



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

4 Albert Embankment • Londres • SE1 7SR • Royaume-Uni
Tél. +44 (0)20 7592 7100 Fax: +44 (0)20 7592 7111
E-mail: oilreporting@iopcfunds.org www.fipol.org

17 juin 2022

RAPPORT À LA DIVISION DES AFFAIRES MARITIMES ET DU DROIT DE LA MER DU BUREAU DES AFFAIRES JURIDIQUES DES NATIONS UNIES

Rapport des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures à la Division des affaires maritimes et du droit de la mer

Objet du document :	Faire rapport au Secrétaire général sur les activités menées par les FIPOL pour appliquer les dispositions pertinentes de la résolution 76/72 de l'Assemblée générale, intitulée « Les océans et le droit de la mer ». Mettre en outre en exergue les principaux faits nouveaux concernant les FIPOL dans le domaine des océans et du droit de la mer.
Résumé :	<p>Les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) sont deux organisations intergouvernementales (le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire) qui accordent une indemnisation pour les dommages par pollution causés par des déversements d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes.</p> <p>En activité depuis plus de 40 ans, les FIPOL ont eu à connaître de plus de 150 sinistres et ont versé plus de £ 747 millions (USD 900 millions) d'indemnités. Depuis l'entrée en vigueur de 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) et la mise en place du premier fonds des FIPOL en 1978, l'Organisation est passée de 14 États Membres à 121 États parties à la Convention de 1992 portant création du Fonds, au 1^{er} juin 2022. En outre, 32 États sont parties au Protocole portant création du Fonds complémentaire, adopté en 2003, qui permet de verser des indemnités complémentaires au-delà de celles autorisées par le Fonds de 1992.</p> <p>Les FIPOL continuent de verser des indemnités aux victimes de dommages dus à la pollution par des hydrocarbures transportés par mer, et le Fonds de 1992 compte à l'heure actuelle 12 dossiers ouverts.</p> <p>Outre le traitement des demandes d'indemnisation, le Secrétariat des FIPOL mène un large éventail d'activités visant à encourager l'adoption et la compréhension à l'échelle mondiale du régime international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et à aider les demandeurs potentiels. Il importe de souligner que le Fonds entretient des rapports étroits avec l'Organisation maritime internationale (OMI) et que les deux organisations coopèrent régulièrement pour traiter de questions relatives à la ratification et à l'application par les États de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.</p>

Compte tenu des restrictions en vigueur du fait de la pandémie, plusieurs des activités que le Secrétariat organise ou auxquelles il participe habituellement ont été annulées ou reportées en 2021. Malgré tout, les FIPOL ont continué d'échanger avec les États Membres et avec les autres principales parties prenantes en animant des manifestations à distance ou en y assistant. En outre, le Cours de brève durée, programme annuel d'une semaine destiné à des participants désignés par des États Membres du Fonds de 1992 qui se financent eux-mêmes, a eu lieu en ligne pour la première fois en 2021. Le Cours de 2022 reviendra toutefois sous la forme d'un événement en personne en juin. Les ateliers sur les procédures liées aux demandes d'indemnisation et le Cours annuel de brève durée aident tout particulièrement à préparer les États Membres à d'éventuels sinistres majeurs entraînant une pollution par les hydrocarbures.

Le Secrétariat continue en outre de donner régulièrement des conférences à des étudiants en droit maritime appartenant à diverses universités et déploie des efforts considérables pour faire mieux connaître et mieux comprendre l'action des FIPOL, par la publication d'un grand nombre de brochures et de documents et par un investissement accru dans les services d'information en ligne des Organisations (fipol.org).

Du fait de sa réussite, le régime international de responsabilité et d'indemnisation a servi de modèle à la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD), visée au paragraphe 248 de la résolution 76/72. Les FIPOL continuent de collaborer avec le Secrétariat de l'OMI pour aider les États à ratifier le Protocole SNPD de 2010 ou à y adhérer afin de faciliter l'entrée en vigueur aussi rapide que possible de la Convention SNPD de 2010. Au 1^{er} juin 2022, six États avaient ratifié le Protocole, et plusieurs autres ont indiqué avoir bien avancé sur la rédaction des textes législatifs nécessaires de mise en œuvre qui leur permettront de le ratifier en temps utile. Le Secrétariat continue de promouvoir cette Convention importante et exhorte régulièrement les États à compléter leur arsenal conventionnel relatif à la responsabilité et à l'indemnisation en adhérant au Protocole SNPD de 2010.

1 Informations générales

- 1.1 Le Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992) opère dans le cadre d'un régime international accordant des indemnisations pour les dommages dus à une pollution résultant du déversement d'hydrocarbures par des navires-citernes. Le régime repose sur deux traités internationaux créés sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI), à savoir la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1992 sur la responsabilité civile, ou CLC de 1992) et 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). La première régit la responsabilité des propriétaires de navires, tandis que la seconde assure une indemnisation complémentaire lorsque le montant versé par le propriétaire du navire ou son assureur ne suffit pas à indemniser intégralement toutes les victimes. Il s'agit d'un système unique qui garantit la répartition des coûts liés aux déversements majeurs d'hydrocarbures entre les propriétaires de navires et le secteur pétrolier, les FIPOL étant financés par les entités réceptrices d'hydrocarbures dans les États Membres.

- 1.2 Le montant total d'indemnisation disponible en vertu des Conventions de 1992 s'élève à 203 millions de droits de tirage spéciaux (USD 270 millions). Peuvent être indemnisés les États, les autorités locales, les entreprises privées et les particuliers tels que les pêcheurs. Depuis leur création, le Fonds de 1992 et son prédécesseur, le Fonds de 1971, ont eu à connaître dans le monde entier de plus de 150 sinistres d'importance variable et ont versé quelque £ 747 millions (USD 900 millions) d'indemnités. Le Fonds de 1992 est financé par des contributions prélevées sur les hydrocarbures qui ont été reçus dans les États Membres après avoir été transportés par mer et compte à l'heure actuelle 120 États Membres^{<1>}. On trouvera en annexe la liste des États Membres du Fonds de 1992.
- 1.3 Le Fonds complémentaire, entré en vigueur en 2005, accorde une indemnisation complémentaire aux victimes se trouvant dans les États qui ont adhéré au Protocole portant création du Fonds complémentaire. Le montant total d'indemnisation disponible pour chaque sinistre dans les États qui sont membres du Fonds complémentaire est d'environ 750 millions de DTS (USD 1 milliard). À l'heure actuelle, 32 États sont parties au Protocole. On trouvera en annexe une liste des États Membres du Fonds complémentaire.
- 1.4 Le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire sont désignés collectivement sous le nom de Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL). Les deux Fonds partagent un Secrétariat commun, basé à Londres. Au 6 juin 2022, le Secrétariat comptait 24 fonctionnaires.
- 1.5 L'Administrateur est le plus haut fonctionnaire des FIPOL et, à ce titre, est responsable de la gestion globale des Fonds. À la suite d'une élection qui s'est tenue en personne, lors d'une séance privée et à scrutin secret en novembre 2021, l'Assemblée du Fonds de 1992 a élu M. Gaute Sivertsen (Norvège) en tant que nouvel Administrateur. Délégué de longue date aux réunions des FIPOL et ancien Président de l'Assemblée du Fonds de 1992 pendant dix ans, M. Sivertsen est bien connu de l'Organisation. Il a officiellement pris ses fonctions d'Administrateur le 1^{er} janvier 2022, pour un mandat de cinq ans.

2 Activités menées par les FIPOL qui intéressent l'application de la résolution 76/72

- 2.1 Les dispositions des paragraphes 235, 245 et 248 de la résolution 76/72 revêtent une importance particulière pour les FIPOL et, à ce titre, on trouvera décrites ci-après les activités récemment menées par l'Organisation qui intéressent lesdites dispositions.
- 2.2 Le Secrétariat entreprend une large gamme d'activités visant à renforcer les relations que les FIPOL entretiennent avec les États Membres et les États non membres, en encourageant à l'échelle mondiale l'adoption et la compréhension du régime international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et en apportant une aide aux demandeurs potentiels. Les Fonds entretiennent des rapports étroits avec l'Organisation maritime internationale (OMI), et les deux organisations coopèrent régulièrement pour traiter de questions relatives à la ratification et à l'application par les États de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Cette coopération s'est encore renforcée depuis 2016, lorsque les FIPOL ont déménagé dans le bâtiment qui accueille le Siège de l'OMI.
- 2.3 Le Secrétariat organise régulièrement des rencontres, notamment des ateliers nationaux et régionaux, et y participe ; il fait aussi des exposés à l'occasion de conférences. Par ailleurs, les FIPOL contribuent et participent activement aux principales conférences et expositions internationales en matière de déversements d'hydrocarbures, parmi lesquelles Interspill, Spillcon et la Conférence internationale sur les déversements d'hydrocarbures (IOSC).

<1> La Convention de 1992 portant création du Fonds entrera également en vigueur à l'égard de la Guinée-Bissau le 12 mai 2023, ce qui portera à 121 le nombre d'États Membres du Fonds de 1992 à cette date.

- 2.4 Le Secrétariat donne régulièrement des conférences à des étudiants en droit maritime appartenant à diverses universités et dispense tous les ans à des participants désignés par des États Membres du Fonds de 1992 qui se financent eux-mêmes un Cours de brève durée prenant la forme d'un programme d'une semaine qui couvre tous les aspects du travail des FIPOL et du régime international d'indemnisation. Les ateliers sur les procédures liées aux demandes d'indemnisation et le Cours annuel de brève durée aident tout particulièrement à préparer les États Membres à d'éventuels sinistres majeurs entraînant une pollution par les hydrocarbures.
- 2.5 Le Secrétariat déploie également des efforts considérables pour faire mieux connaître et mieux comprendre l'action des FIPOL, par la publication d'un grand nombre de brochures et de documents et par un investissement accru dans les services d'information en ligne des Organisations. Le Dossier d'information relatif aux demandes d'indemnisation vise tout particulièrement à préparer les États et les demandeurs potentiels à un éventuel déversement. En plus du Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992, qui énonce les critères de recevabilité appliqués par le Fonds, ce dossier contient également des directives spécifiquement destinées à aider les demandeurs appartenant au secteur de la pêche et de la mariculture ainsi qu'au secteur touristique. Il comprend en outre des directives pour la présentation des demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde, ainsi que des directives pour la présentation des demandes d'indemnisation au titre des dommages à l'environnement.
- 2.6 Les organes directeurs des FIPOL se réunissent habituellement deux fois par an afin de satisfaire aux exigences de l'article 18 de la Convention de 1992 portant création du Fonds et de l'article 16 du Protocole portant création du Fonds complémentaire. Ces articles font entre autres obligation aux organes directeurs de donner des instructions à l'Administrateur concernant l'administration des Fonds et de superviser la bonne exécution des conventions et de leurs propres décisions. Ces sessions leur permettent également d'adopter de nouvelles politiques et pratiques afin que les Conventions continuent de fonctionner comme prévu. Au fil des ans, l'Assemblée du Fonds de 1992 a créé un certain nombre de groupes de travail chargés d'étudier certaines questions relatives au transport des hydrocarbures par mer. Ces groupes de travail ont constitué pour les États des lieux d'échange qui leur ont donné l'occasion de confronter leurs pratiques et leurs expériences respectives dans la prise en charge de sinistres majeurs dus à la pollution par les hydrocarbures et des enjeux connexes et, bien souvent, ont permis aux États de s'entendre sur des pratiques ou des critères uniformes.
- 2.7 Ces dernières années, les groupes de travail ont notamment abouti à la publication de supports utiles aux États Membres concernant des points particulièrement délicats, notamment la facilitation du processus de traitement des demandes d'indemnisation, la compréhension de la définition du terme « navire » au sens de la CLC de 1992 et la gestion des fermetures de pêcheries et des restrictions de la pêche à la suite d'un déversement d'hydrocarbures.
- 2.8 S'agissant du paragraphe 248 de la résolution 76/72, qui encourage les États à envisager de devenir parties au Protocole SNPD de 2010, comme demandé par la conférence internationale qui a adopté la Convention SNPD, le Secrétariat des FIPOL a reçu mandat d'aider le Secrétariat de l'OMI à mettre en place le Fonds SNPD et à préparer la première session de l'Assemblée du Fonds SNPD.
- 2.9 Les FIPOL continuent de collaborer activement avec le Secrétariat de l'OMI pour aider les États à ratifier le Protocole ou à y adhérer afin de faciliter l'entrée en vigueur aussi rapide que possible de la Convention SNPD de 2010. Les FIPOL se sont dotés d'un site Web (www.hnsconvention.org) et d'une base de données en ligne (le Localisateur SNPD) portant sur les substances nocives et potentiellement dangereuses visées par la Convention et sur les substances qui relèvent de la définition des cargaisons donnant lieu à contribution dans le cadre du Protocole SNPD de 2010. Le dialogue avec les États envisageant de ratifier le Protocole, ainsi qu'avec les acteurs du secteur qui pourraient être affectés par la Convention, s'est poursuivi dans le cadre d'ateliers et par d'autres moyens.

- 2.10 Au 10 juin 2022, six États avaient ratifié le Protocole, et plusieurs autres ont indiqué avoir bien avancé sur la rédaction des textes législatifs de mise en œuvre nécessaires qui leur permettront de le ratifier en temps utile.

3 Faits nouveaux importants récemment survenus aux FIPOL dans le domaine des océans et du droit de la mer

- 3.1 La Convention de 1992 portant création du Fonds compte actuellement 121 États parties et le Fonds de 1992 traite actuellement des demandes d'indemnisation ou des actions récursoires concernant 12 sinistres. Bien que ce Fonds traite actuellement deux sinistres survenus dans un État Membre du Fonds complémentaire, à savoir ceux de l'*Alfa I* et de l'*Agia Zoni II* (Grèce), il est peu probable que les demandes d'indemnisation soumises dans le cadre de l'un ou l'autre de ces sinistres dépassent les limites prévues par la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 3.2 Le sinistre de pollution survenu le plus récemment dans un État Membre du Fonds de 1992 a été signalé aux FIPOL le 19 février 2012 par Israël. Le Gouvernement israélien a demandé l'aide du Fonds concernant un déversement mystère à la suite duquel des boulettes d'hydrocarbures avaient été rejetées sur le littoral israélien. Le Ministère israélien de la protection de l'environnement a organisé l'ensemble de l'intervention contre le déversement. D'après les premiers éléments d'enquête, les autorités israéliennes estiment que les hydrocarbures ont été rejetés par un navire-citerne qu'elles avaient identifié. Une enquête menée par le Ministère israélien de la protection de l'environnement n'a pas permis d'identifier de manière concluante le navire-citerne responsable du déversement. Étant donné que la Convention de 1992 portant création du Fonds s'applique également aux déversements d'hydrocarbures persistants même si le navire à l'origine du déversement ne peut être identifié, à condition qu'il soit démontré que les hydrocarbures proviennent d'un navire répondant à la définition qu'en donne la CLC de 1992, la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent à ce sinistre et l'Administrateur a été autorisé à verser des indemnités au titre des demandes d'indemnisation recevables. Jusqu'à présent, 29 demandes d'indemnisation ont été présentées, pour un montant total de ILS 10 millions (£ 2,4 millions) et d'autres demandes sont attendues. Une entreprise locale, qui assiste de longue date les Clubs P&I, a été chargée de faire office de point de contact, afin d'aider les demandeurs potentiels et de faciliter la présentation et le traitement des demandes d'indemnisation.
- 3.3 Un sinistre survenu dans le port de Rotterdam (Pays-Bas) en 2018 a soulevé des questions intéressantes sur le plan de l'applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1992. Les hydrocarbures qui se sont déversés du *Bow Jubail* étaient des hydrocarbures de soute, et le propriétaire du navire a fait valoir que le sinistre était couvert par l'article 1.8 de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001). Une cour d'appel a toutefois jugé que, puisque le propriétaire du navire n'avait pas prouvé que le *Bow Jubail* ne contenait pas de résidus d'hydrocarbures persistants au moment du sinistre, il avait donc la qualité de navire au sens de la CLC de 1992. Le Fonds de 1992 a fait appel de cet arrêt afin de soutenir le propriétaire du navire et de respecter les garanties d'une procédure régulière. Si un jugement définitif devait décider que la CLC de 1992 et la Convention portant création du Fonds s'appliquent, le Fonds de 1992 verserait les indemnités requises.
- 3.4 Les versements d'indemnités au titre du sinistre de l'*Agia Zoni II*, survenu en Grèce en 2017, se sont poursuivis. Le Fonds de 1992 a réglé 188 demandes d'indemnisation pour un montant de EUR 14,93 millions au titre de ce sinistre. Plusieurs enquêtes techniques sur la cause du sinistre ont été menées, et celle conduite par le Procureur général n'a pas encore été finalisée. Le Fonds de 1992 continue d'évaluer les demandes d'indemnisation dans l'attente des résultats de l'enquête.

- 3.5 *Le Hebei Spirit* (République de Corée, 2007) reste l'un des plus importants sinistres dont les FIPOL aient eu à connaître. Avec plus de 128 000 demandes d'indemnisation soumises, le processus d'évaluation s'est révélé particulièrement difficile dans ce dossier. Toutefois, l'assureur du propriétaire du navire et les FIPOL ayant désormais achevé le versement des indemnités jusqu'à la limite prévue par la Convention de 1992 portant création du Fonds, ce dossier devrait être clôturé en 2022. Ce sinistre a tout particulièrement souligné l'intérêt d'une étroite coopération entre le Gouvernement, l'assureur P&I et les FIPOL.
- 3.6 En plus des sinistres décrits plus haut, le Secrétariat des FIPOL a également été en contact avec le Gouvernement français, auquel il a prêté assistance, dans le cadre d'un sinistre qui a eu lieu au large de La Réunion. Un petit navire-citerne s'est échoué après avoir dérivé pour éviter un cyclone. Heureusement, le navire-citerne n'avait à son bord qu'une petite quantité d'hydrocarbures de soute ; cependant, après que le navire s'est échoué sur le littoral de La Réunion, les vents forts et la houle l'ont brisé en plusieurs morceaux, ce qui a entraîné le déversement d'une petite quantité d'hydrocarbures. Pour le moment, aucune demande d'indemnisation n'a été présentée aux FIPOL. Une aide a également été apportée à d'autres États dans le cadre de sinistres et de l'applicabilité des Conventions à des demandes d'indemnisation potentielles.
- 3.7 En mai 2022, l'OMI a publié une circulaire à l'intention des États Membres contenant des recommandations concernant les incidences de la situation en mer Noire et en mer d'Azov sur les certificats d'assurance et autres garanties financières, ayant trait au conflit en Ukraine (**LEG.1/Circ.12**). La circulaire, qui a déjà été distribuée aux organes directeurs des FIPOL à leurs sessions de mars 2022, énumère les instruments de l'OMI concernés par le conflit en Ukraine, notamment les Conventions de 1969 et de 1992 sur la responsabilité civile. Elle indique notamment que, conformément aux dispositions des Conventions, l'absence d'assurance ou d'autre garantie financière peut se traduire par une indemnisation insuffisante des États et des victimes de la pollution et autres sinistres. En outre, faute d'une assurance suffisante couvrant la responsabilité du propriétaire du navire, les FIPOL et leurs contributeurs peuvent également être exposés au risque de devoir verser la totalité des indemnités en cas de déversements d'hydrocarbures provenant de navires-citernes. Dans cette optique, la circulaire énonce un certain nombre de mesures que les États peuvent prendre. Les organes directeurs des FIPOL ont pleinement approuvé ces mesures et encouragent les États Membres à respecter les recommandations de la circulaire. Ces dernières années, le Fonds de 1992 a eu à traiter un nombre croissant de sinistres mettant en cause des assureurs peu fiables, qui ont obligé le Fonds à verser des indemnités d'emblée, omettant le premier niveau d'indemnisation normalement payable par l'assureur du propriétaire du navire en application de la CLC de 1992. Comme indiqué dans la circulaire publiée par l'OMI, les FIPOL pourraient être davantage exposés à de telles situations en raison des plus récentes sanctions imposées, étant donné qu'elles ont augmenté le risque que de plus grands navires-citernes naviguent avec une couverture d'assurance insuffisante, voire sans couverture.

4 Observations

Depuis sa prise de fonctions en tant qu'Administrateur des FIPOL en janvier 2022, M. Sivertsen a rappelé son engagement à être au service des États Membres, à protéger les intérêts des FIPOL et à s'adapter à l'évolution des besoins de la société au regard des sinistres majeurs de pollution par les hydrocarbures. Les enjeux actuels auxquels est confronté le Fonds de 1992, mentionnés plus haut aux paragraphes 3.7 et 3.8, sont une source de préoccupation pour M. Sivertsen, qui suivra de près l'évolution de la situation à cet égard. Sa priorité, et celle de l'Organisation, restera le versement rapide et équitable d'indemnités aux victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Il attend avec intérêt de chercher avec les États Membres, les membres du Secrétariat, le secteur privé et les autres parties prenantes, la meilleure façon de relever les défis qui s'annoncent et d'assurer la réussite pérenne du régime international de responsabilité et d'indemnisation.

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 1^{er} juin 2022
(et qui sont donc membres du Fonds de 1992)

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

Afrique du Sud	Gambie	Norvège
Albanie	Géorgie	Nouvelle-Zélande
Algérie	Ghana	Oman
Allemagne	Grèce	Palaos
Angola	Grenade	Panama
Antigua-et-Barbuda	Guinée	Papouasie-Nouvelle-Guinée
Argentine	Guyane	Pays-Bas
Australie	Hongrie	Philippines
Bahamas	Îles Cook	Pologne
Bahreïn	Îles Marshall	Portugal
Barbade	Inde	Qatar
Belgique	Iran (République islamique d')	République arabe syrienne
Belize	Irlande	République de Corée
Bénin	Islande	République dominicaine
Brunei Darussalam	Israël	République-Unie de Tanzanie
Bulgarie	Italie	Royaume-Uni
Cabo Verde	Jamaïque	Sainte-Lucie
Cambodge	Japon	Saint-Kitts-et-Nevis
Cameroun	Kenya	Saint-Vincent-et-les Grenadines
Canada	Kiribati	Samoa
Chine ^{<2>}	Lettonie	Saint-Marin
Chypre	Libéria	Sénégal
Colombie	Lituanie	Serbie
Comores	Luxembourg	Seychelles
Congo	Madagascar	Sierra Leone
Costa Rica	Malaisie	Singapour
Côte d'Ivoire	Maldives	Slovaquie
Croatie	Malte	Slovénie
Danemark	Maroc	Sri Lanka
Djibouti	Maurice	Suède
Dominique	Mauritanie	Suisse
Émirats arabes unis	Mexique	Thaïlande
Équateur	Monaco	Tonga
Espagne	Monténégro	Trinité-et-Tobago
Estonie	Mozambique	Tunisie
Fédération de Russie	Namibie	Turquie
Fidji	Nauru	Tuvalu
Finlande	Nicaragua	Uruguay
France	Nigéria	Vanuatu
Gabon	Nioué	Venezuela (République bolivarienne du)

Un État ayant 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

Guinée-Bissau

12 mai 2023

^{<2>} 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 1^{er} juin 2022
(et qui sont donc membres du Fonds complémentaire)

32 ÉTATS PARTIES AU PROTOCOLE PORTANT CRÉATION DU FONDS COMPLÉMENTAIRE

Allemagne	France	Nouvelle-Zélande
Australie	Grèce	Pays-Bas ^{<3>}
Barbade	Hongrie	Pologne
Belgique	Irlande	Portugal
Canada	Italie	République de Corée
Congo	Japon	Royaume-Uni
Croatie	Lettonie	Slovaquie
Danemark	Lituanie	Slovénie
Espagne	Maroc	Suède
Estonie	Monténégro	Turquie
Finlande	Norvège	

^{<3>}

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.