



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/MAY23/3/8/1	
Date	16 mai 2023	
Original	Anglais	
Assemblée du Fonds de 1992	92AES27	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC80	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SAES11	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE – FONDS DE 1992

PRINCESS EMPRESS

Note du Secrétariat

Objet du document :	Informier le Comité exécutif du Fonds de 1992 des faits les plus récents concernant ce sinistre.
Résumé :	<p>Comme indiqué dans le document IOPC/MAY23/3/8, le Fonds de 1992 a été informé d'un nouveau sinistre qui s'est produit au large de la côte du Mindoro oriental aux Philippines le 28 février 2023.</p> <p>Comme expliqué dans ledit document, la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et la Convention de 1992 portant création du Fonds sont toutes deux applicables à ce sinistre et étant donné que, sur la base des dernières informations communiquées, le montant des demandes d'indemnisation dépassera la limite de responsabilité de l'assureur en vertu de la CLC de 1992, le Fonds de 1992 sera appelé à verser des indemnités.</p>
Faits nouveaux :	<p>Les opérations de nettoyage et d'intervention se poursuivent et sont très avancées. Le propriétaire du navire a engagé une entreprise de sauvetage pour retirer les hydrocarbures de l'épave. Les opérations devraient commencer en juin 2023.</p> <p>L'Administrateur et un membre du Service des demandes d'indemnisation des FIPOL se sont rendus aux Philippines en avril, où, accompagnés des garde-côtes philippins, ils ont visité la zone sinistrée et tenus des réunions avec les différentes autorités.</p> <p>Le Secrétariat continue de travailler en étroite collaboration avec l'assureur du navire, le Shipowners' P&I Club, et a rencontré le Club dans ses bureaux de Singapour. Le Fonds de 1992 et le Club ont ouvert un bureau central de soumission des demandes d'indemnisation à Calapan, dans l'île du Mindoro oriental, et plusieurs bureaux temporaires (centres de collecte) dans différentes régions, dont certaines difficilement accessibles. La situation la plus récente en matière de demandes d'indemnisation figure à la section 5.</p>
Documents pertinents :	IOPC/MAY23/3/8
Mesures à prendre :	<p><u>Comité exécutif du Fonds de 1992</u></p> <p>a) décider s'il convient d'autoriser l'Administrateur à effectuer des versements au titre des pertes résultant de ce sinistre ;</p>

- | | |
|----|---|
| b) | décider s'il convient d'autoriser l'Administrateur à signer un accord sur les versements intérimaires avec le Shipowners' Club au titre de ce sinistre et, dans l'affirmative ; |
| c) | décider si l'accord doit s'appliquer rétroactivement aux montants approuvés par le Fonds de 1992 et versés par le Club avant la signature de l'accord ; et |
| d) | donner à l'Administrateur les instructions qu'il juge appropriées concernant le traitement de ce sinistre. |

1 Impact du déversement

- 1.1 Les côtes du Mindoro oriental ont été touchées à des degrés divers par la pollution provoquée par le sinistre du *Princess Empress*. Les hydrocarbures ont également atteint l'archipel de Caluya, situé au sud de l'île de Mindoro, affectant les îles de Semirara et Liwagao.
- 1.2 Une partie de la population de la zone touchée dépend d'activités liées à la pêche artisanale, y compris la pêche de subsistance.
- 1.3 Certaines zones de palétuviers ont été touchées par la pollution, en particulier sur l'île de Semirara.
- 1.4 On s'attend également à ce que le secteur du tourisme soit touché, car dans certaines des zones souillées un certain nombre d'entreprises dépendent du tourisme.

2 Opérations d'intervention

- 2.1 Au 12 mai 2023, les opérations de nettoyage et d'intervention se poursuivent et sont très avancées. Des informations détaillées sur l'impact du sinistre et les opérations de nettoyage en cours sont disponibles sur le site Web suivant consacré au sinistre, mis en place par l'assureur du navire, la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' P&I Club) : www.princessempressinformationcentre.com.
- 2.2 Les garde-côtes philippins assurent la coordination avec le Ministère de l'environnement et des ressources naturelles, les unités gouvernementales locales et les entreprises engagées par le propriétaire du navire.
- 2.3 Pour les opérations de nettoyage à terre il a été fait appel à des travailleurs de la zone touchée dans le cadre d'un programme « argent contre travail ».
- 2.4 Des interdictions de pêche et de baignade ont été imposées dans les zones touchées par la pollution. Certaines de ces interdictions ont été levées.

État de l'épave

- 2.5 Le propriétaire du navire a engagé une entreprise de sauvetage pour inspecter l'épave engloutie afin de déterminer sa position et son état. L'inspection, qui a nécessité l'utilisation d'un véhicule télécommandé, a révélé que l'épave avait subi des dommages structurels importants et qu'elle laissait s'échapper des hydrocarbures en plusieurs points. Le déversement continu a fait remonter les hydrocarbures à la surface qui ont atteint les côtes de la zone touchée à l'est de l'île de Mindoro en quantités variables.
- 2.6 L'entreprise de sauvetage n'ayant pas la capacité d'enlever les hydrocarbures restants de l'épave, une solution temporaire a été utilisée. Celle-ci a consisté à placer des sacs sur les trous par lesquels se déversait la plus grande quantité d'hydrocarbures. Il a été signalé qu'au moins un de ces sacs était plein d'hydrocarbures qui s'écoulaient de l'épave.

- 2.7 Les risques de pollution posés par l'épave ont été évalués. La conclusion de cette évaluation a renforcé la décision de retirer les hydrocarbures de l'épave. La sensibilité de l'environnement et les activités économiques dans les zones potentiellement touchées ont été prises en considération. En outre, il a été noté que les vents dominants dans la zone du naufrage changeaient pendant l'été, d'où la possibilité que de nouvelles zones qui n'ont pas encore été touchées par la pollution par les hydrocarbures le soient.
- 2.8 Le propriétaire du navire a engagé une entreprise de sauvetage pour retirer les hydrocarbures de l'épave. Les opérations devraient commencer en juin 2023.

Réunions avec le Shipowners' P&I Club

- 2.9 Des membres du Service des demandes d'indemnisation des FIPOL se sont rendus à Singapour pour rencontrer le personnel du Shipowners' P&I Club au cours de la semaine du 20 mars 2023. Ils se sont entretenus avec le Club et les correspondants P&I locaux venus des Philippines, et ont tenu des réunions à distance avec les garde-côtes philippins.
- 2.10 Au cours de la semaine du 17 avril 2023, l'Administrateur et un membre du Service des demandes d'indemnisation du FIPOL se sont rendus à Singapour pour rencontrer le Shipowners' P&I Club et discuter de l'évolution de la situation concernant ce sinistre.
- 2.11 Le Shipowners' Club et le Secrétariat tiennent régulièrement des réunions virtuelles pour discuter du traitement des demandes d'indemnisation et d'autres questions relatives au sinistre.

Visite de l'Administrateur aux Philippines

- 2.12 L'Administrateur et un membre du Service des demandes d'indemnisation des FIPOL sont arrivés aux Philippines le 21 avril. Dès leur arrivée et tout au long de leur visite, ils ont été assistés par les garde-côtes philippins. Au cours de ce déplacement, l'Administrateur et le membre du Service des demandes d'indemnisation ont visité certaines des zones touchées par le déversement et ont rencontré les autorités locales, le personnel du Bureau de soumission des demandes d'indemnisation et d'autres parties prenantes.
- 2.13 À Manille, ils ont assisté à une réunion de gestion de l'affaire au Ministère de la justice, avec le Ministère de l'environnement et des ressources naturelles, le Ministère des transports, le Bureau de la pêche et des ressources aquatiques et les garde-côtes. Lors de cette réunion, l'Administrateur a expliqué le régime international de responsabilité et d'indemnisation et, en particulier, le rôle des FIPOL.

3 Applicabilité des conventions

- 3.1 Comme indiqué dans le document IOPC/MAY23/3/8, les Philippines sont parties à la fois à la CLC de 1992 et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Depuis le 28 février 2023, date à laquelle s'est produit le sinistre, les FIPOL ont donc collaboré étroitement avec l'assureur du navire, le Shipowners' P&I Club, et le Gouvernement philippin.
- 3.2 D'après les dernières informations communiquées, les demandes d'indemnisation issues de ce sinistre vont dépasser la limite de responsabilité que la CLC de 1992 fixe à l'assureur. Le Fonds de 1992 sera donc appelé à verser des indemnités et le Comité exécutif du Fonds sera invité à autoriser l'Administrateur à effectuer des versements en rapport avec ce sinistre.
- 3.3 Au 12 mai 2023, le propriétaire du navire n'avait pas constitué de fonds de limitation. Jusqu'à ce qu'un tel fonds soit constitué, le taux de change applicable à la limite de 4,51 millions de DTS fixée par la CLC de 1992 sera le même que celui applicable à la limite de 203 millions de DTS fixée par la Convention de 1992 portant création du Fonds (qui inclut la limite fixée par la CLC de 1992). Pour tout sinistre, le taux de change applicable en vertu de la Convention de 1992 portant création

du Fonds est le taux en vigueur à la date à laquelle l'Administrateur est autorisé par le Comité exécutif du Fonds de 1992 à verser des indemnités au titre du sinistre, à savoir la date à laquelle le compte rendu des décisions de cette réunion est adopté.

- 3.4 Pour tous renseignements sur l'assurance du propriétaire du navire et l'applicabilité de l'accord STOPIA 2006 à ce sinistre, voir le document IOPC/MAY23/3/8. On s'attend fortement à ce que les demandes d'indemnisation découlant de ce sinistre dépassent la limite prévue par STOPIA 2006.

4 Enquête sur la cause du sinistre

Selon des informations préliminaires, le *Princess Empress* a été remis en état en 2022. Il y aurait au moins cinq enquêtes en cours menées par : 1) les gardes-côtes philippins ; 2) l'Autorité maritime des Philippines ; 3) le Ministère de l'environnement et des ressources naturelles ; 4) le Ministère de la justice, par l'intermédiaire du Bureau national d'enquête ; et 5) la Chambre des représentants. Ces enquêtes semblent viser principalement à déterminer la cause et l'étendue du déversement et à attribuer la responsabilité, y compris la responsabilité pénale potentielle, du sinistre.

5 Demandes d'indemnisation

Bureau des demandes d'indemnisation

- 5.1 Le Fonds de 1992 et le Shipowners' P&I Club ont ouvert un Bureau de soumission des demandes d'indemnisation pour faciliter la présentation des demandes d'indemnisation issues du sinistre. Ce premier bureau central a été ouvert un mois après le sinistre, le 31 mars 2023. Il est situé à Calapan, dans l'île du Mindoro oriental.
- 5.2 Compte tenu des caractéristiques et de l'étendue de la zone touchée, il a été jugé nécessaire, pour permettre aux demandeurs de soumettre leurs demandes, d'ouvrir des bureaux temporaires de soumission des demandes (centres de collecte) dans différentes zones, dont certaines sont difficilement accessibles.
- 5.3 Des efforts continuent d'être déployés pour se mettre en contact avec des demandeurs. Le processus de soumission des demandes d'indemnisation implique un court entretien individuel avec les demandeurs, principalement des pêcheurs, afin de les aider à soumettre leur demande.
- 5.4 En raison du nombre de demandeurs et des contraintes géographiques, le processus de soumission des demandes d'indemnisation exige beaucoup de temps et de travail. Vingt personnes travaillent actuellement dans les différents centres de soumission des demandes.

Situation concernant les demandes d'indemnisation

- 5.5 On trouvera dans le tableau ci-après le décompte des demandes soumises au 12 mai 2023.

Catégorie des demandes	Nombre	Montant réclamé (USD)	Montant réclamé (PHP)	Montant réclamé (EUR)	Montant réclamé (GBP)
Opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde	14	17 803 679		1 903 197	64 510
Pêche	3 457		114 358 810		
Dommages aux biens	1		4 000		
Tourisme	3		1 254 823		
Total	3 475	17 803 679	115 617 633 (USD 2 millions^{<1>})	1 903 197	64 510

^{<1>} Le taux de change utilisé dans le présent document est celui du 3 janvier 2023, soit 1 USD = 0,7510 DTS et 1 USD = PHP 55,7900.

Opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde

- 5.6 Le propriétaire du navire a présenté des demandes d'indemnisation pour un montant total de USD 17,8 millions, EUR 1,9 million et £ 64 510 au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde, comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

	USD	EUR	GBP
Nettoyage du littoral	1 778 538	1 903 197	
Intervention en mer	1 609 873		
Inspection de l'épave	1 331 885		64 510
Enlèvement des hydrocarbures de l'épave	11 751 498		
TOTAUX	17 803 679	1 903 197	64 510

- 5.7 Le Fonds de 1992 examine les demandes d'indemnisation présentées par le propriétaire du navire concernant les frais encourus par les diverses entreprises engagées pour mener à bien les opérations d'intervention en mer et à terre, y compris l'inspection de l'épave et l'opération d'enlèvement des hydrocarbures restant dans l'épave.

Pêche

- 5.8 Le Bureau de soumission des demandes d'indemnisation a enregistré à ce jour 3 457 demandes dans le secteur de la pêche, pour un montant total réclamé au 12 mai 2023 de PHP 114 358 810 (USD 2 millions). La plupart de ces demandes n'étaient accompagnées que de peu de documents justificatifs.
- 5.9 Le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont engagé, par l'intermédiaire de leurs experts internationaux, une équipe d'experts locaux de la pêche pour réaliser une étude de l'impact du déversement sur le secteur de la pêche dans les zones touchées, afin d'évaluer les demandes d'indemnisation.

Tourisme

- 5.10 Le Bureau de soumission des demandes d'indemnisation a reçu à ce jour trois demandes d'indemnisation dans le secteur du tourisme. D'autres demandes émanant de ce secteur sont attendues. Les experts en tourisme engagés par le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont recueilli des informations dans la région afin d'être en mesure d'évaluer ces demandes.

Dommages causés à l'environnement

- 5.11 Le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 étudient une proposition d'évaluation conjointe de l'impact sur l'environnement, en collaboration avec le Gouvernement philippin et d'autres parties prenantes. Cette évaluation serait réalisée par des experts universitaires philippins de grande réputation, en coordination avec d'autres experts engagés par le Shipowners' Club et le Fonds de 1992.

6 Versements intérimaires

- 6.1 Suite à la signature en décembre 2016 de l'Accord sur les conditions types régissant les versements intérimaires (2016) entre l'International Group of P&I Associations et le Fonds de 1992 (voir le document IOPC/APR17/4/4), l'Administrateur recommande que l'Accord soit appliqué au sinistre du *Princess Empress*. Il propose également d'être autorisé à signer avec le Shipowners' Club un accord incluant les termes de la section II de l'Accord sur les conditions types régissant les versements intérimaires (2016) en ce qui concerne le sinistre du *Princess Empress*.

6.2 L'Administrateur recommande également que l'Accord soit appliqué rétroactivement aux montants approuvés par le Fonds de 1992 et versés par le Club avant la signature dudit Accord et que, par conséquent, ces paiements soient considérés comme des versements intérimaires de pertes établies qui relèvent des dispositions de l'Accord.

6.3 Pour mémoire, le texte de l'Accord est reproduit en annexe.

7 Point de vue de l'Administrateur

7.1 Les demandes d'indemnisation pour les dommages par pollution vont bientôt dépasser la limite applicable au *Princess Empress* en vertu de la CLC de 1992. De ce fait le Fonds de 1992 ne devrait pas tarder à commencer à effectuer des versements. On s'attend également fortement à ce que les demandes d'indemnisation découlant de ce sinistre dépassent la limite prévue par STOPIA 2006.

7.2 L'Administrateur propose donc que le Comité exécutif du Fonds de 1992 l'autorise à verser des indemnités au titre des pertes découlant du sinistre du *Princess Empress*.

7.3 L'Administrateur est reconnaissant de l'aide apportée par le Gouvernement philippin, et en particulier par les gardes-côtes philippins, qui l'ont aidé à organiser sa visite aux Philippines. Il remercie également les autorités locales des zones touchées pour leur aide, notamment en ce qui concerne l'ouverture de bureaux locaux temporaires de soumission des demandes d'indemnisation.

7.4 L'Administrateur est également reconnaissant de l'excellente coopération dont le Shipowners' Club a fait preuve jusqu'à présent et de son approche du sinistre marquée par un esprit d'anticipation.

7.5 Le Secrétariat restera en contact avec les principales parties prenantes, suivra de près l'évolution de la situation et donnera la suite conforme aux dispositions de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

8 Mesures à prendre

Comité exécutif du Fonds de 1992

- a) décider s'il convient d'autoriser l'Administrateur à effectuer des versements au titre des pertes résultant de ce sinistre ;
- b) décider s'il convient d'autoriser l'Administrateur à signer un accord sur les versements intérimaires avec le Shipowners' Club au titre de ce sinistre ; et, dans l'affirmative
- c) décider si l'accord doit s'appliquer rétroactivement aux montants acceptés par le Fonds de 1992 et payés par le Club avant la signature de l'Accord ; et
- d) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées concernant le traitement de ce sinistre.

ANNEXE

ACCORD SUR LES CONDITIONS TYPES RÉGISSANT LES VERSEMENTS INTÉRIMAIRES (2016)

(À appliquer entre les Clubs de l'International Group et les FIPOL)

Les membres de l'International Group of P&I Clubs (dénommés ci-après « Les Clubs »), dont les noms et les adresses sont indiqués dans l'annexe, d'une part, et le Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (« le Fonds de 1992 ») et le Fonds complémentaire international d'indemnisation de 2003 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (« le Fonds complémentaire »), dénommés ci-après collectivement « le Fonds », d'autre part, sont convenus de ce qui suit:

1. Les termes et conditions énoncés à l'appendice du présent accord s'intitulent « Conditions types régissant les versements intérimaires (2016) » ou en abrégé « Conditions types pour les versements intérimaires ».
2. Ces conditions pourront être appliquées lors de sinistres impliquant des navires assurés par les Clubs et donnant lieu à des demandes d'indemnisation qui mettent en cause (ou sont susceptibles de mettre en cause) le Fonds de 1992 et, le cas échéant, le Fonds complémentaire, et peuvent être modifiées par accord entre les parties.
3. Les conditions types ne s'appliquent à un sinistre donné que si le Club qui assure le navire impliqué dans ce sinistre et le Fonds de 1992 (ainsi que le Fonds complémentaire si celui-ci risque d'être mis en cause) l'acceptent expressément. En pareil cas, les conditions types régissent les droits et les obligations de ces parties en ce qui concerne les versements intérimaires et prennent effet sous réserve des modifications ou des ajouts qui auront pu être convenus pour le sinistre en cause.

Daté [21 décembre] 2016

Pour l'International Group of P&I Clubs

Pour le Fonds international
d'indemnisation de 1992 pour les
dommages dus à la pollution par les
hydrocarbures et le Fonds
complémentaire international
d'indemnisation de 2003 pour les
dommages dus à la pollution par les
hydrocarbures

Signé [Signature]

Signé [Signature]

Hugo Wynn-Williams
Président

José Maura
Administrateur

APPENDICE

CONDITIONS TYPES RÉGISSANT LES VERSEMENTS INTÉRIMAIRES (2016)

(À appliquer entre les Clubs de l'International Group et les FIPOL)

Les objectifs, les préoccupations et les garanties résumées à la section I ci-dessous sont énoncés à titre explicatif et il convient d'en tenir compte au moment d'interpréter et d'appliquer les termes et les conditions énoncés à la section II.

Section I

Le principal objectif des termes et conditions énoncés à la section II est de favoriser le bon fonctionnement du système d'indemnisation, de permettre que les demandes d'indemnisation dont le montant dépasse la limite fixée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (la CLC de 1992) soient payées plus rapidement que si la seule CLC de 1992 est appliquée, et d'éviter la complexité d'une répartition formelle d'un fonds de limitation et les retards propres à une telle répartition compte tenu de l'indemnisation complémentaire que les FIPOL peuvent fournir.

Les dispositions ci-dessous visent à indemniser les victimes de la pollution le plus rapidement possible tout en veillant à ce que le montant total versé soit au bout du compte pris en charge par le Club/propriétaire du navire et les FIPOL dans les proportions prévues par la CLC de 1992 et la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Les principales préoccupations tiennent au fait que les versements intérimaires ne sont pas prévus par les Conventions et reposent sur un accord conclu entre les parties payantes. Lorsque les demandes d'indemnisation établies dépassent la limite prévue par la CLC de 1992, chaque demandeur a le droit de percevoir une part des indemnités demandées en application de la CLC de 1992 et une autre part du Fonds de 1992. Toutefois, la pratique a été de ne pas répartir les versements intérimaires entre le Club et le Fonds mais que ce soit l'un ou l'autre qui les effectue. Ces versements dépassent les montants que la partie payante est tenue de verser aux parties payées.

Le Club court le risque que des demandes d'indemnisation soient établies après qu'il a achevé d'effectuer des versements intérimaires dans la mesure où le fait que les versements effectués par le Club ont atteint le montant de limitation fixé par la CLC de 1992 ne le dispense pas de sa responsabilité à l'égard de demandes d'indemnisation établies ultérieurement. Le Club peut aussi avoir créé un fonds devant les tribunaux à partir duquel les indemnités en cause peuvent être acquittées. Il peut en résulter un déséquilibre qui amène le Club à prendre en charge une part du total des demandes d'indemnisation plus importante que prévue par les Conventions et que le Fonds acquitte une part inférieure d'autant.

Les garanties énoncées à la section II concourent à assurer le bon fonctionnement du système d'indemnisation. Tout surpaiement sera corrigé au moyen d'une soulte dans le cadre d'une procédure de rapprochement entre le Club et le Fonds lors de la clôture du dossier afin qu'aucune des deux parties ne verse d'indemnités au-delà de la limite de responsabilité prévue par la CLC de 1992 et par la Convention de 1992 portant création du Fonds.

[Paraphe]

Section II

TERMES ET CONDITIONS

1. Les termes et conditions suivants s'appliquent à tous les versements intérimaires effectués pour des demandes d'indemnisation faisant suite à des dommages par pollution survenus dans le cadre de tout sinistre auquel il est décidé d'appliquer les conditions types régissant les versements intérimaires (2016) par accord entre le Club assurant le navire impliqué dans le sinistre et les FIPOL. Les références faites dans le présent document au « Fonds » visent à la fois le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire, lorsque celui-ci est (ou risque d'être) impliqué dans un sinistre. À ces fins, les versements intérimaires englobent tous les versements d'indemnités effectués directement au demandeur par le Club/propriétaire du navire ou par le Fonds, que le montant d'indemnisation disponible ait été ou non réparti par le tribunal compétent ou par une autre autorité.
2. Tous les versements intérimaires effectués par le Club/propriétaire du navire pour de telles demandes d'indemnisation peuvent:
 - a) être limités à la responsabilité du Club/propriétaire du navire à l'égard de tout demandeur en vertu de la CLC de 1992; ou
 - b) ne pas faire l'objet de cette limitation et être fixés à un niveau qui tienne compte des droits du demandeur découlant de l'ensemble du régime international.
3. Si le Club/propriétaire du navire effectue des versements limités tels que visés à l'alinéa a) du paragraphe 2 ci-dessus, ces versements peuvent être effectués aux conditions que le Club/propriétaire du navire estimera appropriées.
4. Si le Club/propriétaire du navire effectue des versements tels que visés à l'alinéa b) du paragraphe 2 ci-dessus et satisfait aux conditions énoncées au paragraphe 6 ci-dessus, le Fonds s'engage à assumer la responsabilité prévue au paragraphe 7 ci-dessus et à payer les demandes d'indemnisation établies ultérieurement.
5. Une demande d'indemnisation peut être établie:
 - a) sur la base d'un accord, après que le Club/propriétaire du navire et le Fonds ont reconnu que la demande est recevable pour un montant approuvé; ou
 - b) aux termes d'un jugement définitif rendu par le tribunal compétent dans une procédure engagée contre le propriétaire du navire et/ou le Club et le Fonds; ou
 - c) aux termes d'un jugement définitif rendu par le tribunal compétent dans le cadre d'une procédure engagée contre le propriétaire du navire et/ou le Club, pour autant que le Fonds soit partie à la procédure ou que celle-ci lui ait été notifiée et soit lié par les motifs et le dispositif du jugement conformément à l'article 7.6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds (et, le cas échéant, à l'article 7.1 du Protocole portant création du Fonds complémentaire).

[Paraphe]

6. Les conditions visées au paragraphe 4 ci-dessus sont les suivantes:

- a) sauf accord contraire, les versements effectués par le Club/propriétaire du navire se poursuivent jusqu'à ce que leur montant total, y compris les sommes qu'ils ont pu verser pour régler les demandes d'indemnisation établies aux termes d'un jugement définitif et/ou des sommes réparties pour satisfaire ces demandes à partir d'un fonds de limitation qu'ils auront pu constituer, ait atteint la limite fixée par la CLC de 1992;
- b) sous réserve des dispositions de l'alinéa c) ci-dessous, les versements effectués par le Club/propriétaire du navire ne doivent être pris en compte pour l'application du présent paragraphe que s'ils sont effectués pour des demandes d'indemnisation établies;
- c) tout versement effectué par le Club/propriétaire du navire pour une demande d'indemnisation qui a été établie en vertu de la CLC de 1992 mais dont la prise en charge n'est pas juridiquement exigible du Fonds n'est pris en compte pour l'application du présent paragraphe que jusqu'à hauteur du montant que le demandeur serait en droit de percevoir en cas de répartition d'un fonds de limitation conformément au paragraphe 4 de l'article V de la CLC de 1992;
- d) les versements sont effectués selon des conditions approuvées par le Fonds en matière de reçu et de quitus;
- e) le Fonds est consulté sur le niveau des versements à effectuer, étant entendu que les versements n'entreront pas en ligne de compte dans l'application du présent paragraphe s'ils dépassent le niveau des versements finalement approuvés par le Fonds.

7. Une fois que le Club/propriétaire du navire aura rempli les conditions énoncées ci-dessus, le Fonds assumera vis-à-vis du Club/propriétaire du navire la responsabilité de payer toutes demandes établies. Cette responsabilité:

- a) est assujettie à la limite de responsabilité du Fonds et à une éventuelle restriction au niveau des paiements visant à éviter tout surpaiement;
- b) s'applique aux montants totaux fixés aux demandes ainsi établies (sous réserve uniquement des dispositions de l'alinéa a) ci-dessus);
- c) n'est pas limitée à la part de la demande pour laquelle le Fonds pourrait être tenu (ou a été tenu) juridiquement responsable en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds et, le cas échéant, du Protocole portant création du Fonds complémentaire;
- d) n'est pas déchargée du fait de la satisfaction totale ou partielle de la demande par suite de versements effectués depuis un fonds de limitation ou un autre dépôt de garantie que le Club/propriétaire du navire aura pu constituer ou par suite de tout autre paiement que le Club/propriétaire du navire aura pu être tenu d'effectuer, auquel cas la somme ainsi versée entre en ligne de compte dans la procédure de rapprochement visée au paragraphe 10 ci-dessous;
- e) s'entend sans préjudice de toute prescription ou autre moyen de défense sur lequel le Fonds pourrait être en droit de s'appuyer, y compris les moyens de défense visés à l'article 8 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, à l'article 8 du Protocole portant création du Fonds complémentaire et aux alinéas a) et b) du paragraphe 1 de l'article X de la CLC de 1992, mais n'est pas déchargée du simple fait de l'absence d'une

[Paraphe]

injonction d'ordre monétaire exigeant du Fonds qu'il verse un montant spécifié au titre d'une demande d'indemnisation établie;

- f) s'entend sans préjudice du droit qu'à le Fonds de contester le droit de limitation que la CLC de 1992 accorde au propriétaire du navire et du droit de réclamer à ce dernier par subrogation toute somme que le Fonds aura versée s'il est établi que la limitation a été supprimée du fait d'un comportement déterminé;
 - g) n'est par ailleurs pas dégagée du fait d'un quelconque litige quant au droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité, à moins que ce droit ne soit contesté par le Fonds devant le tribunal compétent et que le point de vue du Fonds soit confirmé aux termes d'un jugement définitif.
8. Il est reconnu que les dispositions visées aux paragraphes 4 à 7 ci-dessus diffèrent de celles qui s'appliquent lorsque les versements effectués par le Club/propriétaire du navire et par le Fonds sont limités aux proportions de chaque demande d'indemnisation pour laquelle la responsabilité des parties est respectivement engagée en vertu des Conventions de 1992, que ces dispositions ne dégagent pas le Club/propriétaire du navire de la responsabilité qu'ils ont à l'égard des parties dont les demandes sont établies après que les versements ont atteint la limite fixée par la CLC de 1992 et que, si l'on fait valoir ces demandes à l'encontre du Club/propriétaire du navire, divers facteurs peuvent empêcher que ceux-ci ne puissent récupérer par subrogation l'excédent versé par rapport à la limite fixée par la CLC de 1992.
9. Pour éviter que ne se produise pour ces motifs ou d'autres motifs tout déséquilibre dans la répartition du total des montants d'indemnisation, une procédure de rapprochement doit être menée à la clôture du dossier et il convient que la soulte requise soit versée pour que les sommes prises en charge par le Club/propriétaire du navire soient égales à la limite fixée par la CLC de 1992 (ou soient remboursées dans les circonstances visées au paragraphe 10 ci-dessous).
10. Aux fins des présents termes et conditions les demandes d'indemnisation pour des dommages par pollution peuvent être établies et peuvent faire l'objet de versements intérimaires sans préjudice du moyen de défense que le Club/propriétaire du navire pourrait invoquer pour soutenir que la responsabilité du propriétaire du navire en matière de dommages n'est pas engagée compte tenu du paragraphe 2 de l'article III de la CLC de 1992. Si un tel moyen de défense est établi (que ce soit à la satisfaction du Fonds ou par suite d'un jugement définitif du tribunal compétent dans le cadre d'une procédure à laquelle le Fonds est partie), et que le Fonds ne dispose d'aucun moyen de défense en vertu de l'article 4.2 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, la procédure de rapprochement mentionnée plus haut est adaptée pour que le Club/propriétaire du navire puisse se faire rembourser les sommes versées.
11. Toute réclamation ou tout litige au sujet des présents termes et conditions sera régi par le droit anglais et sera soumis à la compétence exclusive de la Haute Cour anglaise de justice, à laquelle le Club et le Fonds s'en remettent également pour ce qui est de l'exécution de toute ordonnance ou jugement définitif.

[Paraphe]

LISTE DES CLUBS P&I

- 1) AMERICAN STEAMSHIP OWNERS MUTUAL PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION, INC., One Battery Park Plaza, 31st Floor, New York, NY 10004, États-Unis d'Amérique;
 - 2) ASSURANCEFORENINGEN SKULD (GJENSIDIG), P.O. Box 1376 Vika, N-0114 Oslo, Norvège;
 - 3) THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LIMITED, Regis House, 45 King William Street, London, EC4R 9AS, Angleterre;
 - 4) GARD P&I (BERMUDA) LIMITED, P.O. Box HM 3038, Hamilton HMNX, Bermudes;
 - 5) THE JAPAN SHIP OWNERS' MUTUAL PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION, 2-15-14 Nihonbashi – Ningyocho, Chuo-ku, Tokyo 103, Japon;
 - 6) THE LONDON STEAM-SHIP OWNERS' MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LIMITED, 50 Leaman Street, London, E1 8HQ, Angleterre;
 - 7) THE NORTH OF ENGLAND PROTECTING AND INDEMNITY ASSOCIATION LIMITED, The Quayside, Newcastle upon Tyne, NE1 3DU, Angleterre;
 - 8) THE SHIPOWNERS' MUTUAL PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION (LUXEMBOURG), 16, Rue Notre-Dame, L-2240 Luxembourg;
 - 9) THE STANDARD CLUB LIMITED, Dallas Building, 7 Victoria Street, P.O. Box HM 1743, Hamilton, Bermudes;
 - 10) THE STEAMSHIP MUTUAL UNDERWRITING ASSOCIATION LIMITED, Aquatical House, 39 Bell Lane, London, E1 7LU, Angleterre;
 - 11) SVERIGES ANGFARTYGS ASSURANS FORENING, Gullbergs Strandgata 6, S-401 22 Göteborg, Suède;
 - 12) THE UNITED KINGDOM MUTUAL STEAM SHIP ASSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED, Windsor Place, 18 Queen Street, P.O. Box HM665, Hamilton HMCX, Bermudes; et
 - 13) THE WEST OF ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION (LUXEMBOURG), 33 Boulevard Prince Henri, Luxembourg.
-

[Paraphe]