

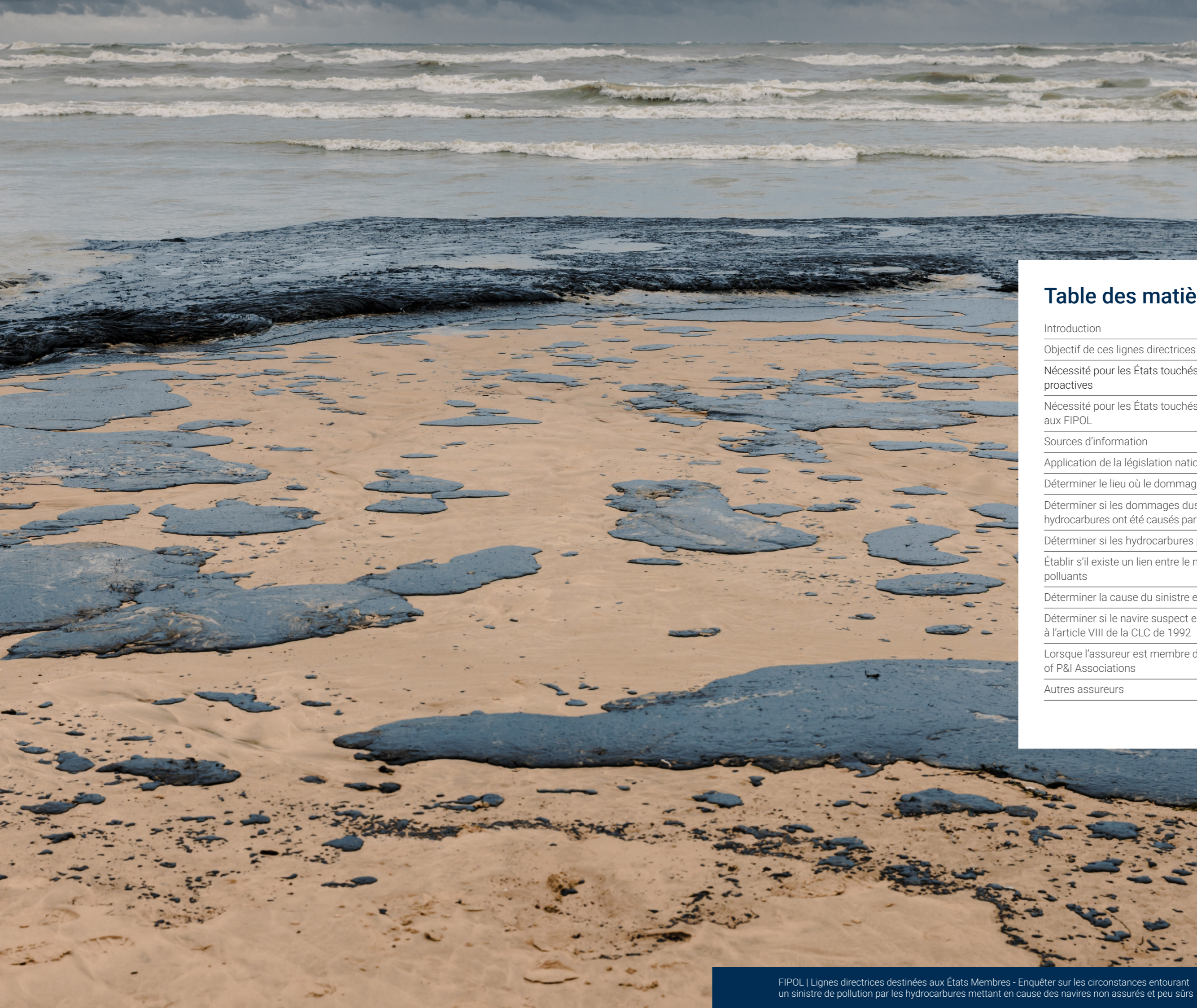


Fonds internationaux d'indemnisation  
pour les dommages dus à la pollution  
par les hydrocarbures



# Lignes directrices destinées aux États Membres

Enquêter sur les circonstances entourant un sinistre  
de pollution par les hydrocarbures mettant en cause  
des navires non assurés et peu sûrs



## Table des matières

Introduction	4
Objectif de ces lignes directrices	4
Nécessité pour les États touchés de prendre des mesures proactives	5
Nécessité pour les États touchés de fournir des informations aux FIPOL	6
Sources d'information	6
Application de la législation nationale	6
Déterminer le lieu où le dommage s'est produit	7
Déterminer si les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ont été causés par des hydrocarbures persistants	7
Déterminer si les hydrocarbures proviennent d'un navire	7
Établir s'il existe un lien entre le navire et les hydrocarbures polluants	8
Déterminer la cause du sinistre et les recours possibles	8
Déterminer si le navire suspect est assuré conformément à l'article VIII de la CLC de 1992	9
Lorsque l'assureur est membre de l'International Group of P&I Associations	9
Autres assureurs	10

## 1 Introduction

En dépit de la pléthore de réglementations internationales régissant la sécurité du transport maritime international, des déversements continuent de mettre en cause des navires peu sûrs en raison de facteurs divers (âge avancé, absence de réparations, entretien non conforme aux normes et non-respect des normes de sécurité). Trop souvent, ces facteurs vont de pair avec l'absence d'une assurance appropriée. À cela s'ajoute le nombre croissant des navires qui, pour une raison ou une autre, tentent de déjouer le contrôle de autorités en désactivant leurs transpondeurs SIA (système d'identification automatique) ou de leurs système d'identification et de suivi à grande distance (LRIT) dans le but d'effectuer des transferts illégaux d'hydrocarbures de navire à navire, souvent dans des circonstances dangereuses qui peuvent entraîner des déversements d'hydrocarbures et exposer les côtes à un risque accru de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

## 2 Objectif de ces lignes directrices

- 2.1 Ces lignes directrices ont été élaborées suite aux décisions que le Conseil d'administration du Fonds de 1992, agissant au nom de l'Assemblée du Fonds de 1992, et l'Assemblée du Fonds complémentaire ont prises en avril 2024, en chargeant l'Administrateur de commencer à élaborer, en consultation avec l'Organe de contrôle de gestion, des lignes directrices à l'intention des États Membres pour enquêter sur les circonstances entourant un sinistre de pollution par les hydrocarbures afin d'identifier les navires et les personnes en cause, y compris, mais sans s'y limiter, les propriétaires et les assureurs de navires.
- 2.2 Ces lignes directrices sont particulièrement pertinentes dans les situations où les informations relatives à un déversement d'hydrocarbures ne sont pas connues, par exemple la cause du déversement, l'immatriculation ou l'assurance du navire.

## 3 Nécessité pour les États touchés de prendre des mesures proactives

- 3.1 Il est essentiel que les États touchés par un déversement d'hydrocarbures (ci-après « État touché ») prennent des mesures proactives chaque fois qu'un sinistre de pollution par les hydrocarbures menace de causer des dommages par pollution sur leurs côtes, à leurs pêcheries et à d'autres intérêts côtiers, au lieu de se contenter de notifier l'événement aux FIPOL et d'attendre que ces derniers leur apportent une assistance. Si les États touchés tardent à agir, ils risquent d'être privés des informations vitales concernant le navire responsable du sinistre et son assureur, ainsi que les circonstances qui l'ont entouré. Cela peut à son tour créer des difficultés pour les FIPOL, non seulement pour l'évaluation des demandes d'indemnisation soumises au titre des dommages par pollution (ce qui entraîne à son tour des retards dans le versement des indemnités), mais aussi dans toute tentative ultérieure d'action récursoire en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds engagée par les FIPOL en vue de recouvrer les coûts auprès des tiers potentiellement responsables. Lorsque ces coûts ne peuvent pas être recouverts, ils doivent être assumés par l'ensemble des États parties à la CLC de 1992, à la Convention de 1992 portant création du Fonds et éventuellement au Protocole portant création du Fonds complémentaire.
- 3.2 Reconnaissant le danger pour la vie et l'intégrité corporelle des personnes ainsi que pour l'environnement marin, que représentent les navires peu sûrs et non assurés et, dans le but de prévenir les opérations illégales dans le secteur maritime, la Résolution A.1192(33) de l'Assemblée de l'OMI demande aux États d'être proactifs à tout moment et d'adopter des mesures visant à empêcher que de telles situations ne se produisent en premier lieu<sup><1></sup>.
- 3.3 L'un des avantages des mesures proactives préconisées dans la Résolution A.1192(33) de l'Assemblée de l'OMI, plus particulièrement les mesures devant être mises en œuvre par les États du port et côtiers, est l'aide qu'elles peuvent apporter aux États pour identifier les navires potentiellement suspects présents dans leurs eaux avant même qu'un déversement d'hydrocarbures ne se produise.
- 3.4 Toutefois, même lorsque les mesures préconisées dans la Résolution A.1192(33) de l'Assemblée de l'OMI n'aident pas directement, dans une situation donnée, l'État touché à identifier le navire suspect et à établir un lien avec un déversement d'hydrocarbures particulier, plus les États du pavillon, les États du port et les États côtiers les appliqueront de manière rigoureuse, moins il y aura de déversements d'hydrocarbures de ce type et moins les États côtiers seront exposés à des risques.

<1> Les États du pavillon sont invités à veiller à ce que les navires inscrits sur leurs registres adhèrent aux mesures qui interdisent ou réglementent les transferts d'hydrocarbures de navire à navire, à ce que ces navires respectent les exigences en matière de prévention de la pollution et à envisager d'exiger des navires inscrits sur leurs registres qu'ils mettent à jour leurs plans de transfert à navire afin d'y inclure la notification du moment et du lieu où ils participent à de telles mesures. Les États du port sont invités à veiller à l'application des Conventions sur la sécurité et la responsabilité et à informer les États du pavillon lorsqu'ils ont connaissance de navires prenant intentionnellement des mesures pour éviter d'être détectés. Les États côtiers sont instamment priés de surveiller les opérations de transfert de navire à navire effectuées dans leurs eaux territoriales et leur ZEE et de prendre les mesures appropriées lorsque les navires ne respectent pas les règles de sécurité maritime ou de prévention de la pollution maritime.

## 4 Nécessité pour les États touchés de fournir des informations aux FIPOL

- 4.1 Plus les FIPOL disposeront d'informations sur les circonstances entourant le sinistre, plus il sera facile au Comité exécutif du Fonds de 1992 et à l'Assemblée du Fonds complémentaire de décider si la CLC de 1992, la Convention de 1992 portant création du Fonds et le Protocole portant création du Fonds complémentaire s'appliquent ou non au sinistre, et d'autoriser l'Administrateur à effectuer des paiements d'indemnisation au titre des demandes d'indemnisation nées du sinistre. Les informations sur les circonstances entourant le sinistre de pollution doivent indiquer si le navire en cause est un navire au sens de la CLC de 1992.
- 4.2 Ces informations doivent également inclure des détails sur le ou les navires en cause, leur historique, leur propriétaire, leur classe et couverture d'assurance ainsi que le type d'hydrocarbures en question, autant d'éléments qui sont importants.

## 5 Sources d'information

- 5.1 Lorsqu'ils recherchent des informations sur le sinistre, les États touchés ne doivent pas se sentir limités à s'adresser uniquement au capitaine du navire suspect (bien que cette source soit importante). Les autres sources d'information possibles sont l'État du pavillon actuel ou précédent, les États dans lesquels le navire a été précédemment exploité, l'État Membre touché, les organismes de contrôle de l'État du port, les sociétés ou organismes de classification, les compagnies ou organismes d'assurance (assureurs P&I et assureurs corps et machines et correspondants P&I) et les affréteurs.
- 5.2 En outre, des sociétés privées spécialisées dans le suivi des navires ou des mouvements d'hydrocarbures peuvent également fournir des informations utiles. Ils doivent également interroger le plus grand nombre possible d'autres sources d'information, par exemple des enquêteurs privés et des journalistes d'investigation qui ont souvent leurs propres contacts et sources d'information, ainsi que les propriétaires et exploitants des entreprises locales et les résidents, qui ont souvent une excellente connaissance de la zone dans laquelle le déversement s'est produit, des marées et de la côte environnante.

## 6 Application de la législation nationale

- 6.1 Lorsque les circonstances entourant un sinistre ne sont pas connues, ou que des questions se posent concernant l'enregistrement ou l'assurance du navire, les États touchés sont invités à avoir recours à toutes les procédures juridiques nationales qui leur sont ouvertes pour recouvrer les coûts des dommages causés par le déversement. Il s'agit notamment du recours à la législation civile, tel que le droit de la responsabilité civile, lorsqu'il est allégué que le déversement est le résultat d'une négligence<sup>22</sup>. Le sinistre du *Gulfstream* est un exemple de cas où de telles mesures sont pertinentes.
- 6.2 Comme stipulé au paragraphe 1) b) de l'article 4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, les demandeurs sont tenus de prendre toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui leur sont ouverts à l'encontre des propriétaires de navires responsables des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Ces recours juridiques doivent être exercés sans attendre que les FIPOL enquêtent sur le déversement. Le résultat de ces actions en justice aidera les FIPOL à identifier les personnes responsables des dommages par pollution ainsi qu'à évaluer l'étendue des dommages par pollution causés par le déversement.

<sup>22</sup> Une telle action en justice devrait tenir compte des résolutions A.987(24) et A.1056(27) de l'OMI sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident ou d'incident de mer, ainsi que du projet de directives sur le traitement équitable des gens de mer détenus car soupçonnés d'avoir commis des délits, adopté par le Comité juridique de l'OMI à sa 111<sup>e</sup> session et joint à l'annexe 1 du document LEG11/17/Add1 (à mettre à jour sous réserve de l'adoption définitive par l'OIT et l'OMI).

## 7 Déterminer le lieu où le dommage s'est produit

L'une des premières étapes pour un État Membre touché par un sinistre de pollution par les hydrocarbures consiste à déterminer si ledit dommage a été causé sur son territoire, y compris dans ses eaux territoriales ou dans sa zone économique exclusive (ZEE) ou zone équivalente, comme le stipulent l'alinéa a) de l'article II de la CLC de 1992 civile et l'alinéa a) de l'article 3 de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Protocole portant création du Fonds complémentaire.

## 8 Déterminer si les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ont été causés par des hydrocarbures persistants

- 8.1 Le paragraphe 5 de l'article premier de la CLC de 1992, définit le terme « hydrocarbures »<sup>23</sup> comme suit : « Tous les hydrocarbures minéraux persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire. »
- 8.2 Pour pouvoir prétendre à une indemnisation en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds ou du Protocole portant création du Fonds complémentaire, un demandeur doit prouver que les hydrocarbures polluants répondent aux critères susmentionnés, à savoir qu'il s'agit d'hydrocarbures minéraux persistants<sup>24</sup> qui, en raison de leur composition chimique, sont généralement lents à se dissiper naturellement lorsqu'ils sont déversés dans l'environnement et qui sont donc susceptibles de s'étaler et de nécessiter une intervention de nettoyage.
- 8.3 Afin de déterminer si les hydrocarbures sont persistants ou non<sup>25</sup>, les autorités compétentes de l'État touché doivent prendre des mesures pour que des échantillons soient prélevés par un expert indépendant et analysés dans un laboratoire compétent le plus tôt possible après le sinistre. Les FIPOL effectueront probablement aussi leurs propres tests de manière indépendante conformément à leurs directives internes.

## 9 Déterminer si les hydrocarbures proviennent d'un navire

Toute demande d'indemnisation au titre de dommages causés par une pollution par des hydrocarbures déposée auprès des FIPOL est subordonnée à la condition que le déversement d'hydrocarbures à l'origine du dommage provienne d'un navire<sup>26</sup>. À cette fin, le terme « navire » est défini au paragraphe 1 de l'article premier de la CLC de 1992, au paragraphe 2 de l'article premier de la Convention de 1992 portant création du Fonds et au paragraphe 6 de l'article premier du Protocole portant création du Fonds complémentaire comme suit :

« Tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac. »

<sup>23</sup> Cette notion diffère de celle d'« hydrocarbures donnant lieu à contribution » définie au paragraphe 3 de l'article premier de la Convention de 1992 portant création du Fonds et au paragraphe 7 de l'article premier du Protocole portant création du Fonds complémentaire, qui est pertinente pour l'évaluation des contributions annuelles, le cas échéant, prélevées auprès des États contractants (voir les articles 10 à 15 de la Convention de 1992 portant création du Fonds) en cas de déversement d'hydrocarbures.

<sup>24</sup> Comme le pétrole brut, le fuel-oil, le diesel lourd et l'huile de graissage.

<sup>25</sup> Les conventions ne définissent ni les hydrocarbures persistants ni les hydrocarbures non persistants. Toutefois, selon les lignes directrices (Guide des hydrocarbures persistants et des hydrocarbures donnant lieu à contribution) élaborées par les FIPOL, un hydrocarbure est considéré comme non persistant si, au moment du transport, au moins 50 % de la fraction d'hydrocarbures, en volume, se distillent à une température de 340 °C (654 °F) ; et au moins 95 % de la fractions d'hydrocarbures, en volume, se distillent à une température de 370 °C (700 °F), lorsqu'elles sont testées conformément à la méthode D86/78 de l'American Society for Testing and Materials ou à toute révision ultérieure de cette méthode (document IOPC/APR24/7/1).

<sup>26</sup> Le paragraphe 2 b) de l'article 4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds prévoit que le Fonds n'est pas tenu de verser des indemnités « si le demandeur ne peut pas prouver que le dommage est dû à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires ».

## 10 Établir s'il existe un lien entre le navire et les hydrocarbures polluants

- 10.1 Pour déterminer si les hydrocarbures proviennent d'un navire particulier, il sera nécessaire de confirmer que le navire suspect est un navire au sens de la définition pertinente et d'établir le lien entre le navire suspect et les hydrocarbures polluants.
- 10.2 En cas de déversement, les États Membres sont invités, dans le cadre de leur enquête sur le sinistre, à prélever des échantillons afin d'établir, entre autres, le lien requis entre le navire suspect et les hydrocarbures polluants.
- 10.3 Lorsque le navire suspect se trouve encore à proximité du lieu du déversement (par exemple, lorsqu'il a chaviré et coulé ou lorsqu'il a heurté un récif submergé et ne peut se déplacer sans aide), le lien requis entre le navire suspect et les hydrocarbures polluants peut être plus facilement établi, au moins à titre préliminaire, au moyen de preuves photographiques ou autres preuves visuelles. Dans d'autres cas, cependant, il peut être nécessaire de recourir à des méthodes plus performantes, y compris, mais sans s'y limiter, à l'imagerie satellitaire<sup><7></sup>. Sans vouloir préciser les détails d'une enquête, il convient de garder à l'esprit que des techniques d'analyse des « empreintes digitales » des hydrocarbures peuvent être mises en œuvre à partir d'échantillons prélevés sur le site du déversement.
- 10.4 Lorsque le navire suspect a quitté la zone, les transpondeurs SIA de l'OMI à bord des navires (rendu obligatoire par la règle V/19 de la Convention SOLAS adoptée en 2000), ainsi que le système LRIT de l'OMI (également rendu obligatoire par la règle V/19-1 de la Convention SOLAS), peuvent contribuer à prouver quels navires étaient présents dans la zone du déversement à l'heure estimée du déversement. Si le navire suspect a quitté la zone, les États sont invités à coopérer entre eux pour identifier le navire suspect et ses mouvements, et les autorités du port d'escale suivant sont invitées à prélever des échantillons d'hydrocarbures.

## 11 Déterminer la cause du sinistre et les recours possibles

- 11.1 En fonction des résultats de l'enquête sur la cause du sinistre, il peut être nécessaire pour les FIPOL d'engager une action récursoire à l'encontre des parties responsables. Une enquête approfondie doit être menée par l'État touché pour identifier la cause du sinistre. Cela sera important pour les FIPOL lors de la préparation d'une éventuelle action récursoire contre les parties responsables. Par exemple, dans le cas d'une collision, les FIPOL peuvent être en mesure de recouvrer les coûts auprès du navire responsable de la collision<sup><8></sup>.
- 11.2 Lors de l'enquête sur les causes du sinistre, il est conseillé aux États touchés de garder à l'esprit le Code pour les enquêtes sur les accidents de 2008<sup><9></sup> adopté par l'Assemblée de l'OMI, qui rappelle<sup><10></sup> Saux États que la sécurité des gens de mer et des passagers et la protection de l'environnement marin peuvent être renforcées au moyen de rapports ponctuels et précis identifiant les circonstances et les causes des accidents et incidents de mer<sup><11></sup>. L'objectif premier du Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer de 2008 est de fournir aux États une approche commune à suivre lors des enquêtes sur les accidents et incidents de mer, dans le but de prévenir que des événements similaires se reproduisent à l'avenir plutôt que d'imputer des fautes ou des responsabilités. Toutefois, les normes et pratiques internationales recommandées dans le Code peuvent également contribuer à une enquête sur les causes d'un sinistre.

<7> Ces techniques ont été utilisées lors du sinistre survenu en Israël (2021) pour confirmer que les « hydrocarbures » provenaient d'un « navire » au sens du paragraphe 5 de l'article premier et du paragraphe 1 de l'article premier respectivement de la CLC de 1992.

<8> Comme dans le cas du sinistre du *Hebei Spirit* (Corée du Sud, 2007), où une barge-grue a heurté le navire-citerne *Hebei Spirit* amarré à l'état stationnaire.

<9> Adoption du Code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer : Résolution MSC.255(84) adoptée le 16 mai 2008, ci-après Code pour les enquêtes sur les accidents.

<10> Code pour les enquêtes sur les accidents, paragraphe 3 du préambule.

<11> Paragraphe 2.9.7 stipule qu'un « accident de mer » désigne « des dommages graves à l'environnement, ou la possibilité de dommages graves à l'environnement, résultant des dommages subis par un navire ou des navires ».

## 12 Déterminer si le navire suspect est assuré conformément à l'article VII de la CLC de 1992

- 12.1 En ce qui concerne un navire immatriculé dans un État partie à la CLC de 1992, l'État partie est tenu de délivrer un certificat attestant que l'assurance ou une autre garantie financière a été délivrée ou attestée par l'autorité compétente. En ce qui concerne un navire qui n'est pas immatriculé dans un État partie, ledit certificat peut être délivré par l'autorité compétente de tout État partie<sup><12></sup>.
- 12.2 Le certificat<sup><13></sup> doit se trouver à bord du navire<sup><14></sup>, et se présenter sous la forme du modèle type de certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, annexé à la CLC de 1992.
- 12.3 Ces informations devraient aider un État touché à obtenir rapidement les détails de l'assurance-pollution souscrite par le navire suspect et à fournir ces détails aux FIPOL dès que possible après la survenue du sinistre. À cet égard, il convient de garder à l'esprit que les FIPOL ne sont tenus d'indemniser une personne ayant subi un dommage par pollution que « si cette personne n'a pas été en mesure d'obtenir une réparation équitable des dommages sur la base de la Convention de 1992 sur la responsabilité »<sup><15></sup>. L'une des conditions préalables, et fondamentale au bon fonctionnement du régime international de responsabilité et d'indemnisation, est que le propriétaire du navire est tenu de souscrire une assurance ou une autre garantie financière, telle qu'une garantie bancaire, pour la limite fixée conformément au paragraphe 1 de l'article V de la CLC de 1992<sup><16></sup>.
- 12.4 Ce certificat doit être demandé d'urgence par l'État touché par un déversement d'hydrocarbures dans ses eaux. Si nécessaire, l'État peut s'appuyer sur sa législation nationale pour obtenir le certificat.

## 13 Lorsque l'assureur est membre de l'International Group of P&I Associations

- 13.1 Lorsque, comme dans la plupart des cas, l'assureur est membre de l'International Group of P&I Associations (International Group), la circulaire LEG.1/Circ.16 de l'OMI du 20 juin 2024<sup><17></sup> confirme que la « carte bleue » délivrée par le membre de l'International Group et affichée sur le site Web du Club P&I devrait être une preuve suffisante de la validité du certificat.
- 13.2 Le Mémoire d'accord conclu entre l'International Group et les FIPOL fixe un cadre de collaboration et décrit les conditions dans lesquelles les parties ont étroitement coopéré au fil des ans pour gérer les sinistres.
- 13.3 En outre, l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006) (tel que modifié en 2017) et l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes (TOPIA 2006) (tel que modifié en 2017) s'appliquent aux navires-citernes inscrits dans les Clubs P&I membres de l'International Group et réassurés par le biais des dispositifs de pool de l'International Group. Ces accords s'inscrivent également dans le cadre de la coopération établie par l'International Group et les FIPOL. Ils ont été mis en place pour indemniser le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire, respectivement, du montant des indemnités versées au-delà de la limite de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la CLC de 1992, à hauteur de certains montants.

<12> Paragraphe 2 de l'article VII de la CLC de 1992.

<13> Conformément au paragraphe 2 de l'article VII de la CLC de 1992, le certificat doit contenir les informations suivantes : a) nom du navire et port d'immatriculation ; b) nom et lieu du principal établissement du propriétaire ; c) type de garantie ; d) nom et lieu du principal établissement de l'assureur ou de toute autre personne fournissant la garantie et, le cas échéant, lieu de l'établissement où l'assurance ou la garantie est établie ; et e) durée de validité du certificat, qui ne doit pas être supérieure à la durée de validité de l'assurance ou de la garantie.

<14> Conformément au paragraphe 4 de l'article VII de la CLC de 1992, des copies du certificat devraient être conservées par les autorités qui tiennent le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un État partie, par les autorités de l'État qui a délivré ou visé le certificat.

<15> Paragraphe 4 de l'article 4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

<16> Paragraphe 1 de l'article VII de la CLC de 1992.

<17> L'annexe à la circulaire LEG.1/Circ.16 de l'OMI contient les lignes directrices destinées aux États parties à la CLC de 1992 concernant l'acceptation des certificats d'assurance et des compagnies d'assurance, des fournisseurs de garantie financière et des Clubs de protection et d'indemnisation (Clubs P&I). Ces lignes directrices révoquent celles qui figuraient en annexe à la Lettre circulaire N° 3464 du 2 juillet 2014.

# 14 Autres assureurs

---

- 14.1 Lorsque des « cartes bleues » ou autres documents similaires parviennent de compagnies d'assurance, de fournisseurs de garantie financière et de Clubs P&I qui ne font pas partie de l'International Group, conformément à la circulaire LEG.1/Circ.16 de l'OMI, les États touchés devraient prendre des mesures actives pour vérifier la capacité financière et la solvabilité des compagnies d'assurance et des fournisseurs de garantie financière afin d'assurer la disponibilité d'une indemnisation rapide et adéquate des victimes d'un sinistre de pollution. Ces mesures doivent être prises d'urgence après un sinistre de pollution par les hydrocarbures.
- 14.2 Certains petits navires-citernes mis en cause dans un sinistre peuvent être assurés pour la responsabilité-pollution par des assureurs commerciaux qui peuvent n'avoir qu'une connaissance très limitée, voire inexistante, du régime international de responsabilité et d'indemnisation établi par la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds. En pareil cas, les États touchés doivent, dès que possible, fournir au Secrétariat des FIPOL toutes les informations qu'ils peuvent obtenir concernant l'identité de l'assureur et les détails de la police d'assurance, en particulier des informations sur la mesure dans laquelle elle couvre les dommages par pollution. Ces informations permettront au Secrétariat des FIPOL de prendre contact avec l'assureur et de lui expliquer le fonctionnement du régime international de responsabilité et d'indemnisation.
- 14.3 Lorsqu'un sinistre implique des assureurs qui ne font pas partie de l'International Group, un mémorandum d'accord, ou un accord entre les FIPOL et l'assureur, peut également être conclu afin d'établir les conditions de la coopération desdits assureurs pour gérer le sinistre. Les États Membres souhaiteront peut-être renvoyer aux clauses du modèle de mémorandum d'accord entre l'État Membre, l'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1992, figurant à l'annexe IV de la publication intitulée « Mesures visant à faciliter le processus de traitement des demandes d'indemnisation », disponible sur le site Web des FIPOL. En outre, les FIPOL et l'Association des assureurs commerciaux de protection et d'indemnisation (ACPII) ont signé un mémorandum d'accord confirmant que les deux parties s'engagent à coopérer en cas de sinistre mettant en cause un navire-citerne assuré par l'ACPII.

## Remerciements

### Photographies

Pages 1, 2, et 12  
Shutterstock



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

4 Albert Embankment  
Londres SE1 7SR  
Royaume-Uni

E-mail : [info@iopcfunds.org](mailto:info@iopcfunds.org)

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

Tous droits réservés © FIPOL 2025