'indemnisation  
pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures**  
au 4 mars 2010  
*(et qui sont donc Membres du Fonds complémentaire)*

<i>26 États à l'égard desquels le Protocole de 2003 est en vigueur</i>		
Allemagne	Finlande	Maroc
Australie	France	Norvège
Barbade	Grèce	Pays-Bas
Belgique	Hongrie	Pologne
Canada	Irlande	Portugal
Croatie	Italie	Royaume-Uni
Danemark	Japon	Slovénie
Espagne	Lettonie	Suède
Estonie	Lituanie	

**États Parties au Protocole de 1992 modifiant la Convention sur la responsabilité civile mais non au Protocole  
de 1992 modifiant la Convention portant création du Fonds**  
au 4 mars 2010  
*(et qui ne sont donc pas Membres du Fonds de 1992)*

<i>19 États à l'égard desquels le Protocole modifiant la Convention sur la responsabilité civile est en vigueur</i>		
Arabie saoudite	Indonésie	République arabe syrienne
Azerbaïdjan	Koweït	République de Moldova
Chili	Liban	Roumanie
Chine	Mongolie	Ukraine
Égypte	Pakistan	Vietnam
El Salvador	Pérou	Yémen
Îles Salomon		
<i>1 État qui a déposé un instrument de ratification, mais à l'égard duquel le Protocole modifiant la Convention sur la responsabilité civile n'entrera en vigueur qu'à la date indiquée</i>		
Turkménistan		21 septembre 2010

**États Parties à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile**  
au 4 mars 2010

<i>38 États qui ont ratifié la Convention de 1969 sur la responsabilité civile</i>		
Arabie saoudite	Géorgie	Maldives
Azerbaïdjan	Ghana	Mauritanie
Bénin	Guatemala	Mongolie
Brésil	Guinée équatoriale	Nicaragua
Cambodge	Guyana	Pérou
Chili	Honduras	République arabe syrienne
Costa Rica	Indonésie	République dominicaine
Côte d'Ivoire	Jamahiriya arabe libyenne	Saint-Kitts-et-Nevis
Égypte	Jordanie	Sao Tomé-et-Principe
El Salvador	Kazakhstan	Sénégal
Émirats arabes unis	Koweït	Serbie
Équateur	Lettonie	Turkménistan
Gambie	Liban	

*Note : La Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur le 24 mai 2002*