



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

Point 8 de l'ordre du jour	IOPC/OCT14/8/2/2	
Original: ANGLAIS	19 septembre 2014	
Assemblée du Fonds de 1992	92A19	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC62	
Assemblée du Fonds complémentaire	SA10	
Conseil d'administration du Fonds de 1971	71AC33	●

LIQUIDATION DU FONDS DE 1971

Soumis par la **Chambre internationale de la marine marchande, BIMCO et INTERTANKO**

Résumé:	Informers les États Membres des préoccupations du secteur des transports maritimes à la suite de la décision du Conseil d'administration du Fonds de 1971 de liquider le Fonds de 1971 avant la fin de 2014 bien qu'il reste des demandes d'indemnisation en instance contre le Fonds de 1971.
Mesures à prendre:	<u>Conseil d'administration du Fonds de 1971</u> Étudier la possibilité de différer la liquidation du Fonds de 1971 jusqu'à ce que les demandes d'indemnisation en instance contre le Fonds soient correctement réglées.

1 **Introduction**

- 1.1 Le présent document est soumis au nom de la Chambre internationale de la marine marchande, de BIMCO et de l'Association internationale des armateurs indépendants de pétroliers (INTERTANKO) (le 'secteur des transports maritimes'). Le secteur des transports maritimes est très préoccupé par la décision du Conseil d'administration du Fonds de 1971 de liquider ce Fonds d'ici la fin de 2014 bien qu'il reste des demandes d'indemnisation en instance contre le Fonds de 1971. La présente contribution fait valoir les préoccupations de ce secteur face à la démarche adoptée par le Conseil d'administration en la matière compte tenu des conséquences que cette démarche pourrait avoir en ce qui concerne le régime international de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages causés par la pollution par les hydrocarbures à l'occasion de sinistres impliquant des navires-citernes et vu l'incidence qu'elle pourrait avoir sur la coopération instaurée entre ce secteur, les États et le Fonds pour que les demandeurs qui subissent des dommages dus à la pollution reçoivent rapidement des indemnités adéquates.
- 1.2 Le secteur des transports maritimes est favorable à un ajournement de la liquidation du Fonds de 1971 afin que les demandes d'indemnisation en instance contre le Fonds puissent être correctement réglées.

2 **Sinistres non encore réglés et obligations conventionnelles**

- 2.1 Les États parties à la Convention de 1992 portant création du Fonds qui étaient auparavant États parties à la Convention de 1971 portant création du Fonds restent tenus de respecter les obligations contractées en vertu de cet instrument international dans la mesure où des sinistres relevant du Fonds de 1971 n'ont pas encore été réglés.
- 2.2 Le secteur des transports maritimes reconnaît que les sinistres non encore réglés sont d'anciennes affaires et que le Conseil d'administration cherche à trouver une solution au plus grand nombre possible de questions en suspens afin de parvenir, à sa session d'octobre 2014, à un accord permettant de liquider le Fonds de 1971 avant la fin de 2014. Le secteur estime cependant qu'il est prématuré et contraire à l'article 44 de la Convention de 1971 portant création du Fonds de liquider le Fonds de 1971 avant qu'une décision ait été prise sur les demandes d'indemnisation dans les affaires en

instance. Le Fonds de 1971 est clairement tenu en vertu de la Convention de s'acquitter de ses obligations à l'égard de tous les sinistres survenus avant que la Convention ne cesse d'être en vigueur et le secteur est très préoccupé de voir le Conseil d'administration ignorer ces obligations conventionnelles pour atteindre l'objectif consistant à liquider le Fonds de 1971 le plus tôt possible.

- 2.3 Le secteur des transports maritimes est très préoccupé par le fait que si le Conseil d'administration maintient cette approche et décide à sa session d'octobre 2014 de liquider le Fonds avant la fin de 2014, il pourrait en découler des changements fondamentaux dans la manière dont les dommages dus à la pollution provenant de navires-citernes seront traités à l'avenir et qu'il est probable que de tels changements se feront malheureusement au détriment de l'ensemble du système.
- 2.4 Il est noté à cet égard que le principe fondateur qui sous-tend le régime international consiste à veiller à ce que les indemnités soient versées rapidement et efficacement aux demandeurs ayant souffert des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. La pratique actuelle des assureurs consistant à permettre le versement de paiements provisoires a vu le jour parce que, si le texte des Conventions sur la responsabilité civile et la création du Fonds était strictement suivi, chaque demandeur se verrait payer une partie de ses indemnités à partir d'un fonds constitué auprès des tribunaux par le propriétaire du navire ou le club, le solde n'étant versé par le Fonds de 1971 qu'une fois la limite fixée au propriétaire atteinte. Or, la proportion des versements provenant de chaque source reste inconnue jusqu'à ce qu'une décision ait été finalement prise sur toutes les demandes d'indemnisation. En cas de sinistre majeur entraînant un grand nombre de demandes, dont certaines suivent la voie judiciaire, il peut falloir des années pour qu'on en arrive là.
- 2.5 Si le Conseil d'administration maintient son approche actuelle, il est très probable que, lors de sinistres à venir, les assureurs s'en tiendront à une application simple de leurs obligations conventionnelles et verseront les indemnités aux tribunaux pour que ceux-ci les répartissent comme ils le jugeront approprié, au lieu d'effectuer des versements provisoires aux demandeurs permettant à ces derniers de percevoir rapidement des indemnités sans avoir à dépendre du système judiciaire. Les conséquences en seraient particulièrement graves pour les demandeurs ayant des marges d'exploitation étroites, comme c'est le cas par exemple pour les secteurs de la pêche et du tourisme. Si les assureurs adoptent cette approche, le régime international et tout État qui souffrira de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures par suite d'un déversement provenant d'un navire-citerne seront tous deux soumis, à l'avenir, à d'énormes pressions et de vifs reproches si les demandeurs doivent attendre de nombreuses années pour être indemnisés, une situation tout à fait regrettable si elle était une conséquence directe de l'approche actuellement suivie par le Conseil d'administration du Fonds de 1971 et qui serait très préoccupante pour toutes les parties intéressées, y compris pour les États membres parties à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

3 Conclusion

Le secteur des transports maritimes est fermement convaincu que la liquidation du Fonds de 1971 devrait être différée jusqu'à ce que les demandes d'indemnisation en instance contre le Fonds soient correctement réglées.

4 Mesures à prendre

Conseil d'administration du Fonds de 1971

Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 est invité à prendre note des préoccupations exprimées par le secteur des transports maritimes et à envisager la possibilité de différer la liquidation du Fonds de 1971 jusqu'à ce que les demandes d'indemnisation en instance contre le Fonds aient été correctement réglées.
