

 <p>FONDS INTERNATIONAUX D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES</p>	<b>Point 10 de l'ordre du jour</b>	<b>IOPC/OCT09/10/1</b>
	Original: ANGLAIS	23 septembre 2009
	Assemblée du Fonds de 1992	<b>92A14</b> •
	Comité exécutif du Fonds de 1992	<b>92EC46</b>
	Assemblée du Fonds complémentaire	<b>SA5</b> •
	Conseil d'administration du Fonds de 1971	<b>71AC24</b>

## DIVERS

### FINANCEMENT DES VERSEMENTS PROVISOIRES

**Soumis par l'International Group of P&I Clubs**

<b>Objet du document:</b>	Inviter l'Assemblée du Fonds de 1992 à examiner les problèmes soulevés dans ce document et créer un groupe de travail en vue d'étudier le financement des versements provisoires ainsi que le champ d'application pour des solutions homogènes aux problèmes soulevés, afin de garantir une utilisation rapide et efficace des fonds disponibles au profit des demandeurs.
<b>Résumé:</b>	Ce document souligne certaines complications juridiques concernant des versements provisoires financés par les Clubs P&I directement aux demandeurs et propose d'étudier d'éventuelles mesures pour y remédier.
<b>Mesures à prendre:</b>	<p><u>Assemblée du Fonds de 1992:</u></p> <p>Examiner s'il conviendrait de créer un groupe de travail en vue d'étudier le financement des versements provisoires ainsi que les problèmes soulevés dans ce document.</p> <p><u>Assemblée du Fonds complémentaire:</u></p> <p>Noter les renseignements communiqués.</p>

### 1 Contexte

- 1.1 Un certain nombre de sinistres traités par les FIPOL montrent que les versements provisoires peuvent générer des problèmes compliqués, particulièrement lorsque le nombre de demandes d'indemnisation risque d'être supérieur au montant d'indemnisation maximum disponible. Les Fonds ont été confrontés à plusieurs reprises au problème de l'estimation de la somme totale des demandes recevables, et à la nécessité de veiller à ce que ces versements provisoires soient suffisants. Néanmoins, étant donné que les versements provisoires sont normalement financés en premier lieu par les clubs, ils sont les premiers concernés par ces problèmes.
- 1.2 En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, chaque demandeur est habilité à recevoir une somme proportionnelle d'un fonds de limitation constitué par le propriétaire du navire auprès du tribunal compétent. En l'absence d'un tel fonds, chaque demandeur peut demander l'application de ce droit contre les actifs du propriétaire du navire et/ou directement contre son assureur.
- 1.3 Dans le cas d'un sinistre dans une juridiction où seule la Convention de 1992 sur la responsabilité civile s'applique<sup><1></sup>, tout versement provisoire effectué par le propriétaire du navire doit se baser sur

<1> Vingt États sont parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, mais non à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

une estimation des droits à réparation de chaque demandeur au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile uniquement. Dans des juridictions où la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent<sup><2></sup>, la pratique veut que les versements provisoires soient basés sur l'estimation des droits des demandeurs au titre *des deux* Conventions. Le Club se charge de ces paiements jusqu'au montant total de la limite de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, puis le Fonds prend la responsabilité des versements supplémentaires.

- 1.4 Du point de vue du propriétaire du navire et de son assureur, cette pratique soulève deux préoccupations juridiques essentielles.
- 1.5 Tout d'abord, le propriétaire du navire pouvait se voir contraint de créer un fonds de limitation auprès du tribunal compétent, soit pour libérer son navire ou toute autre propriété d'une saisie judiciaire, soit comme condition pour avoir lui-même recours au droit de limitation<sup><3></sup>. Tout versement provisoire effectué par le propriétaire du navire directement aux demandeurs ne le dégagera pas de cette obligation. En outre, si ces paiements ont été effectués à hauteur de la limitation de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire devrait dans la pratique verser deux fois le montant de limitation. Même si l'excédent au-delà de la limite de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est ensuite restitué après distribution du fonds de limitation<sup><4></sup>, le financement du fonds de limitation au cours de la période intermédiaire pourrait toutefois s'avérer problématique. Cette situation a été particulièrement mise en lumière par le sinistre du *Hebei Spirit*, pour des motifs discutés plus en détail ci-après.
- 1.6 Un second sujet de préoccupation est qu'il existe souvent un risque que le propriétaire du navire ne récupère en fait jamais la totalité de l'excédent versé au-delà de la limitation de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Cela s'explique par le fait que les versements provisoires basés sur les droits des demandeurs au titre des *deux* Conventions impliquent de s'écartier de l'un des principes de base du régime international:
  - a) que le propriétaire du navire verse à tous les demandeurs une proportion égale à leurs demandes d'indemnisation établies; et
  - b) que les FIPOL versent à tous les demandeurs soit le solde non recouvré soit une proportion égale de celui-ci.
- 1.7 De façon générale, l'absence de strict respect de ce principe revêt des avantages pratiques, mais il est toujours possible que des demandeurs ou des tribunaux insistent pour que tous les demandeurs perçoivent une proportion égale de leurs demandes établies conformément à l'un des principes de base du régime et que, en conséquence, la responsabilité juridique du propriétaire du navire, au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, soit dépassée si des versements provisoires ont été effectués par le Club.
- 1.8 Toutefois, dans certaines juridictions, des versements provisoires effectués par les propriétaires de navires au-delà de leur responsabilité au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ne peuvent faire partie de la demande d'indemnisation par subrogation que le propriétaire du navire peut invoquer contre un fonds de limitation de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile créé auprès du tribunal compétent dans cette juridiction. Si cela était possible dans toutes les affaires, le propriétaire du navire devrait toujours pouvoir récupérer les paiements excédentaires effectués au titre du fonds de limitation de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

&lt;2&gt;

Ce groupe comprend 102 États à la date de soumission du présent document.

&lt;3&gt;

Dans certains États contractants, une garantie est acceptable, sans qu'un cautionnement soit nécessaire, mais cette garantie doit généralement contenir un engagement de mettre en caution l'équivalent en espèce si et dès lors que le tribunal l'exige.

&lt;4&gt;

Par exemple, en vertu d'arrangements informels avec le Fonds ou par le biais d'un accord de coopération avec l'État tel que celui conclu entre le propriétaire du navire, le Club et le Gouvernement coréen dans le sinistre du *Hebei Spirit* – voir la page 3 de ce document.

- 1.9 De façon générale, on suppose que les Fonds rembourseraient tout déficit dans le recouvrement des versements provisoires effectués par le propriétaire du navire au-delà de la limite de responsabilité du propriétaire du navire au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Toutefois, les Conventions portant création des Fonds ne prévoient explicitement aucune disposition en ce sens, et tout arrangement informel résultant de la coopération entre les clubs et les Fonds ne serait pas opposable aux demandeurs ni au tribunal compétent.
- 1.10 Cela n'éviterait pas le risque que les tribunaux concluent que les versements provisoires effectués par le propriétaire étaient au moins partiellement volontaires, ou étaient effectués afin d'éviter le risque que les tribunaux n'exigent des garanties pour des montants supérieurs à la réparation maximum disponible au titre du régime international.
- 1.11 En février 1999, les clubs ont soumis au Comité exécutif du Fonds de 1971 un document exprimant leurs préoccupations quant au statut juridique des versements provisoires et au risque que ces versements ne soient pas entièrement pris en compte dans la répartition d'un fonds de limitation (document 71FUND/EXC.60/12/1, 92FUND/EXC.2/6/1). La possibilité d'une distribution des versements provisoires entre les assureurs du propriétaire du navire et le Fonds était envisagée, mais elle a été rejetée parce qu'elle a été jugée inapplicable au niveau administratif, et parce que l'on estimait que les problèmes découlant de la pratique actuelle pouvaient normalement être évités par une coopération entre les clubs et le Fonds. Les clubs reconnaissent les problèmes que pose une telle approche.
- 1.12 Les clubs espèrent que la pratique actuelle pourra toujours s'appliquer au profit de tous ceux concernés, notamment au profit des demandeurs potentiels mais, parallèlement, les clubs pensent qu'il est important d'examiner ces problèmes, de parvenir à une entente mutuelle sur la politique visée et les effets juridiques des versements provisoires effectués par les clubs au-delà des montants de limitation établis par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 1.13 Les arrangements pratiques en vigueur entre les clubs et les Fonds sont informels, ne reflètent pas les termes des Conventions et ne sont donc pas opposables aux demandeurs ni aux tribunaux. Ils font en outre l'objet d'un certain degré d'incertitude quant à leurs conséquences exactes.
- 1.14 Le sinistre du *Hebei Spirit* a souligné le niveau possible des problèmes éventuels et les insatisfactions engendrées pour toutes les parties concernées. Jusqu'à présent, en ce qui concerne les propriétaires de navires ainsi que les assureurs, leurs préoccupations immédiates peuvent normalement être prises en compte du fait de l'absence d'obligation dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile d'effectuer des versements provisoires et en créant un fonds à répartir comme le tribunal l'estime approprié. C'est en effet la voie qu'ils pourraient être tentés de prendre en l'absence de tout autre arrangement satisfaisant. Toutefois, ils sont pleinement conscients du fait que cela peut aboutir à ce que les fonds qu'ils versent ne soient accessibles aux demandeurs que longtemps après le sinistre, et que le régime de réparation fonctionnerait plus efficacement si des garanties appropriées étaient prévues afin qu'ils paient les demandeurs directement. Le *Hebei Spirit* souligne les possibilités d'application de telles garanties, et l'Assemblée pourrait souhaiter les étudier de façon plus approfondie que cela n'a généralement été nécessaire jusqu'à maintenant.
- 1.15 Dans le sinistre du *Hebei Spirit*, ces garanties ont été fournies par l'Accord de coopération conclu en juillet 2008 entre les propriétaires, le Skuld Club et le Gouvernement coréen (voir l'annexe I pour plus d'informations). Cela devrait établir un précédent intéressant que les gouvernements d'autres États contractants pourraient souhaiter reprendre lors de futurs sinistres.

## 2 Sinistres pertinents

L'annexe I jointe à ce document regroupe les détails de différents sinistres, donnant à titre d'exemples des situations nées de problèmes juridiques liés à des versements provisoires. Bien que ces problèmes aient pour la plupart été évités, on peut estimer qu'ils pourraient se reproduire lors d'autres sinistres, notamment lorsque la limite de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est élevée.

**3 Conclusions**

3.1 L'Assemblée est invitée à examiner s'il conviendrait de créer un groupe de travail chargé d'étudier le financement des versements provisoires ainsi que les problèmes soulevés dans ce document, en se concentrant notamment sur ce qui suit:

- a) des leçons tirées de l'expérience du sinistre du *Hebei Spirit* afin de préserver et, si possible, d'améliorer les arrangements concernant des versements provisoires lors de futurs sinistres.
- b) si l'Accord de coopération conclu lors de ce sinistre entre le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Gouvernement coréen pourrait favoriser l'examen de ce problème et, le cas échéant, fournir la base d'un modèle d'accord pour d'autres gouvernements membres et les aider à conclure des accords similaires en réponse à des sinistres dans leur juridiction.
- c) le rôle des Fonds, le cas échéant, au regard de tels arrangements.
- d) si le Mémorandum d'accord entre les Fonds et les clubs devrait être modifié afin d'y intégrer des dispositions donnant effet à de tels arrangements.

3.2 Dans l'hypothèse où l'Assemblée du Fonds de 1992 décide de créer un tel groupe de travail, l'annexe II de ce document propose un projet de mandat pouvant servir de base au travail de l'Assemblée du Fonds de 1992.

**4 Mesures à prendre**

Assemblée du Fonds de 1992:

L'Assemblée du Fonds de 1992 est invitée à examiner s'il conviendrait de créer un groupe de travail chargé d'étudier le financement des versements provisoires ainsi que les problèmes soulevés dans ce document.

Assemblée du Fonds complémentaire:

L'Assemblée du Fonds complémentaire est invitée à prendre note des informations figurant dans le présent document.

\* \* \*

## Annexe I

### **Sinistre du *Braer* (Royaume-Uni, 1993)**

Dans le sinistre du *Braer*, le Skuld Club a commencé à effectuer des versements provisoires quelques semaines après le sinistre, notamment à des personnes physiques et des petites entreprises rencontrant des difficultés financières à cause de la pollution. Les paiements ont continué à être versés à hauteur de £4,88 millions environ, soit le montant minimal prévu par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Par la suite, les propriétaires ont engagé des procédures en limitation devant la Court of Session d'Édimbourg, et selon les termes suspensifs d'un arrêté de limitation, ils ont dû déposer une garantie de la totalité du montant minimal au tribunal. La garantie d'un montant de £4,88 millions a été conservée par le tribunal pendant presque 10 ans, jusqu'au rejet de la dernière demande d'indemnisation.

### **Sinistre du *Sea Empress* (Royaume-Uni, 1996)**

Lors du sinistre du *Sea Empress*, un groupe de demandeurs du secteur de la pêche menaçait de saisir le navire à titre de garantie à leurs demandes. Si cette menace avait été mise à exécution et si une garantie avait été fournie à ces demandeurs, le navire aurait été exposé à d'autres saisies et demandes de garantie de la part d'autres demandeurs. Le propriétaire du navire ne pouvait éviter cette situation qu'en constituant un fonds de limitation afin de libérer le navire et de le mettre à l'abri d'autres saisies en vertu de l'article VI de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Au Royaume-Uni, un tel fonds ne pouvait être constitué qu'en fournissant une garantie en espèces. Les demandeurs ont été informés que la mise en place d'une garantie n'améliorerait pas leur situation (eu égard à leurs droits à l'encontre du Club et du Fonds de 1971), et que le Club ne pourrait pas effectuer de versements provisoires s'il était en fait contraint de verser le montant minimal en garantie auprès d'un tribunal. Ils ont retiré leur menace et des versements provisoires ont été effectués par le Club à hauteur du montant minimal prévu par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

Par la suite, les propriétaires ont demandé un arrêté de limitation auprès de la Haute Cour de Londres. Ces procédures ont été intentées lorsque la plupart des demandes avaient déjà été réglées et qu'il était clair qu'une réparation suffisante était toujours disponible pour payer l'intégralité de toutes les demandes d'indemnisation en cours. Le droit de limitation des propriétaires n'était contesté par aucune partie et les procédures n'étaient qu'une formalité. Dans ces conditions, le tribunal était convaincu de délivrer un arrêté et de retarder l'ordonnance de mise en place du fonds de limitation jusqu'à ce qu'une partie le lui demande. Aucune demande de ce type n'a jamais été faite. La nécessité de constituer une garantie financière était donc contournée, mais la décision du tribunal était inhabituelle et il est probable que devant d'autres juridictions, un dépôt de garantie serait exigé.

### **Sinistre du *Nissos Amorgos* (Venezuela, 1997)**

Lors du sinistre du *Nissos Amorgos*, le propriétaire du navire a constitué un fonds de limitation en 1997 par le biais d'une caution bancaire, afin de libérer le navire de la saisie dont il faisait l'objet. Le Gard P&I Club a effectué des versements provisoires à hauteur du montant minimal de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Les demandes d'indemnisation de la République du Venezuela sont en instance, et la garantie bancaire constituant le fonds de limitation est toujours en vigueur. Le Fonds de 1971 a soulevé l'argument de la prescription à l'encontre des demandes en cours. Si ces demandes d'indemnisation sont déclarées admissibles par le tribunal compétent, le propriétaire du navire encourra une responsabilité pour une proportion d'entre eux, en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Les paiements effectués par le Club dépasseront alors le montant minimal de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Afin de compenser ce déséquilibre, le Club peut demander un paiement d'ajustement équivalent au Fonds, afin de souligner le fait que les versements provisoires effectués aux demandeurs dont les demandes n'étaient pas frappées de prescription intégraient l'indemnisation au titre de la Convention portant création du Fonds.

### **Sinistre de l'*Erika* (France, 1999)**

Lors du sinistre de l'*Erika*, le propriétaire du navire a constitué un fonds de limitation au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile par le biais d'une garantie bancaire. Le Steamship Mutual P&I Club a également effectué des versements provisoires à hauteur du montant minimal prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Des discussions informelles ont alors eu lieu entre les clubs et le Secrétariat du

Fonds afin de déterminer si, dans cette affaire, un paiement risquait d'être exigé au titre de garantie, en plus des versements déjà effectués, même si ces paiements avaient atteint le montant maximum fixé par les Conventions de 1992. Le Club a étudié avec intérêt la possibilité de présenter une analyse juridique au tribunal afin d'éviter cette issue, dans l'hypothèse où ce problème se présenterait. Il a été suggéré que des versements provisoires intégralement effectués par le Club ou par le Fonds devaient être considérés comme intégrant les paiements versés au nom de l'autre, et qu'il fallait en tenir compte lors de l'évaluation du respect de leurs responsabilités juridiques. Dans ce cas, le problème n'a pas été soulevé au cours des procédures judiciaires concernant l'*Erika*.

### **Sinistre du *Prestige* (Espagne, 2002)**

Dans le sinistre du *Prestige*, il est apparu clairement dès le départ que les demandes admissibles dépasseraient probablement le montant maximum de la réparation disponible au titre du régime international, qui s'élevait à l'époque à 135 millions de DTS. Le montant de limitation au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était d'environ 18,9 millions de DTS. Les avocats espagnols du Club P&I du propriétaire du navire l'ont informé qu'il était fort probable que les versements provisoires qu'il effectuerait ne soient pas pris en compte par les tribunaux espagnols lors de la mise en place et de la distribution du fonds en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, ce qui aboutirait à doubler la somme versée au titre du montant de limitation par le Club. Malgré de longues discussions à ce sujet entre les conseillers juridiques du Club et les avocats représentant l'État espagnol, le Club n'était pas convaincu qu'un double paiement serait évité et a décidé qu'il ne pouvait faire autrement que de constituer une garantie à hauteur du fonds de limitation auprès d'un tribunal compétent. Il a été reconnu que cela différait de la pratique habituelle et empêcherait de satisfaire les demandes d'indemnisation pendant plusieurs années. Toutefois, il était également convenu que le propriétaire du navire et son assureur n'étaient pas tenus d'effectuer des versements provisoires à titre extrajudiciaire, et que le sinistre avait mis en relief un problème majeur qu'ils auraient pu rencontrer s'ils avaient effectué ces paiements en l'absence de garanties adéquates contre le risque de double paiement.

### **Sinistre du *Hebei Spirit* (République de Corée, 2007)**

Le sinistre du *Hebei Spirit* est considéré comme la première affaire dans le cadre du régime international depuis le sinistre *Honan Sapphire* (17.11.95) dans lequel la limite maximum fixée par la Convention sur la responsabilité civile s'est appliquée. Dans ce dernier cas, le montant applicable était de 14 millions de DTS, soit la limite maximum alors en vigueur en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Les limites plus élevées introduites par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, puis augmentées de 50 %<sup><5></sup> après le sinistre de l'*Erika*, ont soumis le *Hebei Spirit* au montant maximum de 89,77 millions de DTS (approximativement US\$140 millions). Il s'agit donc d'une limite bien supérieure à celle de l'affaire précédente.

On considère également qu'il s'agit de la première affaire dans laquelle la limite de la Convention sur la responsabilité civile a dépassé le plein de conservation au titre du contrat de réassurance du Groupe (fixé à l'époque du sinistre à US\$50 millions) dans le cadre du dispositif de pool de l'International Group, avec pour résultat que US\$90 millions, soit presque deux tiers de l'indemnisation due par le propriétaire du navire, seront versés par les réassureurs commerciaux du Groupe sur le marché.

Les avocats coréens ont informé les propriétaires et le Skuld Club que même s'ils effectuaient des versements provisoires à hauteur de US\$140 millions, cela ne leur éviterait pas le risque potentiel de devoir déposer ultérieurement le **même montant** auprès du tribunal afin de se prévaloir eux-mêmes de la limitation (conformément à un conseil similaire reçu par plusieurs clubs lors de sinistres dans différentes juridictions). S'il s'avérait nécessaire d'exiger deux recouvrements séparés du montant de limitation, une première fois pour les versements provisoires, puis une seconde fois au titre d'un dépôt de garantie auprès du tribunal, les réassureurs commerciaux seraient appelés à fournir des fonds atteignant US\$ 230 millions au lieu de US\$90 millions. Cela aurait des implications notables. Même s'il est évident que l'excédent serait remboursé un jour ou l'autre, des implications substantielles demeurerait en matière de volonté des réassureurs de couvrir une responsabilité au titre de certificats délivrés en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Si l'on considère qu'il n'y a pas d'obligation légale d'exiger des versements provisoires, aucun propriétaire de

<5> Par la procédure de tacite amendement au titre de l'article 15 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

navire ni assureur P&I n'accepterait de façon réaliste de procéder à ces paiements sans garanties appropriées pour se prémunir contre les risques de ce genre.

En l'absence d'accord formel préalable entre les clubs et les Fonds sur le financement des versements provisoires, des arrangements ont été conclus entre le Club et le Gouvernement Coréen. Le gouvernement s'est engagé à fournir les fonds nécessaires pour un paiement auprès du tribunal si cela s'avérait nécessaire, et également à s'assurer que tous les demandeurs touchaient 100 % de leurs demandes d'indemnisation évaluées. Cela a permis au Club d'effectuer des versements provisoires du montant total des demandes évaluées, et d'accepter de continuer à les verser à hauteur de la limite de la Convention sur la responsabilité civile.

Le sinistre du *Hebei Spirit* a également souligné le risque de sous-estimation du montant total final des demandes d'indemnisation établies, aboutissant au versement d'un pourcentage trop élevé des montants établis. On rappellera qu'en mars 2008, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé que les paiements devaient se limiter à 60 % du montant du préjudice effectivement subi par chaque demandeur. À la lumière des nouveaux éléments d'informations et du maintien des incertitudes concernant le montant total des demandes admissibles, le Comité exécutif a par la suite accepté en juin 2008 que les paiements effectués par le Fonds de 1992 soient plutôt limités à 35 %. Il est évident que si les clubs avaient effectué des versements provisoires aux demandeurs sur la base de la décision de mars 2008 du Comité exécutif, ils n'auraient pas été en mesure de demander le remboursement du trop-perçu à ces demandeurs afin d'ajuster la somme effectivement déboursée conformément à la décision du Comité exécutif de juin 2008.

\* \* \*

## Annexe II

### Mandat (projet)

Considérant les complications juridiques et politiques des versements provisoires effectués par les clubs P&I directement aux demandeurs dans des affaires où un fonds de limitation a également été constitué auprès du tribunal compétent et au vu de l'avantage d'un accord mutuel sur l'effet juridique visé de ces versements provisoires, le Groupe de travail disposera du mandat suivant:

- a) examiner les motifs sous-jacents empêchant les clubs de procéder à des versements provisoires
  - b) tirer des conclusions du sinistre du *Hebei Spirit*, notamment si l'Accord de coopération conclu lors de ce sinistre pourrait aider le Groupe de travail à étudier le problème et fournir la base d'un modèle d'accord, un résumé des principes ou un document similaire qui pourraient aider les gouvernements membres à rapidement conclure des arrangements similaires en réponse à des sinistres dans leur juridiction, et
  - c) examiner si d'autres solutions seraient envisageables pour surmonter le risque identifié, notamment:
    - i) le rôle du Fonds, le cas échéant, par rapport à un arrangement potentiel concernant des versements provisoires effectués par les propriétaires de navires, et
    - ii) si le Mémorandum d'accord entre le Fonds et les clubs de l'International Group devrait être modifié afin d'y intégrer des dispositions conçues pour surmonter le risque de paiement excédentaire par l'armateur.
-