



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

<b>Point 8 de l'ordre du jour</b>	IOPC/APR25/8/2	
<b>Date</b>	8 avril 2025	
<b>Original</b>	Anglais	
<b>Assemblée du Fonds de 1992</b>	92AES29	●
<b>Comité exécutif du Fonds de 1992</b>	92EC84	
<b>Assemblée du Fonds complémentaire</b>	SAES13	●

## RÉVISION DE LA CONVENTION DE 1992 SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE ET DE LA CONVENTION DE 1992 PORTANT CRÉATION DU FONDS

### PROPOSER À L'OMI DE CONVOQUER UNE CONFÉRENCE CHARGÉE DE RÉVISER OU DE MODIFIER, SELON LE CAS, LA CONVENTION DE 1992 PORTANT CRÉATION DU FONDS

#### Document présenté par l'Inde

<b>Résumé :</b>	La Convention de 1992 portant création du Fonds est en vigueur depuis près de 28 ans. Au cours de ces années, l'industrie et le commerce maritimes mondiaux ont connu des changements importants. En outre, la structure des contributions aux FIPOL a toujours été déséquilibrée. Tous ces éléments justifient la nécessité d'un examen approfondi de la Convention de 1992 portant création du Fonds et, si cela est jugé nécessaire, de sa révision ou de sa modification. L'Assemblée du Fonds de 1992 pourrait donc envisager de demander à l'Organisation maritime internationale (OMI) (Comité juridique) de convoquer une conférence à cet effet.
<b>Mesures à prendre :</b>	<p><u>Assemblée du Fonds de 1992</u></p> <p>Envisager de demander à l'OMI (Comité juridique) de convoquer une conférence en vue de réviser ou de modifier la Convention de 1992 portant création du Fonds.</p> <p><u>Assemblée du Fonds complémentaire</u></p> <p>Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.</p>

#### 1 **Introduction**

Nous soumettons le présent document conformément aux dispositions du document [IOPC/APR25/1/1](#) et proposons à l'Assemblée du Fonds de 1992 d'envisager de demander à l'Organisation maritime internationale (Comité juridique de l'OMI) de convoquer une conférence en vue de réviser ou de modifier la Convention de 1992 portant création du Fonds.

#### 2 **Analyse**

- 2.1 La Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1992 portant création du Fonds) est en vigueur depuis près de 28 ans.
- 2.2 Au cours de ces années, l'industrie et le commerce maritimes ont connu des changements importants, notamment en ce qui concerne le transport d'hydrocarbures par mer. Les impacts socio-économiques de la pollution maritime par les hydrocarbures ont également évolué, de même que la technologie permettant de faire face à de tels sinistres de pollution. Les modes de consommation du pétrole et de ses dérivés ont également changé. Alors que les distillats du pétrole sont consommés à travers le monde entier, la charge des contributions au Fonds de 1992 semble reposer principalement sur quelques États Membres seulement, ce qui ne constitue peut-être pas une répartition équitable des responsabilités.

- 2.3 En réalité, la structure des contribution aux FIPOL a toujours été déséquilibrée, avec un petit nombre de pays, dont l'Inde, assumant la majeure partie de la responsabilité financière des demandes d'indemnisation au titre de la pollution par les hydrocarbures à l'échelle mondiale. Par exemple, en 2023, parmi les 122 États parties à la Convention de 1992 portant création du Fonds, les 10 principaux pays importateurs d'hydrocarbures ont assuré près de 73 % des contributions au Fonds de 1992. Les avantages du système d'indemnisation étant répartis au niveau mondial, cela crée un déséquilibre et soulève des inquiétudes quant à l'équité et à la durabilité dudit système. Il est manifestement nécessaire de réévaluer le mécanisme de calcul des contributions au Fonds afin d'assurer une répartition plus équitable de la responsabilité financière, et d'y faire participer, non seulement les quelques pays contributeurs, mais aussi les pays consommateurs d'hydrocarbures et les principaux pays producteurs d'hydrocarbures. Un cadre révisé renforcerait la stabilité financière, favoriserait le partage des responsabilités et consoliderait l'effort mondial pour faire face aux défis environnementaux et économiques posés par les déversements d'hydrocarbures.
- 2.4 La Convention de 1992 sur la responsabilité civile dispose que seul le propriétaire d'un navire immatriculé dans un État contractant et transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière. Il en résulte que certains navires transportant moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures par mer ne disposent d'aucune couverture assurantielle obligatoire contre les responsabilités en matière de pollution par les hydrocarbures, ce qui contraint le Fonds de 1992 à intervenir pour verser des indemnités aux entités affectées.
- 2.5 De même, l'article 10 de la Convention de 1992 portant création du Fonds stipule qu'un réceptionnaire de cargaisons d'hydrocarbures dans un État contractant ne verse des contributions que s'il reçoit plus de 150 000 tonnes de cargaisons d'hydrocarbures par mer au cours d'une année civile. Il a été constaté que même des pollutions par de petites quantités d'hydrocarbures ont donné lieu à des demandes d'indemnisation très importantes ces derniers temps. Par conséquent, la disposition de la Convention qui exempte les réceptionnaires de moins de 150 000 tonnes d'hydrocarbures de contribuer au Fonds de 1992 pourrait encourager les réceptionnaires de petites cargaisons d'hydrocarbures par mer à ne pas exercer un contrôle adéquat. Elle impose également une charge supplémentaire aux personnes qui reçoivent plus de 150 000 tonnes de cargaisons d'hydrocarbures par mer, car ces dernières pourraient devoir verser des contributions au Fonds de 1992 en cas de sinistre survenant au cours du transport de petites cargaisons par mer.
- 2.6 L'Inde a souligné à plusieurs reprises les préoccupations liées à la Convention de 1992 portant création du Fonds, lors de différentes sessions des organes directeurs des FIPOL, et a notamment soumis les documents [IOPC/APR19/5/2](#), du 21 février 2019, et [IOPC/NOV20/8/3](#), du 22 octobre 2020, à l'Assemblée du Fonds de 1992 à cet égard.

### **3 Proposition**

- 3.1 Bien que des changements significatifs se soient produits, la Convention de 1992 portant création du Fonds n'a pas fait l'objet d'un examen ou d'une révision depuis longtemps.
- 3.2 La définition même du terme « navire » pourrait également nécessiter une révision, car même si l'Organisation travaille sans relâche notamment à la protection de l'environnement marin, le fait de ne pas mentionner dans la définition actuelle la nécessité de garantir la navigabilité des bâtiments de mer ou des engins marins pourrait ne pas être en phase avec les principes de l'Organisation.

- 3.3 Il convient de noter que l'article 32 des Clauses finales du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds prévoit la révision et la modification de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le paragraphe 1 dudit article stipule que « L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou de modifier la Convention de 1992 portant création du Fonds ».
- 3.4 Compte tenu du fait que la dernière modification de la Convention de 1992 portant création du Fonds ait été adoptée il y a longtemps, l'Assemblée du Fonds de 1992 pourrait envisager de demander à l'OMI de convoquer une conférence chargée d'examiner, de réviser et/ou de modifier la Convention de 1992 portant création du Fonds.

#### **4 Mesures à prendre**

##### 4.1 Assemblée du Fonds de 1992

L'Assemblée du Fonds de 1992 est invitée à tenir compte des propositions figurant à la section 3 ci-dessus et à envisager de demander à l'OMI de convoquer une conférence chargée d'examiner, de réviser et/ou de modifier la Convention de 1992 portant création du Fonds.

##### 4.2 Assemblée du Fonds complémentaire

L'Assemblée du Fonds complémentaire est invitée à prendre note des informations contenues dans le présent document.

---