



**Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les  
dommages dus à la pollution par les hydrocarbures**

# Guide à l'usage des États Membres

Mesures visant à faciliter le processus de traitement  
des demandes d'indemnisation

**Édition de 2014**



# Guide à l'usage des États Membres

Mesures visant à faciliter le processus de traitement  
des demandes d'indemnisation

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

Tous droits réservés ©FIPOL 2014

La reproduction de la présente publication est autorisée  
exclusivement à des fins personnelles et éducatives, mais il est  
toutefois demandé de citer la source.

Il est interdit de reproduire, de mettre à disposition ou de se  
procurer cette publication à des fins commerciales.

Tous les autres droits sont réservés.

## Remerciements

### Photographies

Page 4: You Inspire Photography

Page 11: Roger Pullin

### Conception

[thecircus.uk.com](http://thecircus.uk.com)



# Table des matières

<b>Introduction</b>	<b>4</b>
Que sont les FIPOL?	4
Qui peut formuler une demande d'indemnisation et comment?	4
Quelle aide ce Guide peut-il apporter à un État Membre à la suite d'un déversement d'hydrocarbures?	5
<b>Mesures que les États Membres pourraient envisager de prendre</b>	<b>6</b>
1. Indemnisation en dernière position	6
2. Subrogation des demandes d'indemnisation réglées par l'État	9
3. Accords de coopération	9
4. Remboursement du surpaiement de versements provisoires	10
5. Mémoire d'accord avec les assureurs nationaux	10
6. Groupement des demandes/demandeurs	10
7. Liste d'experts nationaux/Groupe d'experts agissant à titre de médiateurs	11
8. Modèle de Mémoire d'accord entre l'État Membre, l'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1992	12
9. Accès aux données statistiques	13
10. Prix de référence types	13
11. Coordination entre les délégués des FIPOL et les organismes d'intervention nationaux	13
12. Utilisation des systèmes de sécurité sociale	14
13. Informations fournies par les FIPOL	14
14. Autres sources de renseignements utiles	14
<b>ANNEXES</b>	<b>15</b>
<b>Annexe I</b> Principaux éléments d'un accord entre un État Membre, le propriétaire du navire et le Club P&I	16
<b>Annexe II</b> Modèle de Mémoire d'accord entre l'État Membre et le secteur des assurances	18
<b>Annexe III</b> Modèle de Mémoire d'accord entre le Fonds de 1992 et le secteur des assurances	20
<b>Annexe IV</b> Modèle de Mémoire d'accord entre l'État Membre, l'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1992	21

## Préface

Ce Guide traite des mesures que les États Membres pourront envisager s'ils sont victimes de dommages dus à la pollution des suites d'un déversement d'hydrocarbures ou pour se préparer à cette éventualité. Ces mesures sont destinées à faciliter le processus de traitement des demandes d'indemnisation à la suite d'un sinistre. Le texte a été rédigé par le sixième Groupe de travail intersessions du Fonds de 1992 et adopté par le Conseil d'administration du Fonds de 1992, agissant au nom de l'Assemblée, lors de sa 11<sup>ème</sup> session en octobre 2013.

Les mesures et les exemples présentés dans ce document sont nés de l'expérience des États Membres qui ont eu la malchance de subir un important déversement d'hydrocarbures, des Clubs P&I et de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF), dont l'activité principale consiste à gérer les déversements et leurs effets. Le Guide repose également sur l'expérience du Secrétariat des FIPOL, qui a eu à connaître de près de 150 sinistres depuis la création du premier Fonds (le Fonds de 1971) en 1978.

Les mesures appliquées dans chaque cas seront déterminées par les États Membres et dépendront des circonstances particulières du sinistre, des aspects juridiques et de divers autres facteurs propres à l'État Membre concerné et au sinistre.

La page 'Publications' du site Web des FIPOL, [www.fipol.org](http://www.fipol.org), contient plusieurs autres publications conçues pour aider à la fois les États et les demandeurs.



# introduction

## Que sont les FIPOL?

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) établies par des États dans le but d'indemniser les victimes des dommages par pollution résultant de déversements d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes.

Le régime international d'indemnisation actuel est fondé sur deux conventions: 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) 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), ainsi que sur le Protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Protocole portant création du Fonds complémentaire).

## Qui peut formuler une demande d'indemnisation et comment?

Toute personne qui a subi un dommage par pollution dans un État Partie aux Conventions peut formuler une demande d'indemnisation contre le propriétaire du navire ou les FIPOL. Des informations sur les États actuellement membres des FIPOL peuvent être obtenues sur: [www.fipol.org](http://www.fipol.org). Seules les demandes répondant à des critères spécifiques, établis dans le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992, donnent lieu à une indemnisation.

*Session d'octobre 2013 du Conseil d'administration du Fonds de 1992, au cours de laquelle le Guide à l'usage des États Membres a été adopté.*



## Quelle aide ce Guide peut-il apporter à un État Membre à la suite d'un déversement d'hydrocarbures?

Les mesures suivantes, détaillées dans les sections ci-après, sont suggérées aux États Membres en cas de déversement d'hydrocarbures:

- Indemnisation en dernière position;
- Subrogation des demandes d'indemnisation réglées par l'État;
- Accords de coopération entre les États Membres et l'assureur du propriétaire du navire;
- Remboursement du surpaiement de versements provisoires;
- Mémoire d'accord avec les assureurs nationaux;
- Groupement des demandes/demandeurs;
- Liste d'experts nationaux;
- Groupe d'experts agissant à titre de médiateurs;
- Mémoire d'accord entre l'État Membre, l'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1992;
- Accès aux données statistiques;
- Prix de référence types;
- Coordination entre les délégués des FIPOL et les organismes d'intervention nationaux; et
- Utilisation des systèmes de sécurité sociale.

Les modèles de textes suivants sont également fournis en annexe pour aider les États Membres:

- Annexe I  
Principaux éléments d'un accord entre un État Membre, le propriétaire du navire et le Club P&I
- Annexe II  
Modèle de Mémoire d'accord entre l'État Membre et le secteur des assurances
- Annexe III  
Modèle de Mémoire d'accord entre le Fonds de 1992 et le secteur des assurances

- Annexe IV  
Modèle de Mémoire d'accord entre l'État Membre, l'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1992

Les mesures appliquées dans chaque cas seront déterminées par les États Membres et dépendront des circonstances particulières du sinistre, des aspects juridiques et de divers autres facteurs propres à l'État Membre concerné et au sinistre. Les mesures répertoriées dans le présent document peuvent être employées individuellement ou solidairement pour une plus grande efficacité générale.

Étant donné que le choix de mesures peut avoir un effet sur le processus de traitement des demandes d'indemnisation, les États Membres souhaiteront éventuellement consulter l'assureur du propriétaire du navire et/ou l'Administrateur des FIPOL préalablement à leur application.

Les États Membres sont encouragés à faire part à l'Administrateur des FIPOL de leurs retours d'information sur ces mesures, afin de permettre l'inclusion et la diffusion aux autres États Membres d'exemples d'expériences et de bonnes pratiques. Les États Membres sont en outre encouragés à fournir des informations sur toute mesure nouvelle, modifiée ou alternative suivie dans le cadre d'un sinistre, qu'il y ait ou non intervention des FIPOL.



# Mesures que les États Membres pourraient envisager de prendre

## 1. INDEMNISATION EN DERNIÈRE POSITION

**1.1** Les initiatives prises par les États Membres concernés par les sinistres passés afin de surmonter les difficultés rencontrées au niveau de l'application des conventions internationales, ainsi que les précédents créés, ont permis au régime d'évoluer d'une manière pratique et pragmatique qui a bien servi les demandeurs. L'une de ces initiatives veut que les gouvernements demandeurs 'restent en dernière position' dans l'ordre des parties à indemniser. Ce dispositif a été utilisé dans le cadre de sinistres majeurs par les gouvernements du Royaume-Uni, du Japon, de la France et, plus récemment, de la République de Corée. Il est particulièrement utile lorsque la valeur des demandes d'indemnisation établies est susceptible de dépasser les fonds disponibles en vertu des conventions internationales et que les demandes risquent d'être établies au prorata (un scénario beaucoup moins probable pour les États dans lesquels le Protocole portant création du Fonds complémentaire est désormais en vigueur).

**1.2** Le principe d'indemnisation en dernière position a pour but d'accroître le niveau de paiement aux demandeurs non gouvernementaux ou d'éviter entièrement le prorata. Or, pour que ce principe ait un sens, les demandes des gouvernements doivent constituer une proportion importante de toutes les demandes adressées aux FIPOL, de manière à ce qu'il reste suffisamment de ressources pour les autres demandeurs et, dans la mesure du possible, à éviter le prorata. L'effet en est une acceptation de fait que, dans les cas où la limite du Fonds de 1992 est susceptible d'être dépassée, les demandes ne seront pas traitées de manière égale et que celles émanant des gouvernements seront sacrifiées dans l'intérêt des autres demandeurs. Du fait que les gouvernements restent en dernière position, et dans le cas de sinistres dont le montant maximum disponible pour l'indemnisation des victimes du déversement n'est pas suffisant pour couvrir toutes les pertes, les demandeurs non gouvernementaux peuvent avoir l'assurance qu'au moins une proportion importante de leurs demandes sera satisfaite.

**1.3** Dans les cas des sinistres du *Sea Empress* (Royaume-Uni, 1996), du *Nakhodka* (Japon, 1997), de l'*Erika* (France, 1999) et du *Hebei Spirit* (République de Corée, 2007), les gouvernements affectés ont été les derniers à être indemnisés au titre des frais engagés par les pouvoirs publics. Autrement dit, ces gouvernements n'ont pas donné suite à leurs demandes tant que les autres demandes n'avaient pas été satisfaites, étant entendu qu'ils auraient renoncé à leur indemnisation si les ressources avaient été épuisées. Dans les cas du *Sea Empress* et du *Nakhodka*, les gouvernements du Royaume-Uni et du Japon ont pu chacun, à terme, recouvrer l'intégralité des frais évalués. Dans le cas de l'*Erika*, le Gouvernement français a recouvré une partie de ses frais auprès du Fonds de 1992 et l'autre partie auprès de Total, propriétaire de la cargaison et affréteur du navire. Cependant, Total n'a elle-même pu recouvrer aucun frais, s'étant volontairement positionnée derrière le Gouvernement français dans la file d'attente. En République de Corée, le Gouvernement a lui aussi observé ce principe relativement au sinistre du *Hebei Spirit*. En acceptant d'être indemnisé en dernier, après d'autres demandeurs, il a permis de donner la priorité aux demandeurs non gouvernementaux dans l'évaluation des demandes.

**1.4** Les exemples suivants résument les coûts d'un sinistre fictif et sont donnés à titre d'illustration du point ci-dessus, à savoir que les demandes émanant des gouvernements doivent constituer une proportion importante des coûts globaux pour que ce dispositif fonctionne dans l'intérêt des demandeurs non gouvernementaux. Dans le scénario 1, le gouvernement a supporté environ 45 % du montant total des demandes. Les demandeurs non gouvernementaux auraient bénéficié d'un règlement de leurs demandes à 100 % du montant évalué, au lieu de 70 % si le gouvernement n'avait pas été indemnisé en dernier. Dans le scénario 2, le total demandé est exactement le même, mais la majeure partie des coûts a été supportée par des entités non gouvernementales, et les demandes du gouvernement ne représentent que 5 % du total. Par conséquent, si le gouvernement est indemnisé en dernier, le niveau de paiement, qui passe de 70 % à 75 %, ne connaît qu'une légère augmentation.

### Exemples illustratifs du principe d'indemnisation en dernière position

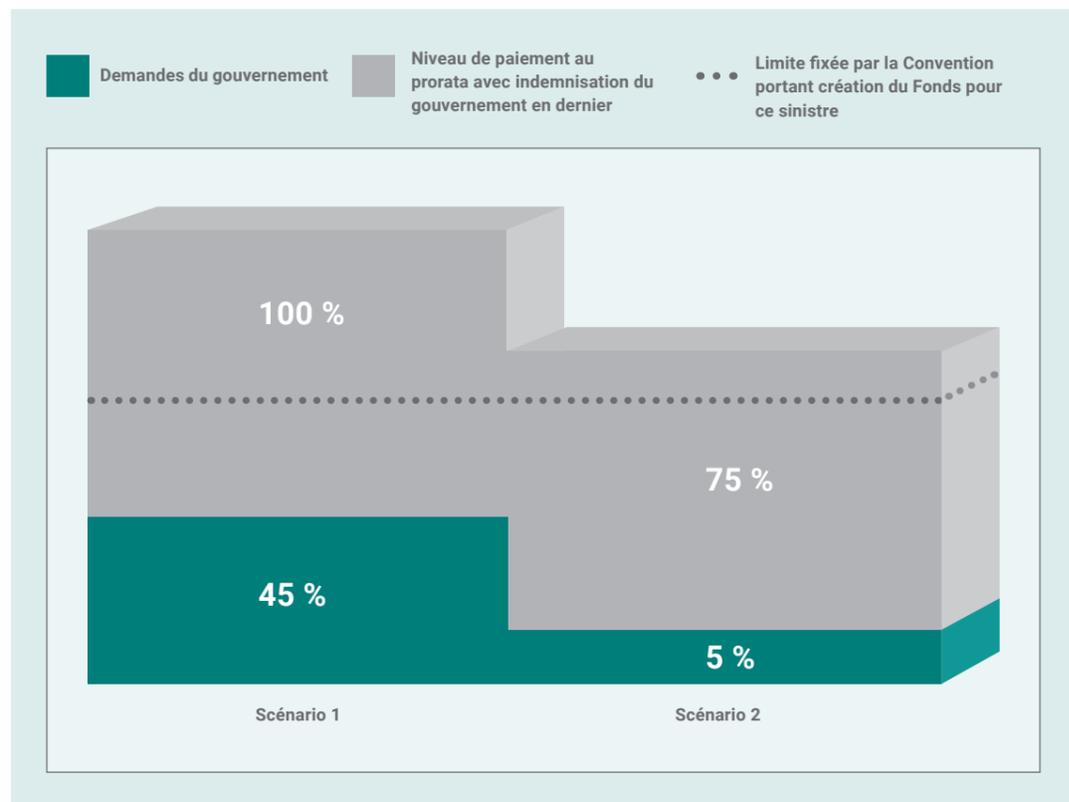
#### Scénario 1:

		Coût en millions
<i>Demandes d'indemnisation émanant du gouvernement</i>	Surveillance aérienne	5
	Intervention en mer	27
	Nettoyage du littoral	140
	Études et restauration post-déversement	12
	<b>Sous-total</b>	<b>184</b>
<i>Demandes d'indemnisation émanant d'autres entités</i>	Pêche	165
	Tourisme	75
	Divers	11
	<b>Sous-total</b>	<b>251</b>
	<b>Total demandé</b>	<b>435</b>
	Limite de la Convention portant création du Fonds pour ce sinistre	310
Proportion du total des demandes correspondant au gouvernement		45 % (proportion importante)
Niveau maximum de paiement de toutes les demandes		70 % au prorata
<b>Niveau de paiement maximum possible si le gouvernement reste en dernière position</b>		<b>100 %</b>

#### Scénario 2:

		Coût en millions
<i>Demandes d'indemnisation émanant du gouvernement</i>	Surveillance aérienne	5
	Intervention en mer	7
	Études et restauration post-déversement	12
	<b>Sous-total</b>	<b>24</b>
<i>Demandes d'indemnisation émanant d'autres entités</i>	Intervention en mer	20
	Nettoyage du littoral	140
	Pêche	165
	Tourisme	75
	Divers	11
	<b>Sous-total</b>	<b>411</b>
<b>Total demandé</b>	<b>435</b>	
	Limite de la Convention portant création du Fonds pour ce sinistre	310
Proportion du total des demandes correspondant au gouvernement		5 % (faible proportion)
Niveau maximum de paiement de toutes les demandes		70 % au prorata
<b>Niveau de paiement maximum possible si le gouvernement reste en dernière position</b>		<b>75 % au prorata</b>

1.5 Le graphique ci-dessous illustre l'effet du principe d'indemnisation en dernière position en fonction de la proportion des demandes émanant du gouvernement, dans les deux scénarios exposés en page 7.



1.6 Au moment où la décision est prise de fixer un niveau pour le règlement au prorata des demandes d'indemnisation, le Comité exécutif du Fonds de 1992 opte généralement pour la prudence et conserve une marge de sécurité d'environ 5 % à 10 % en sus du montant cumulé anticipé des demandes. Au fil du temps et au fur et à mesure que les demandes sont évaluées et réglées, le niveau de paiement est revu par le Comité exécutif. Il peut être relevé en plusieurs étapes au fur et à mesure que le degré de certitude quant au montant demandé et évalué augmente.

1.7 Lorsque toutes les demandes n'émanant pas du gouvernement ont été réglées, il reste parfois suffisamment d'argent pour indemniser les pouvoirs publics, au moins en partie ou, comme dans les cas du *Sea Empress* et du *Nakhodka*, en totalité. Parce que le règlement de toutes les demandes des entités non

gouvernementales peut parfois prendre plusieurs années, il est extrêmement important de ne pas laisser s'écouler trop de temps entre la date du sinistre et le début de l'examen des demandes d'indemnisation des gouvernements. Ces dernières et les pièces justificatives devraient être soumises dès que possible, sans attendre de voir s'il reste suffisamment d'argent. Plus le temps passe, plus les gouvernements risquent d'avoir des difficultés à fournir la documentation nécessaire à l'appui de leur demande pour répondre aux interrogations soulevées par les experts des FIPOL, ainsi qu'à localiser le personnel en place au moment du sinistre et susceptible d'apporter des éléments de réponse.

1.8 Le principe d'indemnisation en dernière position présente comme inconvénient que le gouvernement de l'État Membre en question risque de ne pas être indemnisé des pertes subies, au profit des particuliers et des entreprises du pays.

## 2. SUBROGATION DES DEMANDES D'INDEMNISATION RÉGLÉES PAR L'ÉTAT

2.1 Dans le cas du sinistre du *Prestige*, survenu au large de la côte espagnole en 2002, l'assureur du navire a observé les dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et déposé le fonds de limitation du navire auprès du tribunal de Corcubión (Espagne). La responsabilité du propriétaire du navire étant ainsi considérée comme assumée, aucun autre paiement n'était dû par le propriétaire du navire ou son assureur, ce qui avait comme effet potentiel d'exclure tout versement d'indemnité aux demandeurs jusqu'à ce que le fonds de limitation puisse être distribué. Afin d'éviter une telle éventualité, le Gouvernement espagnol a réglé les demandes formées contre le propriétaire du navire et le Fonds de 1992.

2.2 En juin 2003 et juillet 2004, le Gouvernement espagnol a adopté une législation, sous la forme de deux décrets royaux, mettant à disposition un montant total de €249,5 millions pour indemniser, en totalité, certaines catégories de demandeurs victimes de la pollution. Pour être ainsi indemnisés, les demandeurs devaient renoncer au droit de réclamer, de toute autre manière, une indemnisation relative au sinistre du *Prestige*. Le Gouvernement espagnol a désigné une équipe d'experts nationaux pour évaluer ces demandes d'indemnisation, avec le concours d'autres experts engagés par l'assureur du propriétaire du navire, le London P&I Club, et le Fonds de 1992. Ce n'est cependant qu'en 2013 que le Gouvernement espagnol a pu entamer la procédure visant à réclamer le remboursement de ces demandes d'indemnisation subrogées à partir du fonds de limitation déposé auprès du tribunal.

2.3 Cette approche fait partie des dispositifs qui permettent de surmonter le problème des délais parfois très longs de répartition du fonds de limitation. Elle rend possible un règlement rapide des demandes d'indemnisation, peu après un sinistre, et évite de faire subir des difficultés financières injustifiées aux victimes d'un déversement d'hydrocarbures. Cependant, le gouvernement concerné risque de ne pas pouvoir récupérer l'intégralité des indemnités versées aux demandeurs en cas de différence entre ses évaluations et celles du Club et du Fonds. Une telle

situation peut être particulièrement préoccupante si les évaluations effectuées par le gouvernement sont fondées sur des critères différents de ceux appliqués par le Fonds de 1992.

## 3. ACCORDS DE COOPÉRATION

3.1 À la suite du sinistre du *Hebei Spirit*, le Gouvernement de la République de Corée, le propriétaire du navire et l'assureur P&I du *Hebei Spirit* (Skuld Club) ont conclu deux accords de coopération, dont le second en juillet 2008. Le Club craignait que les tribunaux coréens chargés des procédures en limitation ne tiennent pas pleinement compte de certains versements qu'il avait déjà effectués, lui faisant ainsi courir le risque de verser des indemnités en sus du montant de limitation. Aux termes de cet accord, le Skuld Club s'est engagé à verser aux demandeurs 100 % des montants évalués, et ce jusqu'à concurrence de la limite de responsabilité que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile fixe au propriétaire du navire, à savoir 89,77 millions de DTS. En retour, afin que tous les demandeurs soient entièrement indemnisés, le Gouvernement coréen s'est engagé à régler intégralement toutes les demandes telles qu'évaluées par le Club et le Fonds une fois atteintes les limites prévues par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds, ainsi qu'à acquitter tous les montants qui pourraient être alloués par les tribunaux en application de ces mêmes conventions au-delà de la limite du Fonds. Le Gouvernement coréen s'est également engagé, au cas où le dépôt du fonds de limitation serait exigé par le tribunal de limitation, à déposer auprès de celui-ci le montant déjà versé aux demandeurs par le Skuld Club.

3.2 Ce second accord de coopération pourrait servir de modèle pour les sinistres à venir impliquant à la fois un nombre important de demandes d'indemnisation de faible montant et un risque de dépassement de la limite du Fonds de 1992 dans un pays qui n'a pas encore ratifié le Protocole portant création du Fonds complémentaire. Les engagements pris ont permis au Skuld Club de verser sans attendre les montants évalués, jusqu'à concurrence de la limite prévue pour le navire par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Un tel arrangement pourrait être utile à l'avenir pour régler un nombre >

important de demandes d'indemnisation de faible montant, étant donné que les Clubs P&I sont en mesure de régler les demandes relativement rapidement. Il convient néanmoins de noter que l'accord nécessite tout de même que les demandes soient évaluées dans les règles avant tout paiement.

- 3.3** Les caractéristiques fondamentales du second accord de coopération et les principes sur lesquels il repose sont exposés à l'annexe I. Ils peuvent former la base d'une coopération entre un État Membre, le propriétaire du navire et l'assureur de ce dernier.

## 4. REMBOURSEMENT DU SURPAIEMENT DE VERSEMENTS PROVISOIRES

- 4.1** Une solution possible à envisager, en complément ou dans le cadre d'un accord de coopération comme celui décrit à la section 3, consiste à conclure un accord entre un État Membre et le Club P&I d'un propriétaire de navire, aux termes duquel le gouvernement garantirait le remboursement de tout surpaiement de versements provisoires par le Club P&I. Des versements provisoires sont parfois effectués sur la base d'évaluations provisoires pendant que les interrogations soulevées par les experts engagés par le Club P&I et le Fonds de 1992 (experts du Club/Fonds) sont examinées, lorsqu'il y a certitude qu'une demande établie dépassera le montant du versement provisoire. Il va de soi que de telles circonstances ne devraient pas donner lieu à un surpaiement.
- 4.2** L'édition 2013 du Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992 prévoit un processus 'accélééré' grâce auquel il est possible de régler les demandes d'indemnisation de faible montant. Il repose sur une brève enquête menée par le Fonds et ses experts, qui doit confirmer que les pertes ont bel et bien été subies et qu'il existait un lien clair de causalité avec le sinistre. Bien que cette modification ait pour but de faciliter le règlement rapide des demandes d'indemnisation de faible montant, le processus pourrait également aboutir à un versement provisoire au lieu d'un règlement définitif. Un accord sur le remboursement des surpaiements

dans le cas de versements provisoires, appuyé par une garantie, permettrait d'accélérer le paiement des demandes d'indemnisation de faible montant étant donné que les Clubs P&I sont généralement en mesure de transférer des fonds relativement rapidement. Il convient de noter que, si un examen plus approfondi révélait que les paiements en question étaient excessivement généreux ou que les demandes n'étaient pas avérées, le gouvernement concerné serait tenu de rembourser le Club P&I du propriétaire du navire. Si, toutefois, l'examen complet de la demande établissait la nécessité de paiements supplémentaires, le règlement définitif serait effectué dans le délai plus long requis par un examen complet.

## 5. MÉMORANDUM D'ACCORD AVEC LES ASSUREURS NATIONAUX

- 5.1** Certains États Membres souhaiteront éventuellement collaborer avec leurs compagnies d'assurance nationales, au niveau des ressources et du personnel, pour assister le Fonds de 1992 à la suite d'un sinistre. Cette mesure a pour but de faciliter la mobilisation d'experts supplémentaires pour répondre à un sujet de préoccupation commun au lendemain de nombreux sinistres, à savoir le manque d'experts adéquatement qualifiés et expérimentés.
- 5.2** Si un État Membre était disposé à mettre les ressources de ses assureurs nationaux à la disposition du Fonds de 1992, les détails spécifiques des arrangements mis en place entre le Fonds de 1992 et l'assureur/la société d'expertise en sinistres formeraient la base de l'un des deux Mémoires d'accord requis (voir les annexes II et III). Le premier Mémoire d'accord (annexe II) fournit un cadre pour l'accord entre l'État Membre et le secteur des assurances, tandis que l'annexe III contient un projet de Mémoire d'accord proposant une collaboration entre le Fonds de 1992 et un assureur/une société d'expertise en sinistres spécifique.

## 6. GROUPEMENT DES DEMANDES/ DEMANDEURS

- 6.1** Les demandes d'indemnisation de faible montant ont tendance à être soumises en grand nombre par d'importants groupes d'individus ayant subi

des pertes comparables. Le groupement de ces demandeurs en catégories permet l'évaluation collective d'un grand nombre de demandes comparables selon des critères identiques. Ces demandes peuvent ainsi être traitées plus rapidement que lorsqu'elles sont présentées à titre individuel. En outre, et plus particulièrement dans le cas des demandes d'indemnisation de faible montant, le coût d'une évaluation individuelle est susceptible de dépasser la valeur estimée de la demande. Les États Membres souhaiteront donc éventuellement envisager de faciliter le groupement des demandeurs ou de collaborer avec le Club P&I et les FIPOL à la définition des catégories de demandes qui pourraient être ainsi traitées.

- 6.2** Les FIPOL bénéficient de nombreuses années d'expérience dans le traitement de demandes présentées par des groupes de demandeurs, notamment les associations de pêcheurs comme celles intervenues dans le sinistre du *Nakhodka*, qui comptaient des centaines, voire des milliers d'adhérents. Dans ce type de cas, le président de l'association et son équipe se chargent normalement des discussions concernant le règlement des demandes au nom des adhérents, en vertu d'un pouvoir ou d'une autorisation fourni(e) au président par chaque membre. Le grand avantage de ce système réside dans le fait que l'association est responsable de la répartition équitable des indemnités accordées. Sachant quels adhérents ne sont plus actifs, ou ne le sont plus

que très peu, et quels adhérents travaillent le plus, le président et son équipe sont en mesure de répartir les indemnités en conséquence.

- 6.3** Dans le cas du *Hebei Spirit*, seule une petite proportion des 59 000 cueilleurs demandeurs du secteur de la pêche artisanale appartenait à des associations de pêcheurs. Quoi qu'il en soit, les prêts individuels et les droits subrogés au Gouvernement coréen ayant rendu impossible le groupement des demandeurs, un effort considérable a été requis pour évaluer chaque demande. En revanche, le groupement des demandeurs selon certains critères dans le cas du sinistre du *Solar 1* (Philippines, 2006) a permis à un nombre important de demandes d'indemnisation d'être examinées et soit évaluées et payées rapidement, soit, pour celles qui n'ont pas été avérées, d'être éliminées du processus de traitement des demandes.

## 7. LISTE D'EXPERTS NATIONAUX/GROUPE D'EXPERTS AGISSANT À TITRE DE MÉDIATEURS

- 7.1** Les États Membres souhaiteront éventuellement dresser une liste d'experts nationaux capables d'aider les demandeurs à préparer leurs demandes d'indemnisation et de les conseiller, entre autres, sur les types de demandes >

Des experts locaux engagés par le Fonds de 1992 évaluent les dommages par pollution causés à des fermes ostréicoles à la suite du sinistre du *Hebei Spirit* (République de Corée).



recevables en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds et sur les justificatifs nécessaires à l'appui d'une demande. Ces experts nationaux devront maîtriser les exigences des FIPOL concernant la soumission de demandes d'indemnisation, ainsi que les critères utilisés dans leur évaluation et définis dans le Manuel des demandes d'indemnisation.

**7.2** Les FIPOL font appel aux connaissances spécialisées d'experts nationaux et internationaux pour les aider à évaluer les demandes. Ces experts sont sélectionnés en fonction de leur compétence et de leur expérience dans le domaine concerné. Une liste d'experts nationaux, sur laquelle figureraient les détails de leurs qualifications et de leur expérience, donnerait au Secrétariat une source élargie de savoir-faire et de connaissances en cas de sinistre.

**7.3** Les États Membres pourront également souhaiter fournir les détails d'experts qu'ils jugent qualifiés pour intégrer un groupe d'experts agissant à titre de médiateurs qui se prononce sur les différends entre les demandeurs et les FIPOL. Il convient de souligner qu'à l'instar des Clubs P&I, les FIPOL cherchent toujours à régler les différends à l'amiable. Toutefois, pour les demandes dont la recevabilité n'est pas en question, mais qui donnent lieu à un différend sur l'interprétation des pièces justificatives et, par conséquent, sur le montant d'indemnisation proposé, la mise en place d'un groupe d'experts agissant à titre de médiateurs pourrait constituer un moyen d'éviter des procédures judiciaires longues et coûteuses.

**7.4** Une liste permanente d'experts des États Membres pourrait être établie à partir des informations fournies à cet effet au Secrétariat. À la demande d'un ou de plusieurs États Membres affectés par un sinistre, ces experts pourraient, si les parties concernées (le demandeur, le Club P&I et les FIPOL) en conviennent, être appelés à rechercher d'éventuelles solutions de compromis qui pourraient ensuite être proposées aux parties. Les coûts de ces experts seraient pris en charge par les FIPOL.

## 8. MODÈLE DE MÉMORANDUM D'ACCORD ENTRE L'ÉTAT MEMBRE, L'ASSUREUR DU

## PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE ET LE FONDS DE 1992

**8.1** Pour que le régime d'indemnisation fonctionne correctement et pour que les victimes de pollution par les hydrocarbures soient rapidement indemnisées, le processus de traitement des demandes doit être homogène et efficace. La rapidité de traitement d'une demande d'indemnisation est déterminée par plusieurs facteurs<sup><1></sup>, mais la mise en place d'un mécanisme clair pour faciliter le processus est susceptible d'améliorer l'expérience des demandeurs. Un mécanisme faisant intervenir non seulement les parties responsables du paiement d'indemnités, mais aussi des représentants de l'État Membre affecté par le sinistre, donnerait probablement lieu à une plus grande coopération. Les demandeurs seraient également davantage assurés que leurs préoccupations seront entendues.

**8.2** À cette fin, un modèle de Mémoire d'accord est proposé, qui pourrait être utilisé pour faciliter la coordination entre l'État Membre concerné, l'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1992. Le cadre d'un modèle de Mémoire d'accord qui serait adapté aux circonstances du sinistre est exposé en annexe IV. Le but de ce Mémoire d'accord serait, par exemple, de veiller à la gestion stratégique du processus de traitement des demandes d'indemnisation, de créer un canal de communication ouvert entre les parties, d'établir une base pour les réunions de coordination périodiques et d'apporter toute l'assistance nécessaire aux experts nationaux et internationaux intervenant dans l'évaluation des demandes. Un Mémoire d'accord couvrant les divers stades du processus de traitement des demandes d'indemnisation fournirait aux parties un point de départ pour la discussion et permettrait d'importantes économies de temps aux premiers stades d'un sinistre, moment crucial pour établir des relations de confiance. Une communication efficace de cette stratégie de gestion des demandes aux demandeurs et aux autres intéressés, dont les médias nationaux, serait probablement vitale pour inspirer la confiance de la communauté touchée à l'égard du processus de traitement des demandes d'indemnisation.

<1> Voir le document IOPC/JUN10/5/6.

**8.3** Les États Membres peuvent également aider les experts de l'assureur du propriétaire du navire et du Fonds de 1992 en facilitant le contact avec les demandeurs et en les rassurant sur le fait que fournir les informations demandées et coopérer avec les experts permet aux demandes d'être traitées plus rapidement.

## 9. ACCÈS AUX DONNÉES STATISTIQUES

Comme il est relevé plus haut, en cas de sinistre majeur, l'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1992 engagent conjointement des experts nationaux et internationaux pour obtenir leurs conseils sur le niveau raisonnable de pertes dans les secteurs touchés. Les États Membres peuvent apporter leur concours à ces experts en permettant l'accès aux sources d'informations demandées: bureaux nationaux des statistiques, administrations fiscales, associations de pêcheurs, offices de tourisme régionaux ou autres organes publics détenteurs de données. Ces données seront utilisées par les experts engagés pour valider les demandes d'indemnisation.

## 10. PRIX DE RÉFÉRENCE TYPES

**10.1** Cette proposition veut que les États Membres préparent et tiennent à jour une base de données des prix des marchandises menacées par la pollution par les hydrocarbures, ou bien une base de données de sources d'information de ce type, qui serait accessible par les experts du Club/Fonds en cas de sinistre. Il s'agirait, à titre d'exemple, du prix du marché de produits de la mer ou encore du coût du remplacement de matériel de pêche ou d'aquaculture. Les prix de référence pourraient inclure le matériel généralement employé dans les opérations de nettoyage du littoral: tracteurs, excavatrices, camions d'hydrocurage et véhicules routiers de capacités diverses. En France, par exemple, ces ressources sont cataloguées dans un 'Livre rouge'<sup><2></sup> qui établit les prix et les tarifs acceptables pour les services et les travaux publics. Ce type d'information permettrait de déterminer un élément du coût de la lutte antipollution et la valeur des pertes subies sans

<2> 'Méthode pour la détermination des charges d'emploi des principaux matériels de génie civil publié par la Fédération nationale de travaux publics.

nécessiter de longues recherches et risquer les retards que cela implique pour l'évaluation des demandes.

**10.2** Le coût prédéterminé des biens publics de lutte antipollution (navires, aéronefs, matériel spécialisé et personnel) pourrait également être inclus en établissant un barème convenu au préalable. Le Mémoire d'accord conclu entre l'Autorité maritime et portuaire de Singapour et l'ITOPF, soutenu par l'International Group of P&I Associations et le Fonds de 1992, est un modèle utile que d'autres administrations pourraient choisir de suivre. Il établit ce qui constitue des tarifs raisonnables pour les navires et l'équipement spécialisé, en prévision d'un sinistre dans les eaux singapouriennes.

**10.3** Dans les cas où, avant un sinistre, il n'a pas été établi de base de données de tarifs prédéterminés, les États Membres pourraient tout de même faciliter le processus en mettant ces informations à disposition au moment du sinistre.

## 11. COORDINATION ENTRE LES DÉLÉGUÉS DES FIPOL ET LES ORGANISMES D'INTERVENTION NATIONAUX

**11.1** Les bureaux gouvernementaux qui connaissent le mieux le fonctionnement du régime international d'indemnisation et qui représentent les États Membres aux réunions des organes directeurs des FIPOL sont très souvent différents des ministères ou organes directement responsables des interventions en cas de sinistre. Il conviendrait éventuellement de faire référence à ces derniers en tant que 'professionnels' impliqués dans les aspects quotidiens des interventions en cas de sinistre et dans la préparation ultérieure des demandes d'indemnisation. Dans la plupart des cas, ils sont employés par des services ou des organismes publics qui ne sont pas présents aux réunions des FIPOL.

**11.2** C'est avec ces professionnels que les experts du Club/Fonds travaillent tout au long du processus d'évaluation des >

demandes d'indemnisation, et que le Club et les Fonds sont le plus susceptibles de traiter au moment de régler ces dernières. Ces organismes d'intervention sont souvent préoccupés par le niveau de détail requis pour évaluer une demande d'indemnisation, de même qu'il peut se produire que l'indemnisation fournie en vertu des conventions ne corresponde pas aux attentes. Afin de favoriser une meilleure compréhension du fonctionnement du régime d'indemnisation et des contraintes qui lui sont imposées, les États Membres souhaiteront éventuellement encourager une collaboration étroite entre les organismes ou services qui assistent aux réunions des FIPOL et les organisations gouvernementales chargées de soumettre les demandes d'indemnisation au titre des coûts engagés pour la lutte antipollution, si une telle collaboration n'existe pas déjà.

## 12. UTILISATION DES SYSTÈMES DE SÉCURITÉ SOCIALE

**12.1** Bien que les paiements en vertu d'un système global de sécurité sociale soient effectués selon des critères entièrement différents de ceux appliqués aux versements effectués en vertu des conventions, le système de sécurité sociale d'un État Membre pourrait tout de même être une source d'informations très utile aux experts du Fonds de 1992. À titre d'exemple, aux premiers stades d'un sinistre, lorsque les chiffres bruts sont calculés pour en estimer l'impact financier potentiel, des informations généralisées sur les niveaux de revenus typiques d'un secteur économique particulier, le nombre d'individus actifs dans le secteur, le nombre de foyers dépendants ou encore les tendances (le secteur est-il en croissance ou en déclin) peuvent fournir une indication utile du coût global probable par rapport aux limites de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ou du Fonds.

**12.2** Les États Membres pourraient également juger avantageux de permettre l'accès à certaines informations pertinentes grâce auxquelles, par exemple, les experts des FIPOL seraient en mesure d'établir

très tôt si un demandeur relève d'un secteur particulier, tel que la pêche ou le tourisme. Ces informations pourraient indiquer si une demande d'indemnisation est justifiée et recevable en principe, et faciliter le groupement des demandes.

## 13. INFORMATIONS FOURNIES PAR LES FIPOL

**13.1** Les FIPOL et d'autres organismes intervenant dans le paiement et l'évaluation des indemnités fournissent des informations, des publications, des guides et des supports de formation que les États Membres pourraient trouver utiles. Dans le cas des FIPOL, le site Web comprend des informations sur tous les sinistres survenus par le passé, les comptes rendus des décisions des organes directeurs et des informations à l'intention des demandeurs ([www.fipol.org](http://www.fipol.org)). Il est possible de télécharger un large éventail de publications ou d'en demander des copies papier depuis la page 'Publications' du site Web.

**13.2** Les coordonnées du Secrétariat des FIPOL sont les suivantes:

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

4 Albert Embankment  
Londres  
SE1 7SR  
Royaume-Uni

**Téléphone:** +44 (0)20 7592 7100

**Adresse électronique:** [info@iopcfunds.org](mailto:info@iopcfunds.org)

## 14. AUTRES SOURCES DE RENSEIGNEMENTS UTILES

**International Group of P&I Associations:**  
[www.igpandi.org](http://www.igpandi.org)

**International Tanker Owners Pollution Federation Limited:**  
[www.itopf.org](http://www.itopf.org)

# Annexes



## ANNEXE I

### Principaux éléments d'un accord entre un État Membre, le propriétaire du navire et le Club P&I

D'après le second accord de coopération conclu suite au sinistre du *Hebei Spirit*, République de Corée (2007)

#### 1. Les parties

Les trois parties à l'Accord sont:

- i) les propriétaires du navire;
- ii) l'assureur P&I du navire concerné; et
- iii) le gouvernement de l'État Membre touché, représenté par le ministère compétent.

#### 2. Préambule

- 2.1 Les circonstances du sinistre sont brièvement décrites; sa cause et les conséquences de la pollution massive provoquée, entraînant des frais de nettoyage et des pertes économiques considérables pour les habitants des zones touchées.
- 2.2 La législation nationale applicable donnant effet aux deux conventions, la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds, est établie, en vertu de laquelle les propriétaires du navire acceptent leur responsabilité objective jusqu'à concurrence de la limite applicable fixée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. On notera en outre qu'une indemnisation supplémentaire est prévue par la Convention de 1992 portant création du Fonds, jusqu'à concurrence d'une limite globale de 203 millions de DTS (y compris la limite fixée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile) mais que, si les demandes recevables venaient à dépasser cette limite combinée, les indemnités à verser aux demandeurs seraient attribuées au prorata.
- 2.3 La législation nationale exige des propriétaires, pour faire valoir leur droit à la limitation en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, qu'ils engagent des procédures en limitation et qu'ils établissent un fonds de limitation auprès du tribunal compétent.
- 2.4 Dans le cadre d'un sinistre donnant lieu à des demandes d'indemnisation nombreuses et

importantes, un délai considérable est probable avant que le fonds de limitation puisse être distribué par le tribunal. Les parties à l'Accord souhaitent faciliter le versement d'indemnités aussi rapidement que possible. En outre, si l'on prévoit que le montant cumulatif de toutes les demandes recevables dépassera la limite globale fixée par les deux conventions, le Comité exécutif du Fonds de 1992 est susceptible de restreindre tout paiement d'indemnités provisoire à un pourcentage des montants évalués.

- 2.5 Le Club P&I se déclare disposé à effectuer les versements d'indemnités sans retard, jusqu'à concurrence d'un montant total ne dépassant pas la limite fixée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, ainsi qu'à établir un fonds de limitation par garantie plutôt qu'un dépôt en espèces, sous réserve de garanties pour assurer que tous les demandeurs reçoivent la même proportion de leurs demandes recevables et que le montant total payé par le Club ne dépasse pas le montant total qui aurait dû être versé au tribunal, en monnaie nationale, si aucun versement provisoire n'avait été effectué et si un fonds de limitation avait été établi au début de la procédure en limitation au moyen d'un dépôt en espèces. Par conséquent, l'État Membre conclut l'Accord avec les propriétaires et avec le Club afin de fournir ces garanties au Club.

#### 3. L'Accord

- 3.1 Le Club accepte de continuer, en collaboration avec le Fonds de 1992, à examiner et évaluer les demandes d'indemnisation selon les critères de recevabilité établis par le Fonds.
- 3.2 Le Club accepte de fournir les fonds requis pour le versement rapide des indemnités relatives aux demandes estimées recevables par lui-même et par le Fonds de 1992.
- 3.3 Tout paiement par le Club est subordonné à la présentation par le demandeur des pièces indiquant

le montant évalué et approuvé par le Club et le Fonds de 1992, ainsi qu'un reçu et un formulaire de paiement transférant au propriétaire, au Club et au Fonds de 1992 le bénéfice de ses droits à indemnisation en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, à hauteur du montant du paiement.

- 3.4 Le montant cumulatif versé par le Club en application de la clause 3.2 ci-dessus, ainsi que tout autre montant versé par le Club à titre d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution résultant du sinistre, ne doit pas dépasser le montant maximum de la limite applicable fixée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 3.5 Aux fins du présent Accord, la limite fixée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile doit être convertie en monnaie nationale, au taux de change en vigueur à la date d'établissement du fonds de limitation.
- 3.6 Si le Club ou les propriétaires sont tenus de déposer auprès du tribunal compétent une somme en espèces représentant le fonds de limitation:
  - a) les obligations du Club relatives aux paiements conformément à l'Accord cessent;
  - b) le Club et/ou les propriétaires versent au tribunal le montant correspondant à la limite fixée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, en monnaie nationale, diminué du montant cumulatif des indemnités versées par le Club et/ou les propriétaires aux demandeurs;
  - c) l'État Membre, à réception de la requête du Club à cet effet, par écrit, verse au tribunal toute somme complémentaire requise pour élever la somme totale versée au tribunal au montant intégral du dépôt requis par le tribunal pour le fonds de limitation; et
  - d) si le tribunal n'est pas en mesure d'accepter un paiement par l'État Membre, le paiement est alors adressé au Club, de telle sorte que le Club lui-même puisse procéder au paiement rapide du montant total requis au tribunal.
- 3.7 Les parties acceptent de coopérer en faisant leur possible pour que la procédure en limitation soit menée de telle sorte que le droit du Club et des propriétaires de limiter leur responsabilité soit

préservé et que le droit des demandeurs à être indemnisés soit satisfait sans qu'il ne soit nécessaire de déposer un fonds de limitation au tribunal.

- 3.8 La demande écrite de mise en œuvre des dispositions de l'Accord et toute autre communication relative à celui-ci doivent être adressées à l'État Membre et envoyées au ministère compétent.
- 3.9 L'Accord est régi par les lois de l'État contractant et tout litige en découlant est soumis à la compétence exclusive de [État contractant].

#### 4. Signatures

Fait le:

Signatures

---



---



---



## ANNEXE II

### Modèle de Mémoire d'accord entre l'État Membre et le secteur des assurances

1. Le présent Mémoire d'accord a pour objet de définir le cadre de la coopération entre le Gouvernement [...] ('l'État contractant') et son secteur des assurances ('les assureurs').
2. L'État contractant est partie à la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (la Convention de 1992 sur la responsabilité civile) et à la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (la Convention de 1992 portant création du Fonds) [, et membre du Fonds complémentaire international d'indemnisation de 2003 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (le Fonds complémentaire)] (, qui constituent ensemble le 'Régime international d'indemnisation').
3. Le Régime international d'indemnisation fournit un mécanisme pour l'indemnisation des personnes victimes de dommages survenus à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures d'un navire (au sens de la définition donnée à l'article premier de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile).
4. Le Secrétariat du Fonds de 1992 est chargé de la gestion du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire, ainsi que de l'approbation des demandes d'indemnisation formées par des demandeurs affectés par le déversement d'hydrocarbures.
5. Souvent, à la suite d'un déversement d'hydrocarbures de grande envergure, un nombre important de demandes d'indemnisation est adressé au Secrétariat du Fonds de 1992. Cela fait peser une lourde charge de travail sur le Secrétariat du Fonds de 1992, pouvant éventuellement retarder le processus d'évaluation des demandes d'indemnisation.
6. Afin d'alléger cette charge administrative, le gouvernement de l'État contractant propose de conclure le présent Mémoire d'accord avec le secteur des assurances [de l'État contractant] en préparation pour tout sinistre dont l'impact pourrait se répercuter sur son territoire.
7. L'État contractant prie les assureurs de mettre leurs ressources et leur personnel à la disposition du Secrétariat du Fonds de 1992 pour l'aider dans l'examen et l'évaluation des pertes découlant du sinistre, au sens de la définition donnée à l'article premier de la Convention sur la responsabilité civile, à la demande du Secrétariat du Fonds de 1992.
8. Le coût de l'assistance des assureurs sera pris en charge par le Fonds de 1992 [et le Fonds complémentaire si l'État contractant est membre du Fonds complémentaire].
9. Les assureurs reconnaissent par le présent que le Secrétariat du Fonds de 1992 doit, dans l'évaluation des demandes d'indemnisation, appliquer les critères ('les critères pertinents') établis par l'Assemblée du Fonds de 1992, tels qu'ils sont spécifiés dans le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992. De ce fait, les assureurs acceptent d'utiliser et d'appliquer les critères pertinents sous la direction du Secrétariat du Fonds de 1992, lorsqu'ils sont engagés par celui-ci pour aider à l'évaluation des pertes et des demandes d'indemnisation découlant d'un sinistre.
10. Les assureurs reconnaissent et acceptent en outre que la décision finale concernant le niveau d'indemnisation à verser aux demandeurs appartient au Fonds de 1992 et que, par conséquent, toute évaluation ou recommandation des assureurs a un caractère consultatif uniquement et est soumise à l'accord final du Fonds de 1992 et de l'assureur du propriétaire du navire (Club P&I ou autre).
11. En cas de sinistre majeur, plusieurs années peuvent s'écouler avant que toutes les demandes aient été déposées, justifiées et évaluées et que les demandes plus litigieuses aient été résolues. L'État contractant est convaincu de la nécessité d'un paiement rapide des indemnités. Par conséquent, engager des assureurs a pour but de veiller à une

évaluation et un règlement rapides des indemnités. Les assureurs mettront en œuvre tous les moyens pour faciliter le processus d'évaluation de nombres importants de demandes d'indemnisation selon les critères pertinents.

12. Les tarifs applicables aux prestations des assureurs seront convenus par le Secrétariat du Fonds de 1992 avec les assureurs, préalablement au début des travaux pour le compte du Fonds de 1992 ou du Fonds complémentaire.
13. Toute réclamation ou tout litige en rapport avec le présent Mémoire sera régi par le droit de [l'État contractant] et soumis à la compétence exclusive des tribunaux de [l'État contractant].

Fait le:

Pour l'assureur

Signature

Pour le Gouvernement de [l'État contractant]

Signature



## ANNEXE III

### Modèle de Mémoire d'accord entre le Fonds de 1992 et le secteur des assurances

1. Le présent Mémoire d'accord a pour objet de définir le cadre de la coopération entre le Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (le Fonds de 1992) et [la société d'expertise en sinistres] ('la Société') relativement aux procédures et pratiques à suivre lorsque le concours de la Société est sollicité par le Fonds de 1992 pour l'examen et l'évaluation des pertes découlant de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures à la suite d'un sinistre, au sens de la définition donnée à l'article premier de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
2. Le Fonds de 1992 et la Société reconnaissent que le Fonds de 1992 doit, dans l'évaluation des demandes d'indemnisation, appliquer les critères ('les critères pertinents') établis par l'Assemblée du Fonds de 1992, tels qu'ils sont spécifiés dans le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992. Par conséquent, la Société accepte d'utiliser et d'appliquer les critères pertinents sous la direction du Fonds de 1992, lorsqu'elle est engagée par celui-ci pour aider à l'évaluation des pertes et des demandes d'indemnisation découlant d'un sinistre.
3. La Société reconnaît et accepte en outre que la décision finale concernant le niveau d'indemnisation à verser aux demandeurs appartient au Fonds de 1992 et que, par conséquent, toute évaluation ou recommandation de la Société a un caractère consultatif uniquement et est soumise à l'accord final du Fonds de 1992 et de l'assureur du propriétaire du navire (Club P&I ou autre).
4. D'autre part, la Société convient de se concerter avec le Fonds de 1992 quant au meilleur usage de ses ressources et de son personnel, notamment en ce qui concerne les zones géographiques à examiner et les groupes de demandeurs à prendre en considération pour l'indemnisation. Le Fonds de 1992 se concertera en conséquence avec la Société concernant l'orientation de son personnel et de ses ressources afin de veiller à une exécution rapide des examens et des évaluations demandés par le Fonds de 1992.
5. En cas de sinistre majeur, plusieurs années peuvent s'écouler avant que toutes les demandes aient été déposées, justifiées et évaluées et que les demandes plus litigieuses aient été résolues. Le Fonds de 1992 est convaincu de la nécessité d'un paiement rapide des indemnités. Par conséquent, l'engagement de la Société a pour but de veiller à une évaluation et un règlement rapides des indemnités. La Société mettra en œuvre tous les moyens pour faciliter le processus d'évaluation de nombres importants de demandes d'indemnisation selon les critères pertinents.
6. Les tarifs applicables aux prestations de la Société seront convenus par le Fonds de 1992 avec la Société, préalablement au début des travaux pour le compte du Fonds de 1992.
7. Toute réclamation ou tout litige en rapport avec le présent Mémoire sera régi par le droit de [l'État contractant] et soumis à la compétence exclusive des tribunaux de [l'État contractant].
8. La Société et le Fonds de 1992 peuvent résilier le présent Mémoire sur préavis écrit de trois mois à l'autre partie.

Fait le:

Pour la Société

Signature

Pour le Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Signature

## ANNEXE IV

### Modèle de Mémoire d'accord entre l'État Membre, l'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1992

1. Le présent Mémoire d'accord a pour objet de définir le cadre de la coopération entre l'État Membre ('l'État'), l'assureur du propriétaire du navire ('l'Assureur') et le Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992), dans le contexte de l'engagement commun des 'Parties' à contribuer à un traitement efficace et rapide des demandes d'indemnisation découlant du sinistre impliquant le [nom du navire] survenu le [date].
2. Le régime qui fournit un mécanisme d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution causée par les déversements d'hydrocarbures persistants transportés par des navires-citernes repose sur deux conventions: la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (la Convention de 1992 sur la responsabilité civile) et la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (la Convention de 1992 portant création du Fonds) assortie du Protocole de 2003 portant création du Fonds complémentaire.
3. Pour veiller à ce que le régime soit efficace et assure l'indemnisation rapide des victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, le bon fonctionnement du processus de traitement des demandes d'indemnisation est essentiel. Plusieurs facteurs déterminent avec quelle rapidité une demande d'indemnisation peut être formulée, soumise et traitée. L'établissement d'une stratégie clairement définie pour faciliter le traitement des demandes d'indemnisation permet de faire en sorte que les demandeurs soient plus susceptibles d'être rassurés et, par conséquent, plus disposés à coopérer dans le cadre du processus.
4. Les Parties au présent Mémoire d'accord comprennent ces problèmes et partagent les objectifs ci-après:
  - i) communiquer ouvertement avec les victimes et les aider dans la mesure du possible;
  - ii) faciliter le traitement, le paiement et le règlement rapides et efficaces des demandes d'indemnisation évaluées;
  - iii) traiter tous les demandeurs de manière égale et évaluer toutes les demandes d'indemnisation selon les mêmes directives et critères; et
  - iv) informer les victimes des possibilités de règlement sans recours à la voie judiciaire, et décourager les actions ou soumissions qui retarderont l'évaluation et le paiement des demandes d'indemnisation légitimes.
5. Dans la mesure où cela est possible et approprié pour le sinistre en question, les Parties conviennent de:
  - i) mettre en place des canaux de communication clairs et se réunir périodiquement pour faire le point sur la progression du processus d'évaluation des demandes d'indemnisation. Il s'agira de réunions mensuelles/bimensuelles/périodiques selon les besoins, leur fréquence étant modifiée au fur et à mesure de l'évolution du sinistre, à des dates et des lieux mutuellement convenus;
  - ii) élaborer une stratégie claire et cohérente et des plans pour notifier, informer, aider à préparer, recevoir localement, traiter, évaluer et régler les demandes d'indemnisation;
  - iii) coordonner la communication de la stratégie et des rapports d'avancement susmentionnés aux organismes gouvernementaux, aux représentants des demandeurs, aux demandeurs et aux médias, à tous les stades du processus;
  - iv) aider les experts nationaux et internationaux désignés par l'Assureur et le Fonds de 1992 dans leurs travaux, sans ingérence excessive, et veiller à ce qu'ils soient protégés contre toute agression physique, verbale ou écrite; >







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

4 Albert Embankment  
Londres  
SE1 7SR  
Royaume-Uni

**Téléphone:** +44 (0)20 7592 7100

**Adresse électronique:** [info@iopcfunds.org](mailto:info@iopcfunds.org)

**Site Web:** [www.fipol.org](http://www.fipol.org)