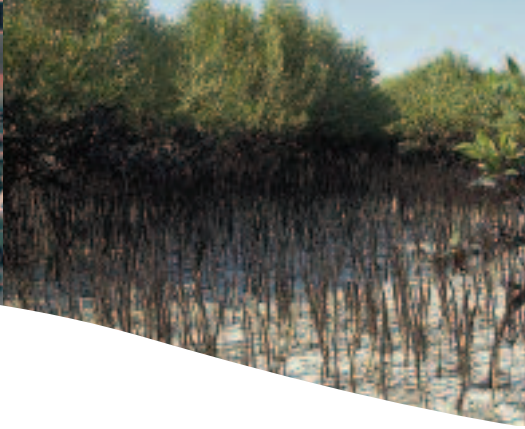




Fonds internationaux d'indemnisation
pour les dommages dus à
la pollution par les hydrocarbures

Édition de mars 2006



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

États Membres du Fonds de 1992

Afrique du Sud	Japon
Algérie	Kenya
Allemagne	Lettonie
Angola	Libéria
Antigua-et-Barbuda	Lituanie
Argentine	Madagascar
Australie	Malaisie
Bahamas	Malte
Bahreïn	Maroc
Barbade*	Maurice
Belgique	Mexique
Belize	Monaco
Brunéi Darussalam	Mozambique
Cambodge	Namibie
Cameroun	Nigéria
Canada	Norvège
Cap-Vert	Nouvelle-Zélande
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	Oman
Chypre	Panama
Colombie	Papouasie-Nouvelle-Guinée
Comores	Pays-Bas
Congo	Philippines
Croatie*	Pologne
Danemark	Portugal
Djibouti	Qatar
Dominique	République de Corée
Émirats arabes unis	République dominicaine
Espagne	République-Unie de Tanzanie
Estonie	Royaume-Uni
Fédération de Russie	Sainte-Lucie
Fidji	Saint-Vincent-et-les-Grenadines
Finlande	Samoa
France	Seychelles
Gabon	Sierra Leone
Géorgie	Singapour
Ghana	Slovénie
Grèce	Sri Lanka
Grenade	Suède
Guinée	Tonga
Îles Marshall	Trinité-et-Tobago
Inde	Tunisie
Irlande	Turquie
Islande	Tuvalu
Israël	Uruguay
Italie	Vanuatu
Jamaïque	Venezuela

Les États ci-dessous deviendront membres du Fonds de 1992 d'ici la fin de 2006

Saint-Kitts-et-Nevis	2 mars 2006
Maldives	20 mai 2006
Albanie	30 juin 2006
Suisse	10 octobre 2006
Bulgarie	18 novembre 2006
Luxembourg	21 novembre 2006

Les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (les FIPOL) sont constitués par trois organisations intergouvernementales (le Fonds de 1971, le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire), mises en place par les États pour indemniser les victimes des dommages par pollution résultant de déversements d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes.

Le régime international

Le cadre juridique

Le régime international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures repose actuellement sur deux conventions internationales: la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds. Ces conventions ont été adoptées sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI), une institution spécialisée des Nations Unies.

La Convention de 1992 sur la responsabilité civile assure un premier niveau d'indemnisation à la charge du propriétaire du navire qui provoque les dommages par pollution.

La Convention de 1992 portant création du Fonds assure un deuxième niveau d'indemnisation financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures transportés par mer dans les États parties à la Convention. Le Fonds de 1992 a été créé en 1996 à l'entrée en vigueur de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Un fonds antérieur, le Fonds de 1971, existe toujours mais est sur le point d'être liquidé et ne couvre plus les sinistres survenus après le 24 mai 2002.

Un protocole à la Convention de 1992 portant création du Fonds adopté en 2003, le Protocole portant création du Fonds complémentaire, assure un niveau supplémentaire d'indemnisation grâce au Fonds complémentaire, mis en place en mars 2005. Tout État Membre du Fonds de 1992 peut adhérer à ce fonds.

Les États qui ratifient ces instruments juridiques doivent les transposer dans leur droit national.

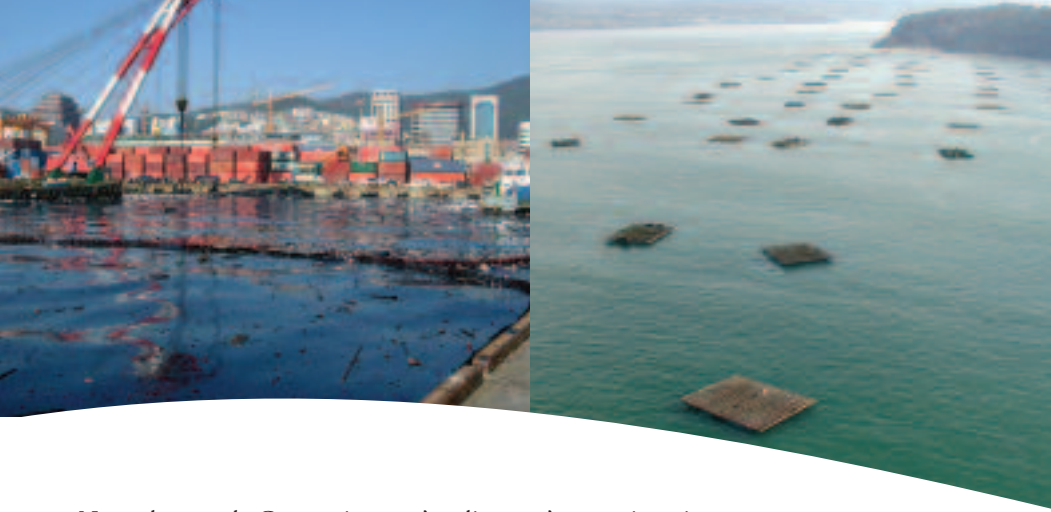
Les FIPOL regroupent la grande majorité des États maritimes

Au 1er mars 2006, le Fonds de 1992 comptait 92 États Membres et six États de plus deviendront membres du Fonds d'ici la fin de 2006. En outre, 16 États ont déjà ratifié le Protocole portant création du Fonds complémentaire.

Le propriétaire du navire assume une responsabilité objective

En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire assume une responsabilité objective pour tous dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, c'est-à-dire que le propriétaire est responsable même si le navire ou son équipage n'est pas en faute. Toutefois, le propriétaire du navire peut normalement limiter sa responsabilité financière à un montant qui est déterminé par le tonnage du navire. Ce montant est garanti par l'assureur-responsabilité du propriétaire.

Les États en gras sont ceux qui ont ratifié le Protocole portant création du Fonds complémentaire et qui soit sont déjà membres de ce fonds soit, s'ils sont marqués d'un astérisque, le deviendront d'ici fin mai 2006.



Normalement, la Convention ne s'applique qu'aux navires-citernes transportant une cargaison d'hydrocarbures persistants. Toutefois, dans certaines circonstances, elle s'applique également aux déversements à partir de navires-citernes à l'état lège.

Le rôle des FIPOL

Le Fonds de 1992 et, le cas échéant, le Fonds complémentaire versent des indemnités supplémentaires lorsque le montant payable par le propriétaire du navire et son assureur ne suffit pas à couvrir tous les dommages.

Montant d'indemnisation disponible

Les montants maximaux d'indemnisation payables par l'assureur du propriétaire du navire et les FIPOL ont été fixés par les gouvernements lors de conférences diplomatiques qui ont adopté les instruments internationaux pertinents. À l'heure actuelle, le montant maximum payable pour chaque sinistre est, pour les sinistres couverts par le Fonds de 1992, de 203 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) du Fonds monétaire international, c'est-à-dire d'environ US\$290 millions, et de 750 millions de DTS (environ US\$1 100 millions) pour les sinistres qui sont également couverts par le Fonds complémentaire.

Depuis leur création, le Fonds de 1992 et le précédent Fonds de 1971 ont eu à connaître de quelque 135 sinistres d'importance variable survenus dans le monde entier. Dans la grande majorité des cas, toutes les demandes d'indemnisation ont fait l'objet d'un règlement à l'amiable. Les indemnités versées à ce jour totalisent plus de US\$900 millions. Jusqu'à présent, il ne s'est produit aucun sinistre relevant du Fonds complémentaire ou susceptible de relever de ce fonds.

Dommages couverts par les Conventions

Quiconque dans un État Membre du Fonds de 1992 ayant subi un dommage dû à la pollution par des hydrocarbures transportés par un navire-citerne peut réclamer une indemnisation au propriétaire du navire et à son assureur ainsi qu'au Fonds de 1992 et, le cas échéant, au Fonds complémentaire. Il peut s'agir de particuliers, d'entreprises, de collectivités locales ou d'États.

Pour ouvrir droit à indemnisation, un dommage doit résulter d'une pollution et avoir causé un préjudice économique quantifiable. Le demandeur doit pouvoir justifier le montant de sa perte ou de son préjudice en produisant des documents comptables ou d'autres preuves appropriées.

Un sinistre provoquant une pollution par les hydrocarbures peut donner lieu à des demandes d'indemnisation pour cinq types de dommages:

- les dommages aux biens
- les frais au titre d'opérations de nettoyage en mer et à terre
- les pertes économiques subies par les professionnels de la pêche et de la mariculture
- les pertes économiques dans le secteur du tourisme
- les frais de remise en état de l'environnement

L'évaluation des demandes d'indemnisation s'effectue selon des critères établis par les représentants des gouvernements des États Membres. Ces critères, qui s'appliquent également aux demandes d'indemnisation formées contre le Fonds complémentaire, sont énoncés dans le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992, qui constitue un guide pratique pour la présentation des demandes d'indemnisation.

Structure des FIPOL

Le Fonds de 1992 est dirigé par une Assemblée composée des représentants des gouvernements de tous les États Membres du Fonds. L'Assemblée se réunit en session ordinaire une fois par an. Elle élit un Comité exécutif composé de 15 États Membres. La fonction principale du Comité exécutif est d'approuver le règlement des demandes d'indemnisation.

Le Fonds complémentaire a sa propre Assemblée qui est composée de tous les États Membres de ce fonds tandis que le Fonds de 1971, en cours de liquidation, est doté d'un Conseil d'administration composé de tous les anciens États membres.

Les organisations concernées par le transport maritime des hydrocarbures, telles que les organisations regroupant les propriétaires de navires, les assureurs maritimes ou les compagnies pétrolières, ainsi que les organisations de défense de l'environnement, sont admises comme observateurs aux réunions des FIPOL. En revanche, les décisions des organes directeurs des FIPOL sont prises exclusivement par les représentants des gouvernements des États Membres.

L'Assemblée du Fonds de 1992 nomme l'Administrateur des FIPOL, qui est chargé de l'administration des trois Fonds et dispose d'une grande autorité pour prendre des décisions concernant le règlement des demandes d'indemnisation. Les FIPOL ont leur siège à Londres et sont administrés par un Secrétariat commun.





Dans un certain nombre de sinistres d'importance majeure, les FIPOL et l'assureur du propriétaire du navire ont coopéré en créant un bureau local des demandes d'indemnisation dans le pays concerné par les déversements d'hydrocarbures, afin de faciliter le traitement des très nombreuses demandes d'indemnisation.

Selon la nature des demandes, les FIPOL ont recours à tels ou tels experts spécialisés dans différents domaines pour qu'ils aident à l'évaluation des demandes.

Financement des FIPOL

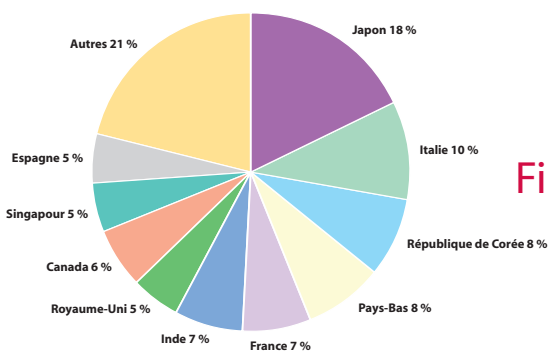
Les FIPOL sont financés à partir de contributions versées par toute personne ou organisation, de droit privé ou public, qui a reçu par voie maritime, au cours de l'année civile précédente, plus de 150 000 tonnes de pétrole brut ou de fuel-oil lourd dans un État Membre. Les contributeurs sont généralement des compagnies pétrolières.

Les contributions sont mises en recouvrement uniquement pour assurer les dépenses d'administration des FIPOL et leur permettre de verser des indemnités pour les sinistres dont ils ont à connaître. Les montants à mettre en recouvrement varient d'une année à l'autre et sont fixés tous les ans par les organes directeurs. Le montant dû par chaque contributeur est déterminé en fonction de la quantité d'hydrocarbures reçue.

L'industrie pétrolière japonaise est de loin le principal contributeur, avec environ 18 % du total des contributions. Les compagnies pétrolières des pays ci-après sont elles aussi de gros contributeurs: Italie (10 %), République de Corée (8 %), Pays-Bas (8 %), France (7 %), Inde (7 %), Canada (6 %), Royaume-Uni (5 %) Singapour (5 %) et Espagne (5 %).

Relations extérieures

Outre l'étroite collaboration qu'entretiennent les FIPOL avec d'autres organisations intergouvernementales et non gouvernementales, l'Administrateur et le personnel des Fonds participent régulièrement dans le monde entier à des séminaires, des conférences et des ateliers afin d'informer sur les activités des FIPOL et de mieux faire connaître le régime international d'indemnisation.



Principales industries pétrolières contribuant au Fonds de 1992



FONDS INTERNATIONAUX D'INDEMNISATION POUR LES
DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

PORTLAND HOUSE
BRESSENDEN PLACE
LONDRES SW1E 5PN
ROYAUME-UNI

Téléphone: +44 (0)20 7592 7100
Télécopie: +44 (0)20 7592 7111
Adresse électronique: info@iopcfund.org
Site web: www.iopcfund.org