



INTERNATIONAL
OIL POLLUTION
COMPENSATION
FUNDS 1971
AND 1992

FONDS INTERNATIONAUX
D'INDEMNISATION DE 1971
ET DE 1992 POUR LES
DOMMAGES DUS À LA
POLLUTION PAR LES
HYDROCARBURES

FONDOS INTERNACIONALES
DE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A LA
CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS
DE 1971 Y 1992

NOTE À L'INTENTION DE LA PRESSE

EXTINCTION DE LA CONVENTION DE 1971 PORTANT CRÉATION DU FONDS

PERSONNE À CONTACTER: MÅNS JACOBSSON - 020 7592 7100

21 MAI 2002

L'une des deux composantes initiales du régime mondial chargé d'indemniser les victimes d'une marée noire appartiendra bientôt à l'histoire ancienne. En effet, la Convention 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) cesse d'être en vigueur le 24 mai 2002.

Le régime international d'indemnisation

Le régime international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution reposait initialement sur deux conventions: la Convention 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 de 1971 portant création du Fonds. En vertu de ces conventions, l'indemnisation pour les dommages imputables à une pollution par les hydrocarbures persistants provenant d'un pétrolier se limite à un montant total de 60 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (soit environ £52 millions ou US\$76 millions).

En 1992, deux protocoles sont venus modifier ce régime, désormais dit 'ancien'. Les nouvelles conventions ainsi modifiées - Convention de 1992 sur la responsabilité civile et Convention de 1992 portant création du Fonds, sont entrées en vigueur le 30 mai 1996. D'un montant de 135 millions de DTS (soit environ £118 millions ou US\$172 millions), les plafonds d'indemnisation prévus par les Conventions de 1992 sont bien supérieurs à ceux qui existaient en vertu des conventions initiales. En outre, le champ d'application des Conventions de 1992 est plus vaste.

Les régimes mis en place par les Conventions portant création d'un Fonds sont administrés par deux organisations intergouvernementales créées par les États Membres: les Fonds internationaux d'indemnisation de 1971 et de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, connues sous le nom de FIPOL.

La Convention de 1971 portant création du Fonds s'éteint

Citons Måns Jacobsson, Administrateur des FIPOL: "À mesure que les États ont quitté le Fonds de 1971 pour rejoindre le Fonds de 1992, l'ancien régime a perdu de son importance. Par ailleurs, à la fin de l'année dernière, le volume total des hydrocarbures sur lequel on se fonde pour calculer les contributions au Fonds de 1971 a chuté: de son montant maximum de 1 200 millions de tonnes, il est tombé à tout juste 8 millions de tonnes. Or, cette baisse risquait d'accroître de beaucoup la charge financière pesant sur les États encore membres du Fonds de 1971. Autre inquiétude: tant que la Convention de 1971 portant création du Fonds restait en vigueur, il y avait un risque que le Fonds de 1971 ne soit pas en mesure de faire face à ses obligations de verser des indemnités aux victimes en cas de nouveau sinistre. Des mesures ont donc été prises pour mettre fin à la Convention de 1971 portant création du Fonds."

Dans sa version initiale, la Convention de 1971 portant création du Fonds serait restée en vigueur jusqu'à ce que le nombre des États contractants soit inférieur à trois. Or, en octobre 1999, l'organe directeur du Fonds de 1971 a relevé qu'il était peu probable que le nombre des États contractants atteigne ce niveau dans un avenir proche. Il a donc prié l'Organisation maritime internationale (OMI) de convoquer une Conférence diplomatique chargée d'adopter un Protocole pour modifier cette obligation. Ladite Conférence diplomatique, tenue en septembre 2000, a effectivement adopté un Protocole en vertu duquel la Convention de 1971 portant création du Fonds cesserait d'être en vigueur lorsque le nombre des États contractants serait inférieur à 25. Grâce à de récentes dénonciations de la Convention de 1971 portant création du Fonds, c'est le 24 mai 2002 que ce chiffre sera atteint. La Convention cessera donc d'être en vigueur à cette date-là et ne s'appliquera plus aux sinistres qui surviendraient après cette date.

Et Måns Jacobsson d'ajouter: "Je lance un appel pressant aux 18 membres restants du Fonds de 1971 qui n'ont pas encore ratifié les Conventions de 1992 pour qu'ils le fassent le plus rapidement possible, faute de quoi ils ne bénéficieraient d'aucune protection (à l'exception de celle du propriétaire du navire et de son assureur en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile) si un sinistre survenu après le 24 mai 2002 devait causer des dommages par pollution. En ratifiant les Conventions de 1992, ils bénéficieraient en outre des montants d'indemnisation plus élevés qu'offrent ces conventions".

L'extinction de la Convention de 1971 portant création du Fonds ne signifie pas pour autant la liquidation du Fonds de 1971, lequel devra continuer de remplir ses obligations en ce qui concerne les demandes d'indemnisation en suspens dans le cadre de sinistres survenus avant l'extinction de la Convention – ce qui risque de prendre plusieurs années, et sera pris en charge par le Conseil d'administration.

Sinistres au titre desquels les FIPOL ont été amenés à intervenir

Depuis sa création en 1978, le Fonds de 1971 a été amené à intervenir dans 107 sinistres, et a versé plus de £283 millions ou US\$413 millions d'indemnités. Quant au Fonds de 1992, jusqu'à présent, il est intervenu dans 15 sinistres et a versé £61 millions ou US\$88 millions à titre d'indemnisation.

Pour la grande majorité des sinistres, l'ensemble des demandes a fait l'objet de règlements à l'amiable. À ce jour, des actions en justice ont été intentées contre les FIPOL dans sept cas uniquement et, dans la plupart de ces cas, pour un nombre restreint de demandes uniquement.

Depuis 1990, les sinistres les plus graves pour lesquels les FIPOL aient eu à intervenir sont les suivants: le *Haven* (Italie, 1991), l'*Aegean Sea* (Espagne, 1992), le *Braer* (Royaume-Uni, 1993), le *Sea Prince* (République de Corée, 1995), le *Sea Empress* (Royaume-Uni, 1996), le *Nakhodka* (Japon, 1997), le *Nissos Amorgos* (Venezuela, 1997), l'*Evoikos* (Singapour, Malaisie et Indonésie, 1997) le *Pontoon 300* (Émirats arabes unis, 1998), l'*Erika* (France, 1999) et le *Baltic Carrier* (Danemark et Suède, 2001).

L'avenir du régime international d'indemnisation

Le nombre des États Membres du Fonds de 1992 ne cesse de s'accroître, et sera de 77 en mai 2003. Le Fonds de 1992 compte désormais plusieurs États qui n'avaient jamais été membres du Fonds de 1971, et l'on pense que bien d'autres États vont se retrouver prochainement au Fonds de 1992.

En octobre 2000, à la demande de plusieurs États Membres du Fonds de 1992, le Comité juridique de l'OMI a adopté deux résolutions augmentant d'environ 50% les plafonds d'indemnisation en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Les nouveaux plafonds seront effectifs à compter du 1er novembre 2003 et porteront à 203 millions de DTS (£177 millions ou US\$257 millions) le montant total disponible en vertu des conventions de 1992.

Depuis 2000, un Groupe de travail du Fonds de 1992 se penche sur les possibilités d'améliorer le système international d'indemnisation.

Ce Groupe de travail a établi un protocole modifiant la Convention de 1992 portant création du Fonds qui porterait création d'un Fonds complémentaire qui prendrait à sa charge les indemnités au-delà des sommes

disponibles en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds, et ce dans le but d'indemniser intégralement toutes les victimes, même dans les cas de marée noire les plus graves. Le Fonds complémentaire envisagé ne verserait d'indemnité que dans les États ayant ratifié le protocole et serait financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures - comme l'est le Fonds de 1992, c'est-à-dire que les contributions au Fonds seraient calculées sur le volume d'hydrocarbures reçu dans les États ayant ratifié le protocole. Celui-ci serait facultatif: les États choisiraient soit de le ratifier soit de rester dans le système du Fonds de 1992. Une Conférence diplomatique se tiendra sous les auspices de l'OMI, du 12 au 16 mai 2003 pour examiner le projet de protocole.

L'International Group of P & I Clubs, avec l'appui des propriétaires de navires, a mis au point une proposition d'augmentation volontaire des plafonds de responsabilité pour les petits navires en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, qui ne viserait que les dommages par pollution survenus dans un État Membre ayant ratifié le Fonds complémentaire dont la création est envisagée. Le niveau exact de l'augmentation n'a pas encore été fixé, mais le nouveau plafond serait de l'ordre de 20 millions de DTS (£17 millions ou US\$25 millions).

Le Groupe de travail s'est intéressé aussi aux critères de recevabilité régissant les demandes d'indemnisation au titre des mesures visant la remise en état de l'environnement et au titre des études de l'environnement réalisées suite à un déversement. Il a décidé de réviser la section correspondante du Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992, section dont le nouveau texte sera soumis à l'examen de l'Assemblée à sa session d'octobre 2002.

Le Groupe de travail se réunira de nouveau début 2003 pour examiner diverses questions, dont celle de savoir s'il convient de modifier les dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile relatives à la responsabilité du propriétaire du navire et à des points connexes, étant entendu qu'il faudra pour ce faire amender la Convention.

Måns Jacobsson précise: "Cette évolution du régime international d'indemnisation est tout à fait essentielle, car il importe de veiller à ce que le système continue de répondre aux besoins de la société."

* * *

Notes à l'intention de la rédaction:

- 1) Le régime international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures reposait initialement sur deux conventions internationales: 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"). Ce régime, dit ancien, a été modifié en 1992 par deux protocoles; les conventions ainsi modifiées sont dites Convention de 1992 sur la responsabilité civile et Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 2) Ces conventions ont été adoptées dans le but d'assurer une indemnisation prompte après un déversement de pétrole, sans que les victimes n'aient à prouver qu'il y a eu négligence.
- 3) En cas de pollution par les hydrocarbures, les Conventions sur la responsabilité civile posent donc le principe de la responsabilité objective du propriétaire du navire (c'est-à-dire une responsabilité sans faute). Le propriétaire du navire a normalement le droit de limiter sa responsabilité à un montant calculé en fonction de la jauge de son navire; il est tenu de contracter une assurance pour cette limite.
- 4) L'assurance de la responsabilité du propriétaire du navire en cas de pollution par les hydrocarbures se contracte normalement auprès de l'une des associations de protection et d'indemnisation (les Clubs P & I), qui sont des mutuelles, et dont la plupart fait partie de l'International Group of P & I Clubs.
- 5) Les Fonds internationaux pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (les FIPOL) sont deux organisations intergouvernementales créées par les États. Il s'agit pour les FIPOL d'assurer aux victimes d'une pollution par les hydrocarbures une indemnisation complémentaire lorsque les indemnités versées par le propriétaire du navire ou son assureur ne constituent pas une indemnisation intégrale.
- 6) Le Fonds de 1971 est administré par un Conseil d'administration composé de tous les États qui ont été à un moment quelconque membres du Fonds de 1971. Le Fonds de 1992 a une Assemblée composée de tous les États Membres, ainsi qu'un Comité exécutif comptant 15 membres élus par l'Assemblée.
- 7) Les FIPOL sont financés par des contributions versées par les réceptionnaires de pétrole brut ou d'hydrocarbures lourds dans les États Membres, après transport par mer. Ce sont les organes directeurs qui fixent le montant des contributions.
- 8) L'unité monétaire utilisée dans les conventions est le droit de tirage spécial (DTS), tel que défini par le Fonds monétaire international. Au 15 mai 2002, 1 DTS représentait £0,87 ou US\$1,27.

Tableau: Plafonds d'indemnisation en vertu des Conventions sur la responsabilité civile et des Conventions portant création d'un Fonds, pour des pétroliers de tailles diverses

Jauge brute ^{<1>}	Convention de 1969 sur la responsabilité civile			Convention de 1971 portant création du Fonds ^{<2>}			Convention de 1992 sur la responsabilité civile			Convention de 1992 portant création du Fonds ^{<2>}		
	Millions de DTS	Millions de £	Millions de \$	Millions de DTS	Millions de £	Millions de \$	Millions de DTS	Millions de £	Millions de \$	Millions de DTS	Millions de £	Millions de \$
5 000	0,6	0,5	0,8	60	52	76	3,0	2,6	3,8	135	118	172
25 000	3,0	2,6	3,8	60	52	76	11,4	10,0	14,5	135	118	172
50 000	6,0	5,2	7,6	60	52	76	21,9	19,1	27,8	135	118	172
100 000	12,0	10,5	15,2	60	52	76	42,9	37,5	54,5	135	118	172
117 000	14,0	12,2	17,8	60	52	76	50,0	43,7	63,6	135	118	172
140 000	14,0	12,2	17,8	60	52	76	59,7	52,1	75,9	135	118	172
160 000	14,0	12,2	17,8	60	52	76	59,7	52,1	75,9	135	118	172

^{<1>} Le montant maximum disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile se fonde sur la jauge brute du pétrolier, alors qu'en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, il s'agit d'une mesure différente, qui, aux présentes fins, a été fixée à 90% de la jauge brute du navire.

^{<2>} Y compris les montants effectivement versés par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention sur la responsabilité civile applicable.