

Évaluation de l'impact économique et indemnisation à la suite de déversements d'hydrocarbures

Guide de bonnes pratiques en matière de gestion des
accidents et du personnel d'intervention d'urgence



IPIECA

Association Internationale de l'industrie pétrolière pour la Protection de l'Environnement

Étage 14, City Tower, 40 Basinghall Street, Londres EC2V 5DE, Royaume-Uni
Téléphone : +44 (0)20 7633 2388 Télécopieur : +44 (0)20 7633 2389
E-mail : info@ipieca.org Internet : www.ipieca.org



Association internationale des producteurs d'hydrocarbures et de gaz (IOGP)

Siège social

Étage 14, City Tower, 40 Basinghall Street, Londres EC2V 5DE, Royaume-Uni
Téléphone : +44 (0)20 3763 9700 Télécopieur : +44 (0)20 3763 9701
E-mail : reception@iogp.org Internet : www.iogp.org

Bureau de Bruxelles

Boulevard du Souverain 165, 4e étage, B-1160 Bruxelles, Belgique
Téléphone : +32 (0)2 566 9150 Télécopieur : +32 (0)2 566 9159
E-mail : reception@iogp.org

Bureau de Houston

10777 Westheimer Road, Suite 1100, Houston, Texas 77042, États-Unis
Téléphone : +1 (713) 470 0315 E-mail : reception@iogp.org

Rapport 524 de l'IOGP

Date de publication : 2015

© IPIECA-IOGP 2015 Tous droits réservés.

Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite, stockée dans un système d'extraction ou transmise sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, électronique, mécanique, photocopie, par enregistrement ou autre, sans le consentement écrit préalable de l'IPIECA.

Exonération de responsabilité

Bien que tous les efforts possibles aient été fournis pour assurer l'exactitude des informations contenues dans cette publication, ni l'IPIECA, ni l'IOGP, ni aucun de leurs membres passés, présents ou futurs ne garantissent leur exactitude ou n'assument la responsabilité d'une quelconque utilisation prévisible ou imprévisible de cette publication, même en cas de négligence de leur part. Par conséquent, ladite utilisation se fait aux risques et périls du destinataire, avec la convention que toute utilisation par le destinataire constitue un accord avec les conditions de cet avertissement. Les informations contenues dans cette publication ne prétendent pas constituer des conseils professionnels de différents contributeurs de contenu, et ni IPIECA, ni l'IOGP ni ses membres n'acceptent quelque responsabilité que ce soit pour les conséquences de l'utilisation ou la mauvaise utilisation de la présente documentation. Ce document peut fournir des indications qui viennent compléter les exigences de la législation locale. Cependant, rien dans les présentes n'est destiné à remplacer, modifier, abroger ou autrement déroger à ces exigences. En cas de conflit ou de contradiction entre les dispositions de ce document et la législation locale, les lois applicables prévaudront.

Évaluation de l'impact économique et indemnisation à la suite de déversements d'hydrocarbures

Guide de bonnes pratiques en matière de gestion des accidents et du personnel d'intervention d'urgence

Préface

Cette publication fait partie de la série des Guides de bonnes pratiques de l'IPIECA-IOGP, qui résume les opinions actuelles en matière de bonnes pratiques sur des sujets variés relatifs à la préparation et à la lutte contre les déversements d'hydrocarbures. Cette série vise à harmoniser les pratiques et les activités du secteur, à informer les parties prenantes et à servir d'outil de communication pour promouvoir la sensibilisation et l'éducation.

Cette série met à jour et remplace la célèbre « Oil Spill Report Series » de l'IPIECA, publiée entre 1990 et 2008. La série de guides couvre des sujets qui sont applicables aux activités d'exploration comme de production, ainsi qu'aux activités de transport maritime ou terrestre.

Les révisions ont été réalisées par le Projet de coopération industrielle de l'IOGP-IPIECA dans le cadre de la lutte contre la pollution par les hydrocarbures (JIP). Le JIP a été créé en 2011 pour valoriser les enseignements en matière de préparation et de lutte contre les déversements d'hydrocarbures, suite à l'accident de contrôle de puits d'avril 2010 dans le golfe du Mexique.

Remarque sur les bonnes pratiques

Les « bonnes pratiques », dans le contexte du JIP, sont l'énoncé de directives, de pratiques et de procédures internationalement reconnues qui permettront à l'industrie du pétrole et du gaz d'assurer des performances acceptables en matière de santé, de sécurité et d'environnement.

Les bonnes pratiques pour un sujet particulier seront amenées à évoluer au fil du temps à la lumière des innovations technologiques, de l'expérience pratique et de l'amélioration des connaissances scientifiques, ainsi que des changements politiques et sociaux.

Table des matières

Introduction	4	Notions de base d'indemnisation pour les déversements d'hydrocarbures depuis des sources fixes et offshore	30
Impacts des hydrocarbures sur les activités économiques	5	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Offshore Pollution Liability Agreement (OPOL)</i> • <i>États-Unis : Oil Pollution Act de 1990</i> 	31 32
Activités halieutiques et mariculture	5	Quand un accident se produit depuis une source fixe ou offshore	32
Tourisme	10	Calcul des pertes et préparation d'une demande d'indemnisation	33
Autre	11	Opération de lutte	35
Aquariums et infrastructures récréatives	11	Conventions internationales	36
Navires	12	États-Unis : Oil Pollution Act de 1990	37
Ports, marinas et terminaux	12	Dommages aux biens	38
Génie civil côtier	13	Préjudices économiques	40
Captages d'eau industriels	14	Conventions internationales	40
Production de sel	14	<i>Secteur de la pêche</i>	42
Agriculture	14	<i>Tourisme</i>	43
Responsabilité et indemnisation	15	États-Unis : Oil Pollution Act de 1990	43
Notions de base d'indemnisation pour les accidents maritimes	15	Suivi, dommage et restauration de l'environnement	44
Navires-citernes commerciaux	16	Conventions internationales	44
<i>Conventions internationales</i>	16	Législation nationale et régionale	45
• <i>Hydrocarbures persistants</i>	17	<i>OPA '90 aux États-Unis : évaluation du dommage causé aux ressources naturelles</i>	45
• <i>Convention sur la responsabilité civile</i>	17	<i>Union européenne : Directive sur la responsabilité environnementale</i>	47
• <i>Convention portant création du Fonds</i>	19	Conclusion	49
• <i>Accords STOPIA et TOPIA</i>	22	Annexe 1 : Diagramme des régimes de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution	50
• <i>Convention relative aux substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD)</i>	22	Annexe 2 : Acronymes	51
• <i>Convention hydrocarbures de soute</i>	23	Annexe 3 : Coordonnées pour obtenir des informations complémentaires	52
<i>Législation nationale et régionale</i>	24	Annexe 4 : Lectures recommandées	53
• <i>États-Unis : Oil Pollution Act de 1990 et Oil Spill Liability Trust Fund</i>	24	Remerciements	54
• <i>Canada : Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires</i>	26		
• <i>Chine : Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures</i>	27		
Navires commerciaux autre que les navires-citernes	27		
<i>Conventions internationales</i>	28		
• <i>Convention hydrocarbures de soute</i>	28		
• <i>Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC)</i>	29		
• <i>Convention relative aux substances nocives et potentiellement dangereuses</i>	29		
<i>Législation nationale et régionale</i>	29		
Quand un accident impliquant un navire se produit	30		

Introduction

L'augmentation des demandes émanant de populations du monde entier intensifie l'utilisation de la mer et du littoral pour des activités économiques et commerciales de plus en plus nombreuses, telles que l'alimentation, les échanges commerciaux et les activités récréatives. Malgré les meilleurs efforts des personnes participant aux opérations de lutte, les déversements d'hydrocarbures sont susceptibles de perturber ces activités et d'entraîner des préjudices économiques pour les diverses organisations et personnes concernées. Une indemnisation pour ces pertes peut être disponible dans certains cas, en fonction d'un certain nombre de facteurs, tels que notamment la source du déversement et la législation en vigueur dans le pays où la pollution a causé un préjudice ou des dommages.

Le présent document examine les types de dommage à l'environnement et de préjudice économique pouvant résulter d'un déversement d'hydrocarbures. Il décrit également les effets de l'hydrocarbure sur les secteurs halieutiques et touristiques, ainsi que sur d'autres activités commerciales. Les sources de financement éventuellement disponibles pour l'indemnisation de ces dommages sont identifiées et la législation et les régimes d'indemnisation permettant ces paiements sont expliqués. Les méthodes par lesquelles les différents types de dommages économiques peuvent être quantifiés et calculés, conformément aux régimes et procédures nécessaires pour soumettre les demandes d'indemnisation pour pertes, y sont présentées, y compris les réclamations pour les coûts d'une opération de lutte, ainsi que pour les dommages aux biens et les préjudices économiques.

Le document conclut en examinant la responsabilité en matière d'indemnisation pour le dommage écologique dans divers pays. Certains régimes juridiques limitent la responsabilité au coût de restauration écologique du milieu. D'autres régimes étendent la responsabilité à l'indemnisation pour la perte d'utilisation domestique et pour l'épuisement des ressources naturelles, qui sont estimés par des facteurs économiques.

Littoral rocheux grandement souillé par des hydrocarbures déversés.



Impacts des hydrocarbures sur les activités économiques

Un déversement d'hydrocarbures peut exercer un impact sur le milieu marin, et les activités humaines dépendant de l'eau de mer et des zones côtières peuvent être directement ou indirectement affectées par ces hydrocarbures, que cela soit par les activités de nettoyage ou par les restrictions imposées. Les perturbations peuvent toucher des personnes, des entreprises et des organisations engagées dans les secteurs de la pêche commerciale et récréative, de la mariculture et du tourisme balnéaire, et risquent également de nuire à de nombreux autres secteurs, tels que les activités portuaires et de transport maritime, de production d'énergie, de dessalement et de production de sel. Cette section du document examine les dommages que ces activités et secteurs sont susceptibles de subir.

Activités halieutiques et mariculture

Les activités halieutiques sont vulnérables face aux déversements d'hydrocarbures en raison de :

- la contamination physique ;
- les effets toxicologiques ; et
- la perturbation des activités récréatives et commerciales en cas de cessation complète des activités halieutiques.

La nature et l'ampleur du dommage dépendent de plusieurs facteurs, dont notamment les caractéristiques physiques et chimiques des hydrocarbures déversés, les circonstances entourant l'accident et le type d'activité ou d'entreprise halieutique affectée. La perturbation des entreprises de pêche récréative et commerciale et des entreprises de mariculture, ainsi que la possibilité qu'elles subissent des préjudices économiques significatifs, figurent parmi les plus lourdes conséquences d'un déversement d'hydrocarbures sur le plan financier. Cette section du document présente brièvement les types d'activités halieutiques existantes et les effets qu'elles sont susceptibles de subir en cas de déversement d'hydrocarbures.

La capture ou la collecte de poissons peut avoir lieu sous de nombreuses formes et en faisant appel à de nombreuses méthodes différentes. Il existe par exemple la pêche industrielle à la senne pour des espèces telles que les anchois, les harengs et les sardines, la pêche à la ligne pour les thons, la pêche au chalut à petite échelle pour attraper de grandes quantités de crevettes ou de langoustines, ainsi que la pêche au homard et au crabe avec des casiers. Certains mollusques, tels que les ormeaux, les palourdes, les moules, les seiches, les coquilles Saint-Jacques et les calmars, sont également pris et recueillis à l'aide de diverses méthodes, dont notamment la capture à la main. Bien qu'il ne s'agisse pas de pêche à proprement parler, la collecte de plantes marines, telles que la criste marine et les algues, dont notamment les algues nori, qui sont utilisés pour faire les sushis, et le varech, peut également être importante dans ce contexte.

La plupart des espèces sont capturées ou recueillies pour la consommation humaine, y compris pour les compléments alimentaires à base d'huile de poisson, ou pour l'alimentation des animaux, par exemple les farines de poisson. Des industries minoritaires exploitent également le milieu marin pour produire des engrais et des articles de luxe, tels que des perles. La pêche récréative et sportive, c'est-à-dire pour les loisirs et les compétitions, est également une activité très courante dans de nombreuses régions.

En revanche, la mariculture, c'est-à-dire la culture et l'élevage d'espèces marines, englobe un large éventail d'activités, telles que l'élevage de saumons dans des cages, la pectiniculture et la mytiliculture avec des lignes suspendues sur des radeaux flottants, l'ostreiculture sur des tables et l'algoculture avec des cordes ou des filets suspendus entre des éléments flottants. Les activités de mariculture en eaux terrestres sont notamment l'élevage des crevettes dans des bassins d'eau de mer et l'élevage de diverses espèces dans des réservoirs d'eau de mer.

La chaîne d'entreprises participant à la production de produits de la mer peut être étendue et englober les propriétaires des bateaux de pêche et des infrastructures de mariculture, les sociétés de traitement,

les marchés, les grossistes, les revendeurs et les restaurants auprès desquels s'approvisionnent les consommateurs. Les entreprises servant cette chaîne d'approvisionnement sont notamment des marchands d'articles pour bateaux, des fournisseurs de carburant et de nourriture, des producteurs de glace et d'emballages, ainsi que des sociétés de transport et de remorquage. La mesure dans laquelle ces entreprises sont affectées par un déversement d'hydrocarbures dépend en partie de leur proximité à la zone touchée par le déversement.

Un impact peut se produire quand les hydrocarbures sont transportés vers un littoral ou à proximité, car les animaux et les plantes risquent d'être souillés et étouffés par les hydrocarbures, ou directement exposés à des substances toxiques pendant de longues durées. Les espèces sédentaires, telles que les algues comestibles et les coquillages, courent tout particulièrement le risque d'être étouffées et empoisonnées par les hydrocarbures. Au-delà de la mortalité, les hydrocarbures peuvent avoir des effets plus subtils sur le comportement, l'alimentation, la croissance et les fonctions reproductives. Cependant, étant donné que les populations de nombreuses espèces marines présentent ordinairement de grandes fluctuations naturelles, il peut être difficile d'isoler les effets létaux exclusivement attribuables à un déversement d'hydrocarbures.

Dans certains cas, les produits de la mer peuvent acquérir un goût désagréable ou une altération. Par exemple, les poissons en cage et les mollusques qui filtrent de grandes quantités d'eau risquent d'ingérer des hydrocarbures en suspension dans la colonne d'eau qui vont ensuite s'accumuler dans leurs tissus. Le matériel de pêche et les équipements de culture peuvent être souillés, ce qui risque de polluer indirectement les espèces prises ou élevées, et les activités correspondantes doivent parfois être suspendues jusqu'à ce que le matériel ait été nettoyé ou remplacé. En plus des pertes subies par les entreprises locales, l'interruption de la pêche de subsistance, récréative ou commerciale et la perturbation des cycles de culture des produits de la mer peuvent entraîner des conséquences économiques plus étendues. La perte de confiance des revendeurs et des consommateurs dans les produits de la région touchée peut également donner lieu à une baisse des ventes et résulter en un préjudice économique sans même que les produits en question n'aient été contaminés.

Un déversement d'hydrocarbures en surface, par exemple quand il provient d'un navire, peut se propager rapidement et se disperser naturellement dans la colonne d'eau sans causer de mortalité ni de préjudice significatif. De ce fait, les animaux marins adultes qui nagent librement sortent souvent indemnes des déversements de surface en pleine mer. Les espèces marines cultivées à des endroits fixes peuvent courir un plus grand risque du fait qu'elles n'ont pas la possibilité d'échapper aux hydrocarbures dans les eaux environnantes. En cas d'impact, ces espèces sont souvent confinées dans une zone proche de la source du déversement. Un déversement d'hydrocarbures provenant d'une

La chaîne d'entreprises participant à la production de produits de la mer peut être étendue et englober les propriétaires des bateaux de pêche et des infrastructures de mariculture, les sociétés de traitement, les marchés, les grossistes, les revendeurs et les restaurants auprès desquels s'approvisionnent les consommateurs.



Jennifer Baker



Jennifer Baker



Jennifer Baker



Peter Vime

Exemples d'activités halieutiques traditionnelles : une senne sur une plage des Philippines (à gauche) et des nasses aux EAU (ci-contre).

source située dans la colonne d'eau ou du fond marin peut engendrer des panaches sous-marins d'hydrocarbures dont les effets sur les espèces commerciales varient.

Dans de nombreuses régions, les communautés côtières vivent de la pêche, qui constitue une source de nourriture, de revenus et de monnaies d'échange. Sur le court terme, les hydrocarbures peuvent contaminer les nasses, les navires et d'autres équipements, mais peuvent également avoir des conséquences à long terme si les habitats des poissons, des coquillages ou des juvéniles sont affectés, par exemple dans les zones humides, telles que les palétuviers ou les marais salants. Tant que la menace de pollution demeure et que les opérations de nettoyage sont en cours, il peut être nécessaire de fournir une source alternative de nourriture à la communauté affectée.

Les mesures prises pour lutter contre un déversement d'hydrocarbures peuvent elles aussi avoir un impact sur les produits de la mer. Par exemple, des techniques de nettoyage agressives ou inadaptées, notamment lorsqu'un nettoyage du littoral est effectué sans discernement avec des appareils haute pression ou à l'eau chaude, risquent de nuire aux espèces commercialement exploitées.

Les cycles saisonniers de la pêche et de la mariculture varient selon les espèces. De ce fait, la vulnérabilité d'une espèce face à un déversement d'hydrocarbures peut dépendre de la saison et de l'âge des individus de ladite espèce au moment du déversement. Par exemple, la pêche peut être, dans une zone donnée, limitée à un certain nombre de semaines dans l'année en raison de la migration des poissons, ou la récolte d'une espèce particulière peut être suivie par la plantation de la génération suivante quelques mois après. Dans ces deux exemples, un déversement peut avoir un impact moindre sur les entreprises de la région pendant certains mois de l'année. Les effets de la saisonnalité s'étendent également à l'élevage d'espèces dans des réservoirs à terre alimentés par l'eau de mer.

L'ampleur et la nature des effets d'un déversement d'hydrocarbures sur les activités halieutiques ou sur la mariculture dépendent d'un certain nombre de facteurs. Par exemple, le volume du déversement d'hydrocarbures n'est pas forcément en soi un indicateur fiable de l'ampleur probable de l'impact, car les propriétés physiques et chimiques des hydrocarbures, la trajectoire suivie par les hydrocarbures pour atteindre la ressource menacée, la saison et d'autres facteurs encore peuvent être des facteurs importants. Il est par ailleurs nécessaire de faire une distinction claire entre les effets d'un déversement d'hydrocarbures et les conséquences d'autres événements, tels que :

- les fluctuations naturelles de l'abondance des espèces ;
- les variations des efforts de pêche, telles que la surpêche ;
- les effets climatiques, p. ex. le phénomène El Niño ; et
- la pollution provenant de sites industriels ou urbains.

Les études de cas à ce sujet et la page suivante décrivent les mesures prises pour protéger le réseau trophique halieutique lors de deux déversements d'hydrocarbures de grande envergure, respectivement en 1993 et en 2010.

ÉTUDE DE CAS 1 : Mise en place d'une zone d'exclusion des activités halieutiques au large des Shetland, au Royaume-Uni, en 1993

Lutte contre l'accident du *Braer*

Le 5 janvier 1993, suite à une perte de propulsion, le navire-citerne *Braer* s'est échoué au sud des îles Shetland, au Royaume-Uni, déversant 84 700 tonnes d'hydrocarbures bruts Norwegian Gullfaks et environ 1 600 tonnes de fioul lourd. En raison de la légèreté de la cargaison, des vents exceptionnellement forts et de l'énergie des vagues, une grande partie des hydrocarbures s'est naturellement dispersée dans la colonne d'eau. Les courants sous-marins ont étendu les hydrocarbures sur une grande surface. Une partie considérable des hydrocarbures s'est finalement déposée dans deux profonds bassins de sédiments fins.



Le navire-citerne *Braer* échoué aux Shetland en 1993

RSPB

Pour éviter le risque que des poissons et des coquillages contaminés ne pénètrent dans le réseau trophique, une zone d'exclusion des activités halieutiques a été imposée et le suivi des produits de la mer a débuté toute de suite après l'accident. La priorité a été accordée au secteur de l'élevage des saumons, qui revêtait une grande importance sur le plan commercial. Aucune mortalité n'a été observée chez les poissons. Cependant, les analyses d'évaluation de la pollution par les hydrocarbures aromatiques (benzène et naphthalène) ont révélé qu'environ 20 % des sites d'élevage de saumons des Shetland, près de l'accident, avaient été contaminés, les poissons ayant été souillés par les hydrocarbures naturellement dispersés. L'élevage des saumons adultes et destinés à la vente a donc été suspendu dans la zone touchée. Il est important de remarquer que l'analyse des produits de la mer a permis la poursuite de la commercialisation des saumons provenant de sites d'élevage non pollués.

Les concentrations d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) dans les tissus des poissons ont commencé à diminuer une fois que le milieu a été nettoyé, dans le cadre d'un processus appelé dépuration des eaux. Cependant, la dépuration des poissons adultes n'a pas eu lieu suffisamment à temps pour la vente et les stocks restants de poissons adultes, soit environ 1 700 tonnes, ont été retirés des eaux et détruits. Les poissons plus jeunes, qui devaient être pris l'année suivante, auraient pu être dépurés à temps pour la vente, mais les autorités locales ont maintenu l'interdiction en place et une quantité supplémentaire de 3 500 tonnes de poissons a été détruite. De nouveaux saumoneaux ont été introduits dans les sites d'élevage affectés au printemps 1993 et ont été récoltés sans problème deux ans plus tard.

Un grand nombre de bateaux de pêche locaux ont participé au suivi des populations de poissons sauvages. Il a été observé que les poissons pris dans la zone d'exclusion initiale étaient contaminés, mais à des niveaux moindres que chez les saumons d'élevage. Malgré cela, la zone d'exclusion initiale a été étendue au bout de deux semaines afin d'inclure les endroits où des poissons contaminés avaient été pris. La zone d'exclusion pour les poissons sauvages a été levée trois mois plus tard, en avril 1993, en raison des résultats des activités de suivi.

La zone d'exclusion initiale des activités halieutiques a été étendue afin d'inclure une zone supplémentaire pour les coquillages. Il a été remarqué que, au départ, les crustacés et les mollusques étaient contaminés à un niveau plus élevé que les poissons sauvages, en raison de leur contact proche avec les sédiments souillés et leur vitesse de dépuración plus faible. Les ordres d'exclusion concernant la plupart des coquillages ont été levés entre septembre 1994 et février 1995. Un ordre d'exclusion est resté en vigueur jusqu'en mars 2000 pour certaines petites zones concernant la langoustine et les moules.

L'indemnisation pour les opérations de nettoyage et le dommage causé par la pollution due à l'accident du *Braer* a été fournie par le club P&I de l'armateur en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, ainsi que par le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Les pertes totales subies par le secteur halieutique se sont élevées à environ 38,5 millions livres sterling.

ÉTUDE DE CAS 2 : Fermeture des activités halieutiques et suivi des produits de la mer dans le golfe du Mexique, aux États-Unis, en 2010

Lutte contre l'accident de Macondo

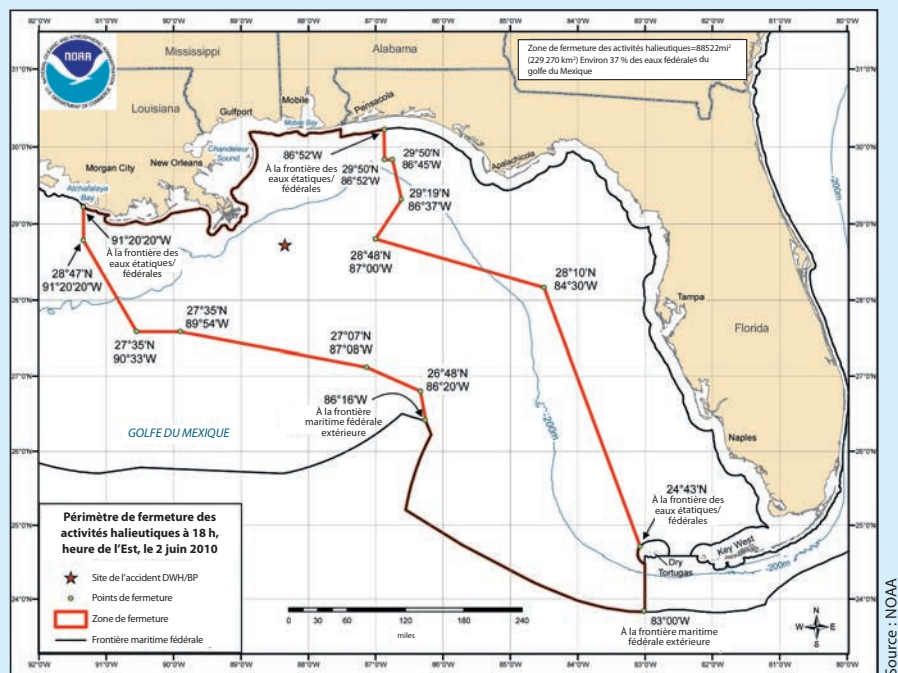
Le 20 avril 2010, dans le cadre des opérations de forage dans le gisement de Macondo, à 64 km au large des côtes de la Louisiane, aux États-Unis, la plateforme mobile de Deepwater Horizon a subi une éruption, puis a explosé, entraînant la mort de 11 membres du personnel et le naufrage de la plateforme. L'accident a donné lieu à un déversement d'hydrocarbures bruts depuis la tête de puits à une profondeur d'environ 1 500 mètres. Ce déversement s'est poursuivi durant 87 jours jusqu'à la mise en place du dispositif de capping le 15 juillet 2010. Le volume total du déversement n'a toujours pas été déterminé avec certitude, le propriétaire du puits déclarant que ce volume est d'environ 518 000 m³, tandis que le gouvernement des États-Unis soutient qu'il est de 780 000 m³. Les hydrocarbures se sont propagés en profondeur et à la surface de la mer, et environ 1 600 km de littoral ont été affectés à différents degrés. L'application de dispersants chimiques en milieu sous-marin et en surface a renforcé la dispersion des hydrocarbures dans la colonne d'eau, limitant ainsi l'ampleur des dégâts sur la côte.

Les autorités américaines, représentées par plusieurs organismes gouvernementaux, ont mis en place un programme visant à déterminer l'ampleur de la pollution pour les produits de la mer. Les programmes existants d'échantillonnage des produits de la mer ont été adaptés et une règle d'urgence a été promulguée, à titre de précaution, pour interdire les activités de pêche commerciale et récréative, tant pour les poissons que pour les coquillages, dans une partie du golfe du Mexique. Cette fermeture a réduit non seulement le risque que le public consomme des produits contaminés, mais aussi le risque que les pêcheurs soient exposés aux hydrocarbures et aux activités de nettoyage connexes.

Un suivi et une modélisation continus et poussés des mouvements de la nappe d'hydrocarbures ont permis de réaliser quelques ajustements au niveau du périmètre de fermeture des activités halieutiques au cours des 11 mois suivants. La première fermeture d'activités halieutiques en eaux fédérales des États-Unis a eu lieu le 2 mai 2010 (13^e jour après l'accident) et a atteint son point maximal en juin 2010, avec une surface d'interdiction de la pêche de 229 270 km² (88 522 mi²), soit environ 37 % des eaux fédérales.

Une analyse sensorielle d'échantillons de produits de la mer a été entreprise par les organismes gouvernementaux avant que les zones fermées ne soient réouvertes à la pêche. Depuis mai 2010, les organismes fédéraux et étatiques ont analysé plus de 10 000 échantillons de produits de la mer afin de déterminer la présence d'hydrocarbures détectables, d'odeurs ou de goûts du dispersant, et de composés d'hydrocarbure ou de dispersant. Tous les échantillons analysés présentaient des quantités inférieures aux niveaux à risque pour la consommation humaine et aucun d'entre eux ne dépassait les seuils fixés par l'US Food and Drug Administration pour la santé humaine. La zone de fermeture des activités halieutiques a été progressivement réduite et les sites considérés comme non contaminés ont été réouverts pour la pêche. La zone proche de la tête de puits a été la dernière zone fédérale à être réouverte à toutes les activités de pêche le 11 avril 2011. Pour un certain nombre d'espèces, la saison de pêche a été prolongée pour atteindre les totaux admissibles de capture.

De nombreux pêcheurs de la région ont affirmé avoir souffert des fermetures du fait qu'ils n'avaient pas pu prendre de poissons ou de coquillages, et ont donc demandé une indemnisation pour perte de revenus attribuable à la partie responsable en vertu de la législation nationale des États-Unis. En 2012, un tribunal fédéral a approuvé un accord de règlement accordant une indemnisation de 2,3 milliards USD dans le cadre d'une action collective de pêcheurs ayant subi des pertes. Certains pêcheurs ont également déposé des demandes portant sur des zones non affectées, soutenant que la stigmatisation du golfe du Mexique due à l'accident avait réduit la valeur de leurs prises et leur aptitude à les vendre.



Carte montrant le périmètre de fermeture des activités halieutiques dans le golfe du Mexique le 2 juin 2010

Source : NOAA

En revanche, si les activités halieutiques sont interdites pendant une certaine période en raison du risque d'impact d'un déversement d'hydrocarbures sur les produits de la mer, cette fermeture peut entraîner des prises plus importantes par la suite. Quand il n'existe pas de données fiables pour décrire les conditions ou les niveaux de prise ou de vente avant un déversement, il peut être difficile de déterminer avec précision l'ampleur de l'impact d'un déversement.

Si des hydrocarbures sont observés à proximité d'une zone de pêche, ou si l'échantillonnage et les analyses révèlent que des populations de poissons ont été souillées, les produits risquent d'être retirés de la vente en raison du risque pour la santé publique. La couverture médiatique de la marée noire et le bouche-à-oreille peuvent nuire au potentiel de commercialisation des produits de la mer et entraîner une perte de confiance du marché. Cette situation est susceptible d'engendrer une baisse des prix, voire un rejet pur et simple de la part des consommateurs. Les organismes de réglementation peuvent, dans une certaine mesure, pallier ce problème en faisant analyser les produits de la mer afin d'apaiser les consommateurs inquiets et des campagnes de marketing ciblées peuvent être mises en œuvre si les produits de la mer peuvent être consommés sans danger.

Les organismes gouvernementaux peuvent décider d'imposer certaines restrictions aux activités halieutiques ou à la vente de produits de la mer à titre de précaution ou en raison des préoccupations liées à la santé humaine. Ces restrictions peuvent rester en vigueur tant que les activités de suivi, par le biais d'un processus méthodique de prélèvement et d'analyse d'échantillons d'animaux ou d'eau de mer, démontrent que la pollution est toujours active. Ces activités peuvent par ailleurs permettre de déterminer le moment auquel la contamination sera susceptible de retomber sous le niveau de référence initial. Les mesures prises par les gouvernements en la matière peuvent avoir un impact financier sur les entreprises et les personnes concernées, qui risquent de perdre des revenus en raison des restrictions imposées à leurs activités.

Tourisme

La présence d'hydrocarbures dans l'eau et sur la côte risque d'éloigner les visiteurs, tels que les touristes balnéaires, les randonneurs, les amateurs de sports aquatiques et les pêcheurs de loisir. La perturbation des activités côtières peut faire du tort aux propriétaires d'hôtels, de restaurants et de bars, aux sites de camping et de caravanes, et à d'autres personnes et entreprises dont les sources de revenus sont liées au tourisme. De plus, les restaurants locaux peuvent avoir du mal à obtenir suffisamment de produits de la mer pour satisfaire les demandes de leurs clients, tandis que les fournisseurs et prestataires de services travaillant avec les hôtels, les restaurants et les sites touristiques risquent eux aussi de subir un préjudice économique s'ils ne parviennent pas à les compenser par d'autres sources de revenus. La baisse des activités touristiques dans une région particulière peut réduire les revenus pour les autorités locales, les parcs nationaux et les sites patrimoniaux, ainsi que pour les sociétés de transport routier, ferroviaire et maritime.

Tout comme pour les activités halieutiques, le niveau de perturbation subi par une entreprise touristique dépend d'un certain nombre de facteurs. Les principaux facteurs sont la part qu'occupe la zone affectée dans les activités de l'entreprise, la nature de la pollution et le moment auquel elle se produit, sachant que les accidents ayant lieu pendant ou juste avant la saison touristique sont souvent les plus lourds de conséquences.

Les attractions balnéaires et côtières sont parfois temporairement fermées pendant le nettoyage, et la présence de travailleurs et d'équipements peut dissuader les visiteurs, même sur des sites n'ayant pas été directement affectés par les hydrocarbures. Le mouvement de camions et d'engins, qui est souvent nécessaire au transport des matériaux et des déchets récupérés vers et depuis les zones affectées du littoral, ainsi que la présence d'un grand nombre de travailleurs lors des opérations de nettoyage, peuvent également perturber les populations locales.



ITOPF



ITOPF

Les plages et les hôtels sont un pilier du tourisme. La présence de travailleurs et d'équipements pour les activités de nettoyage, ainsi que la fermeture temporaire des attractions balnéaires et côtières, peuvent dissuader les visiteurs, même sur des sites n'ayant pas été directement affectés par les hydrocarbures.

Les effets d'un déversement d'hydrocarbures peuvent initialement se faire ressentir lorsque les hydrocarbures s'échouent sur les plages ou sur d'autres endroits du littoral. Cependant, quand la mer est agitée, et notamment en cas de tempête, des embruns chargés d'hydrocarbures peuvent atteindre les propriétés en bord de mer, qui pourront alors nécessiter un nettoyage ou de nouvelles couches de peinture. Les zones de la côte qui sont privées, telles que les terrains entourant les résidences secondaires, peuvent être difficiles à nettoyer si les propriétaires sont absents, par exemple en dehors de la saison touristique.

S'il est vrai qu'un déversement d'hydrocarbures peut être perturbateur, les opérations de nettoyage, l'intérêt médiatique et la participation du public qui en découlent peuvent pousser certaines entreprises à trouver des sources de revenus alternatives, voire parfois même plus importantes. Les membres du personnel de lutte, dont notamment les personnes qui participent au nettoyage, ont souvent besoin d'être logés et nourris, tandis que la présence d'une épave ou d'une activité à proximité de la côte peut attirer un grand nombre de visiteurs.

Les touristes qui, en temps normal, visiteraient la zone affectée et y séjourneraient pendant plusieurs jours ou semaines, peuvent décider d'annuler leurs réservations et d'aller ailleurs. Cette perte de confiance dans une zone auparavant prisée, qui est parfois intensifiée par la couverture médiatique et l'attention portée par le public à un accident, est susceptible de ternir l'image du secteur touristique local, même si les hydrocarbures n'ont pas directement touché la zone. Les entreprises affectées et les organismes touristiques publics peuvent encourir des frais supplémentaires si elles organisent des campagnes publicitaires et promotionnelles dans le but de regagner la confiance du public. Une fois encore, pour pouvoir quantifier l'impact financier subi par le secteur touristique suite à la perte de confiance du marché, il est nécessaire d'avoir des données financières de base qui soient fiables, qui permettent de calculer les revenus perdus à cause du déversement et qui facilitent leur différenciation par rapport à d'autres événements.

Autre

Aquariums et infrastructures récréatives

Plusieurs attractions et infrastructures côtières, telles que les aquariums, les centres de recherche marine, les piscines d'eau de mer et les centres de thalassothérapie, doivent régulièrement s'alimenter auprès d'une source d'eau de mer propre. Les procédures établies pour l'élimination des débris et des contaminants les plus courants de l'eau d'alimentation peuvent être inefficaces face à de grandes quantités d'hydrocarbures et de composés d'hydrocarbure solubles.

Les exploitants de ces sites peuvent prendre certaines mesures pour réduire ou atténuer les effets des hydrocarbures en construisant des filtres de fortune, en fermant les points de captage d'eau et en faisant recirculer l'eau en interne, ou en transportant les animaux vers d'autres sites. Ces mesures dépendent du temps disponible entre la notification de l'accident et l'arrivée des hydrocarbures, et peuvent également avoir un impact sur les populations d'animaux. En plus des frais à supporter pour ces mesures, les attractions doivent parfois être fermées ou sont moins fréquentées que d'ordinaire.

Navires

Les navires peuvent être affectés par les hydrocarbures, qu'ils mouillent dans un port ou qu'ils se trouvent en pleine mer. La contamination peut se limiter à une bande d'hydrocarbures sur la coque, autour de la ligne de flottaison, mais est parfois plus étendue si le navire est amarré à sec ou si les hydrocarbures pénètrent dans le circuit de refroidissement du moteur. Les navires participant aux activités de nettoyage, y compris les bateaux de pêche, risquent d'être contaminés s'ils travaillent au sein de nappes épaisses d'hydrocarbures, notamment si la mer est agitée et que des hydrocarbures sont projetés sur le pont, ainsi que lorsque ces navires doivent transporter des équipements de confinement et de récupération et transférer des hydrocarbures récupérés et des déchets souillés.

Il est souvent possible de nettoyer une coque légèrement souillée sur place, le navire restant à flot, notamment si le nettoyage est rapide, car cela réduit le risque que les hydrocarbures pénètrent les couches de revêtement et atteignent la coque elle-même tout en évitant que ces hydrocarbures sèchent sur la coque en étant directement exposés aux rayons du soleil. Un amarrage à sec peut permettre un nettoyage à terre, mais peut être affecté par d'autres activités de nettoyage dans la zone intertidale.

Quand la contamination est plus grave, par exemple si les hydrocarbures ont pénétré les couches de revêtement et ont atteint la coque elle-même, surtout s'il s'agit d'une coque en fibre de verre, le navire devra probablement être halé à sec et faire l'objet d'un nettoyage plus poussé, voire de réparations. Il peut être nécessaire de désigner une zone de confinement à cet effet. Dans d'autres cas, les navires de plus grande taille nécessiteront peut-être un passage en cale sèche. Le travail de nettoyage peut être entrepris par le propriétaire du navire ou par un prestataire engagé spécialement pour cette tâche. Dans les deux cas, il est souhaitable de convenir à l'avance des méthodes à employer et du paiement pour le travail à effectuer avec les parties susceptibles de fournir une indemnisation pour l'activité.

Dans la plupart des cas, il est obligatoire de demander l'autorisation du propriétaire du navire pour le nettoyer. Les propriétaires de yachts et de bateaux de plaisance peuvent être absents une grande partie de l'année, ce qui peut entraîner des délais. Il peut exister des exigences supplémentaires pour les bateaux appartenant aux ports, au gouvernement, ainsi que pour certains autres bateaux, tels que les bateaux pilotes, les vedettes des douanes, les canots de sauvetage, etc., s'ils sont utilisés lors de l'opération de lutte. Le nettoyage de navires militaires peut être compliqué par des restrictions d'accès, le personnel de nettoyage devant obligatoirement disposer d'une habilitation de sécurité. Les bateaux commerciaux, tels que les porte-conteneurs, font souvent face à des contraintes de temps et tout retard occasionné par un nettoyage avant l'entrée ou le départ d'un port, ou par la présence d'hydrocarbures en mer, peut avoir des conséquences supplémentaires et donner lieu à des demandes d'indemnisation pour surestaries.

Ports, marinas et terminaux

Il peut être difficile de protéger un port contre une nappe d'hydrocarbures en raison des entrées et sorties constantes des navires. Les activités portuaires risquent d'être perturbées en raison du nettoyage des navires ou si la présence d'hydrocarbures limite les déplacements des navires. Les infrastructures portuaires peuvent être difficiles à nettoyer. Les hydrocarbures piégés sous les quais et sous les jetées sont tout particulièrement difficiles à nettoyer s'il y a un grand nombre de pilotis ou de colonnes, et les activités de nettoyage peuvent être dangereuses quand les variations des marées sont importantes. Le nettoyage des

digues peut être assez simple et se faire avec des équipes de travailleurs dans de petits bateaux, mais peut être interrompu par l'accostage d'autres navires. Si les infrastructures portuaires sont anciennes ou en mauvais état, par exemple s'il s'agit de structures construites en bois, le nettoyage doit être réalisé avec prudence, sans employer de techniques agressives, pour ne pas causer de dégâts supplémentaires.

Un déversement d'hydrocarbures dans une cale sèche peut perturber les horaires de travail et compliquer les activités de nettoyage. La structure externe d'une cale sèche flottante peut être contaminée par une nappe d'hydrocarbures, ce qui risque une fois encore de perturber les horaires de travail. La présence d'hydrocarbures ou de débris souillés sur un chantier naval, sur un site de réparation de bateaux ou dans d'autres zones de travail à chaud peut entraîner un risque d'incendie ou d'explosion.



IOPF

Activités de lutte contre un déversement d'hydrocarbures dans un terminal portuaire.

Contrairement aux grands ports, les marinas ont souvent des entrées étroites et permettent le déploiement de barrages flottants, sous réserve qu'il soit possible de restreindre le trafic portuaire afin de ne pas endommager ces barrages. Cependant, les passerelles flottantes, les jetées, les bouées d'amarrage et les cordes de mouillage peuvent être souillées et nécessiter un nettoyage ou un remplacement.

Les ports commerciaux et les marinas sont souvent protégés par des structures construites en roche ou en tétrapodes. Il peut être difficile d'éliminer les hydrocarbures de ces structures et de les nettoyer, ce qui crée un risque de pollution secondaire lorsque les hydrocarbures et les débris souillés sont rejetés par les marées ultérieures. Des problèmes semblables apparaissent lors du nettoyage d'îles artificielles, de terre-pleins et d'autres structures construites par l'homme. En revanche, les terminaux de chargement et de déchargement d'hydrocarbures, de charbon et d'autres cargaisons en vrac peuvent être construits sur des pieux exposés, bien que leur nettoyage puisse parfois présenter certaines difficultés.

La fermeture des voies de navigation, des ports, des terminaux et d'autres infrastructures commercialement importantes peut entraîner une perte de revenus pour de nombreuses parties, telles que les armateurs, les propriétaires des cargaisons et les autorités portuaires. Il peut être nécessaire que les navires mouillent au large ou restent au port jusqu'à ce que le risque de pollution ait diminué.

Génie civil côtier

L'extraction de sable et d'agrégats marins, le dragage, la création de terre-pleins et d'autres ouvrages de génie civil en mer et sur la côte peuvent être perturbés par un déversement d'hydrocarbures. S'il est souvent possible de protéger les petits chantiers contre les nappes d'hydrocarbures en déployant des barrages flottants, les gros chantiers doivent généralement être suspendus jusqu'à ce que le risque de pollution soit passé ou que les zones côtières, les infrastructures, les équipements et les autres ressources affectées aient été nettoyés. Les contrats peuvent prévoir des pénalités en cas de retard, ce qui peut donner lieu à des demandes d'indemnisation.

Les hydrocarbures flottants peuvent s'enfouir ou se mélanger aux sédiments ou aux structures présentes sur ces chantiers, ce qui peut engendrer une nouvelle pollution s'ils sont rejetés lors de marées ultérieures. Les hydrocarbures provenant d'oléoducs ou de puits et les hydrocarbures flottants qui finissent par couler peuvent contaminer les structures sous-marines d'un projet. Le nettoyage d'un site de construction nécessite une supervision rigoureuse pour que le travail soit entrepris avec efficacité, en minimisant les perturbations et sans danger.

Captages d'eau industriels

En plus des aquariums, des sites de mariculture et des autres installations mentionnées ci-dessus, de nombreux secteurs ont besoin d'eau de mer propre. Les centrales électriques, les raffineries et les usines de dessalement nécessitent des volumes considérables d'eau de mer pour le refroidissement et, dans le dernier cas, comme matière première pour la production d'eau potable. L'eau de mer peut également être utilisée pour la regazéification du gaz naturel liquéfié (GNL) avant sa distribution dans les gazoducs.

La protection des points de captage d'eau de mer dépend de leur conception. Les structures sous-marines sont menacées par les panaches d'hydrocarbures et les hydrocarbures à flottabilité neutre, tandis que d'autres structures sont exposées aux hydrocarbures flottants, ce qui est le cas des canaux de surface, par exemple. Il peut être difficile de protéger un point de captage d'eau quand les conditions météorologiques sont défavorables.

La capacité à réduire le captage d'eau de mer en raison d'un risque de pollution peut dépendre de la capacité à arrêter une installation à temps. Les crépines sont peu susceptibles d'empêcher les hydrocarbures de pénétrer sur un site. De plus, les hydrocarbures peuvent boucher les tubes de condensateur dans une centrale électrique, portant ainsi atteinte à la fonction de refroidissement, et ils peuvent nuire aux membranes d'osmose dans une usine de dessalement. De surcroît, une crépine peut elle aussi être bouchée par des hydrocarbures visqueux, bloquant ainsi la circulation d'eau de refroidissement ou de dessalement. Dans ces deux cas, il peut s'avérer nécessaire de fermer la centrale ou l'usine pour effectuer des réparations ou un nettoyage, ce qui risque d'affecter les populations locales. En particulier, les centrales nucléaires doivent être arrêtées suivant des procédures très précises et peuvent présenter des difficultés de nettoyage particulières.

Production de sel

Dans de nombreuses régions, le sel est produit par l'évaporation de l'eau de mer dans des bassins à travers la production de saumures. Les infrastructures utilisées à cet effet varient grandement. Il peut s'agir de petits bassins artisanaux creusés par la population locale dans des marais salants ou de grands bassins industriels alimentés en eau par des pompes à haute capacité. La production pouvant être saisonnière, le risque et les effets d'un déversement d'hydrocarbures dépendent de l'étape du processus de production en cours au moment du déversement. Il est généralement possible de nettoyer les bassins carrelés de façon assez simple, mais les bassins en argile peuvent être difficiles à nettoyer si les hydrocarbures ont pénétré dans la couche sous-jacente.

La contamination de ces bassins peut être évitée en bloquant l'arrivée d'eau de mer. Cependant, la fermeture d'un marais salant pendant une longue durée peut entraîner son assèchement et la reprise des activités de saliculture nécessitera parfois des réparations.

Agriculture

Il est rare que des sites agricoles soient pollués suite à un déversement d'hydrocarbures en milieu marin. Cependant, des tempêtes conjuguées à des marées hautes peuvent produire des projections d'hydrocarbures menaçant les cultures et les animaux d'élevage. Des hydrocarbures peuvent s'échouer sur des zones de pâturage du littoral et, avec l'augmentation du risque d'ingestion d'algues et d'autres aliments contaminés, il faut alors prévoir des sources d'alimentation alternatives. Le déversement d'hydrocarbures dans des fleuves et des estuaires navigables peut polluer les cultures irriguées par ces cours d'eau, telles que les rizières, qu'il faut alors replanter.

Responsabilité et indemnisation

Les situations décrites dans la section précédente peuvent faire subir un préjudice économique à différentes personnes, sociétés et organisations. Conjuguées aux frais d'une opération de nettoyage et aux dommages causés à l'environnement, ces pertes peuvent donner lieu à une ou plusieurs demandes d'indemnisation.

En règle générale, c'est le droit civil, et non le droit pénal, qui détermine la responsabilité en cas de pollution due à un accident en vertu de la législation nationale. La responsabilité et l'indemnisation disponible peuvent grandement varier selon le pays.

De nombreux pays ont signé plusieurs conventions internationales relatives aux indemnisations en cas de déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire. Ces conventions établissent, pour les demandes d'indemnisation, des règles et des critères uniformes à l'intention des armateurs et des personnes affectées par un déversement d'hydrocarbures dans les pays signataires où se produisent ces déversements. En revanche, les déversements ne provenant pas de navires ne sont pas régis par ces conventions internationales.

Par conséquent, le versement d'une indemnisation pour un déversement s'étant déjà produit ou imminent dépend de deux principaux facteurs, à savoir le pays dans lequel l'accident ou l'évènement a eu lieu, et la source des hydrocarbures déversés. La présente section du document traite des indemnisations disponibles pour les accidents impliquant des navires et des infrastructures fixes et offshore. Elle décrit la base sur laquelle la responsabilité est imputée à un armateur ou à un opérateur, ainsi que les sources des paiements d'indemnisation.

Notions de base d'indemnisation pour les accidents maritimes

En règle générale, l'assureur responsabilité civile d'un navire, qui est habituellement un club protection et indemnisation (P&I), constitue la principale source d'indemnisation pour les préjudices dus à des accidents de pollution maritime causée par un navire. Les clubs P&I prennent en charge un large éventail de risques pour le compte des armateurs et des affrêteurs :

- blessures corporelles des membres de l'équipage et d'autres personnes à bord ;
- perte et endommagement de cargaison ;
- pollution par les hydrocarbures ; et
- enlèvement de l'épave et endommagement des quais.

Les clubs P&I proposent également à leurs adhérents toute une gamme de services liés aux demandes d'indemnisation, aux questions d'ordre juridique et aux préventions des pertes. Ils jouent souvent un rôle de premier plan dans le cadre de la gestion des sinistres. Chaque club P&I est contrôlé par ses membres par le biais d'un conseil d'administration ou d'un comité de membres élus parmi les adhérents.

Les clubs P&I sont des associations d'assurance mutuelle (c'est-à-dire des coopératives) à but non lucratif permettant aux armateurs de partager les risques et le paiement des demandes d'indemnisation. Les 13 plus grands clubs P&I protègent environ 90 % des navires maritimes et sont membres de l'International Group of P&I Clubs (l'International Group). L'International Group régit et coordonne le fonctionnement de l'accord de partage des risques liés aux demandes d'indemnisation des clubs P&I (l'accord de mise en commun) par lequel les 13 clubs P&I Clubs se réassurent les uns les autres et se partagent les demandes d'indemnisation éligibles dépassant un certain seuil, qui est actuellement de 9 millions USD. L'accord de mise en commun se fonde sur un programme de réassurance de marché mis en place par les clubs P&I de l'International Group. De plus, l'International Group constitue une structure au sein de laquelle les clubs P&I adhérents peuvent élaborer des politiques communes et

promouvoir les intérêts des armateurs. Les 13 clubs P&I adhérents sont implantés au Royaume-Uni, en Scandinavie, au Japon et aux États-Unis.

D'autres navires commerciaux, qui sont essentiellement exploités sur des marchés nationaux, sont assurés pour la responsabilité civile par des clubs P&I de plus petite taille et par des assureurs commerciaux à primes fixes fonctionnant de manière semblable aux compagnies proposant des assurances nationales.

Les navires exploités par les gouvernements et par d'autres organismes publics, tels que les navires de guerre et les navires réquisitionnés ou affrétés par les forces armées, ne sont généralement pas soumis aux dispositions des clubs P&I et des compagnies d'assurance commerciales.

Dans le cas d'une pollution par les hydrocarbures provenant d'un navire utilisé à des fins commerciales, l'armateur, par le biais d'un club P&I Club ou d'un autre assureur, est responsable d'un certain montant fixé par la Convention internationale ou par la législation nationale en vigueur. L'indemnisation disponible pour les déversements d'hydrocarbures provenant de navires dépend largement des facteurs suivants :

- le type de navire : navire-citerne utilisé à des fins commerciales ou navire autre qu'un navire-citerne ;
- le type d'hydrocarbures en question : persistants ou non ; et
- la signature ou non par le pays d'une ou plusieurs conventions d'indemnisation internationales ou l'existence d'un régime d'indemnisation national.

Les demandes d'indemnisation doivent tout d'abord être déposées auprès de l'armateur ou de son assureur couvrant sa responsabilité civile. Des indemnisations peuvent être disponibles auprès d'autres sources, dont des fonds internationaux et nationaux, pour compléter la protection offerte par les clubs P&I et les autres assureurs.

Navires-citernes commerciaux

Conventions internationales

Les indemnisations disponibles pour les déversements d'hydrocarbures provenant de navires-citernes commerciaux se sont développées au cours de ces dernières dizaines d'années. Cette situation a pour la première fois soulevé un problème majeur lors du déversement d'hydrocarbures du *Torrey Canyon* en 1967, le gouvernement britannique ayant eu du mal à recouvrer les frais supportés pour le nettoyage des plages et pour d'autres activités. Pour faire face à ces difficultés, en 1969, les secteurs maritime et pétrolier ont mis en place deux régimes d'indemnisation volontaires pour assurer un paiement rapide après les accidents impliquant des navires-citernes. À la même époque, plusieurs gouvernements, par le biais de l'Organisation maritime internationale (OMI), ont élaboré deux conventions internationales visant le même objectif, à savoir la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. Le succès de ces deux conventions internationales a entraîné l'abandon des régimes volontaires du secteur en 1997. D'autres conventions internationales ont été élaborées pour prendre en charge d'autres scénarios de pollution.

Ces conventions suivent un processus de signature, de ratification, d'acceptation, d'approbation et d'adhésion à travers l'OMI avant d'entrer en vigueur dans un pays, de devenir exécutoire pour le gouvernement en question et de commencer à régir les activités ayant lieu dans les eaux de ce pays. Pour être en vigueur, une convention internationale doit être transposée dans la législation nationale, tel que c'est par exemple le cas pour la loi britannique intitulée Merchant Shipping Act. De nombreux pays sont signataires d'une ou de plusieurs des conventions décrites ci-dessous.

Bien que leur application soit différente, ces conventions internationales ont de nombreux principes en commun. À titre d'exemple, elles s'appliquent avant tout aux déversements d'hydrocarbures dans les eaux de leurs pays signataires. Un grand avantage pour les demandeurs est la possibilité de déposer, en

vertu de ces conventions, une demande de remboursement pour une perte sans avoir à prouver que l'armateur du navire ayant causé la pollution était en tort, et, dans la plupart des cas, sans avoir à engager des avocats ou à porter l'affaire devant la justice. Cependant, chaque convention prescrit un délai maximal pour la soumission des demandes et limite la nature des demandes recevables.



ITOPF

● **Hydrocarbures persistants**

La Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds prévoient un mécanisme d'indemnisation pour un déversement ou un risque imminent de déversement d'hydrocarbures persistants transportés par des navires-citernes. Ces deux conventions définissent un navire-citerne comme un navire maritime construit ou adapté pour le transport d'hydrocarbures comme cargaison. Les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ont élaboré des directives largement acceptées. Ils définissent des hydrocarbures comme non persistants si, au moment de leur transport, au moins 50 % des fractions d'hydrocarbures, par volume, se distillent à une température de 340 °C (645 °F) et au moins 95 % des fractions d'hydrocarbures, par volume, se distillent à une température de 370 °C (700 °F) quand ils sont testés en conformité avec la méthode D86/78 de l'American Society for Testing and Materials (ASTM) ou avec toute version révisée de cette méthode. Cette description correspond à la définition des hydrocarbures persistants fournie par l'US Coast Guard (USCG) et l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis.

En général, les hydrocarbures persistants ont une plus grande teneur en fractions lourdes ou en substances dont le point d'ébullition est élevé. Les hydrocarbures persistants ne se dissipent pas aussi rapidement au moment de leur déversement et peuvent donc menacer les ressources naturelles et économiques. Parmi les hydrocarbures ordinairement classés comme persistants figurent les hydrocarbures bruts, les fiouls, les diesels lourds et les huiles de lubrification. En revanche, les hydrocarbures non persistants se composent de fractions d'hydrocarbures plus légères qui se dissipent souvent rapidement par évaporation. Il s'agit notamment de l'essence, des diesels légers et du kérosène. De ce fait, un déversement d'hydrocarbures non persistants nécessite rarement une opération allant au-delà du suivi et les méthodes de nettoyage mises en œuvre sont plutôt minimales. Cependant, certains facteurs, tels que des températures extrêmement basses ou un enfouissement dans les sédiments, peuvent entraîner une persistance à long terme d'hydrocarbures ordinairement non persistants.

● **Convention sur la responsabilité civile**

La Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention sur la responsabilité civile ou CLC)¹ assure un premier niveau d'indemnisation en vertu duquel le paiement est supporté par le propriétaire ou l'assureur du navire-citerne ayant causé un dommage par pollution causé par un déversement avéré ou un déversement grave et imminent d'hydrocarbures persistants. La Convention sur la responsabilité civile s'applique aux dommages causés par une pollution dans les eaux territoriales d'un pays signataire de la Convention et aux activités entreprises pour lutter contre un dommage par pollution avérée ou imminente. La

Les Conventions de 1992 s'appliquent aux bâtiments de mer et engins marins construits ou adaptés pour le transport d'hydrocarbures comme cargaison.

¹ Le texte de la Convention est disponible dans la section des publications du site web des FIPOL: www.iopcfunds.org

Convention CLC de 1969 est entrée en vigueur en 1975 et a fait l'objet d'un certain nombre de révisions, dont la dernière de 1992, qui est actuellement en vigueur dans plus de 130 pays². Cependant, dans un certain nombre de pays, dont le Brésil, seule la version de 1969 est en vigueur.

Bien qu'elle concerne habituellement les navires-citernes transportant une cargaison d'hydrocarbures persistants, la Convention de 1992 sur la responsabilité civile peut également s'appliquer aux déversements avérés ou imminents d'un navire-citerne sans cargaison, par exemple dans le cas d'un déversement d'hydrocarbures de soute utilisés pour alimenter les moteurs du navire, dans la mesure où le navire-citerne a toujours une quantité résiduelle d'hydrocarbures persistants à bord au moment où se produit le déversement.

Comme indiqué ci-dessus, la Convention sur la responsabilité civile attribue la responsabilité absolue au propriétaire du navire-citerne, ce qui signifie qu'une indemnisation peut être due même si le propriétaire n'est pas en tort, et, dans la plupart des cas, sans que le demandeur n'ait à saisir les tribunaux à cet effet. Ce n'est que dans certains cas exceptionnels que le propriétaire du navire-citerne est exonéré de cette responsabilité absolue. En revanche, la Convention sur la responsabilité civile permet de limiter la responsabilité du propriétaire du navire-citerne à un montant déterminé en fonction de la taille (tonnage brut) du navire. Le montant de cette limite varie en fonction de la version de la Convention sur la responsabilité civile en vigueur dans le pays affecté.

Tableau 1 Limites de responsabilité du propriétaire d'un navire-citerne en vertu de la Convention sur la responsabilité civile

Convention ³	Limite de responsabilité
CLC de 1969	2 000 francs Poincaré (environ 83 USD) par tonneau de jauge brute (TJB) dans la limite de 210 millions de francs Poincaré (environ 8,5 millions USD) (un franc Poincaré équivalait à la valeur de 65,5 milligrammes d'or, mais cette unité a été remplacée par les droits de tirage spéciaux (DTS))
Protocole de 1976 à la Convention CLC de 1969	133 DTS (environ 200 USD) par TJB dans la limite de 14 millions DTS (environ 21 millions USD)
Convention CLC de 1992 (limites après la modification ultérieure)	Navire inférieur à 5 000 TJB : 4,5 millions DTS (environ 7 millions USD) Navire entre 5 000 et 140 000 TJB : 4,5 millions DTS (environ 7 millions USD) plus 631 DTS (environ 930 USD) pour chaque TJB supplémentaire Navire de 140 000 TJB ou plus : 89,77 millions DTS (environ 133 millions USD)

La Convention de 1992 sur la responsabilité civile exige des propriétaires de navire-citerne qu'ils souscrivent une assurance pour prendre en charge cette responsabilité, bien que cette obligation ne s'applique pas aux navires transportant une cargaison de moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants. Une attestation d'assurance est ordinairement présentée sous la forme d'une « carte bleue » fournie par l'assureur et d'un certificat de Convention délivré par un pays signataire. Le droit de limitation de la responsabilité conféré par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile n'est pas valable si le dommage causé par la pollution est attribuable à un acte ou une omission personnelle du propriétaire du navire-citerne, commis intentionnellement ou par imprudence manifeste, en connaissance de la probabilité de survenance d'un tel dommage (article V (2) de la Convention CLC de 1992).

² Voir la liste des pays sur le site web de l'Organisation maritime internationale (www.imo.org) ou dans la section des membres du site web des FIPOL (www.iopcfunds.org).

³ La version de la Convention sur la responsabilité civile en vigueur dans chaque pays est indiquée sur les sites web de l'OMI et des FIPOL (mentionnés ci-dessus).

Le propriétaire du navire n'est pas responsable en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile si le dommage causé par la pollution est attribuable à une catastrophe naturelle, a été intentionnellement provoqué par un tiers, ou résulte d'une négligence des autorités publiques pour ce qui est d'assurer le bon fonctionnement des systèmes d'éclairage ou d'aide à la navigation. La Convention sur la responsabilité civile ne s'applique pas si le dommage causé par la pollution est dû à un acte de guerre, à des hostilités, à une guerre civile ou à une insurrection, ou si le déversement provient d'un navire de guerre.

La Convention de 1992 sur la responsabilité civile prévoit que les demandes d'indemnisation pour dommage causé par une pollution soient uniquement déposées à l'encontre du propriétaire officiel du navire-citerne concerné. Cela n'empêche naturellement pas les victimes de demander à d'autres personnes une indemnisation en dehors des dispositions de la Convention. La Convention interdit toutefois les demandes à l'encontre des employés ou des agents du propriétaire, des membres de l'équipage, du pilote, de l'affrèteur (y compris pour l'affrètement coque nue), du gestionnaire ou de l'opérateur du navire, ou de toute personne participant aux opérations de sauvetage ou aux mesures de prévention, sauf si le dommage résulte d'un acte ou d'une omission personnelle (article III (4) de la CLC). Le propriétaire du navire a le droit d'intenter une action à l'encontre de tiers en conformité avec la législation nationale, par exemple s'il n'est pas responsable du déversement d'hydrocarbures.

Les demandes d'indemnisation effectuées en vertu de la Convention sur la responsabilité civile sont permises pour des dommages relevant d'un certain nombre de catégories, comme expliqué ultérieurement dans le présent document. Il s'agit notamment :

- des mesures de nettoyage et de prévention ;
- des dommages aux biens ;
- des préjudices économiques, y compris dans les activités halieutiques, la mariculture, l'industrie de transformation des poissons et le secteur du tourisme ;
- des mesures visant à éviter les préjudices économiques ; et
- des dommages à l'environnement et des études effectuées après le déversement.

La Convention sur la responsabilité civile exige que les demandes d'indemnisation soient déposées avant la première des deux échéances suivantes : trois ans après le dommage ou six ans après l'accident. La Convention portant création du Fonds (voir ci-dessous) ou un fonds national peut prévoir une indemnisation au-delà des limites fixées pour la responsabilité du propriétaire du navire dans certains pays.

● **Convention portant création du Fonds**

La Convention internationale portant création du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention portant création du Fonds)⁴ assure un deuxième niveau d'indemnisation en cas de déversement avéré ou imminent d'hydrocarbures persistants par un navire-citerne dans un pays où la Convention est en vigueur. La Convention portant création du Fonds est entrée en vigueur en 1978 et a fait l'objet d'un certain nombre de révisions, dont la dernière, qui date de 1992, est actuellement en vigueur dans plus de 110⁵ pays.

Cette Convention a permis la création des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), qui sont financés par les cotisations de sociétés et d'autres entités des pays signataires de la Convention qui reçoivent des cargaisons d'hydrocarbures

⁴ Le texte de la Convention est disponible dans la section des publications du site web des FIPOL : www.iopcfunds.org

⁵ Voir la liste des pays sur le site web de l'Organisation maritime internationale (www.imo.org) ou dans la section des membres du site web des FIPOL (www.iopcfunds.org).

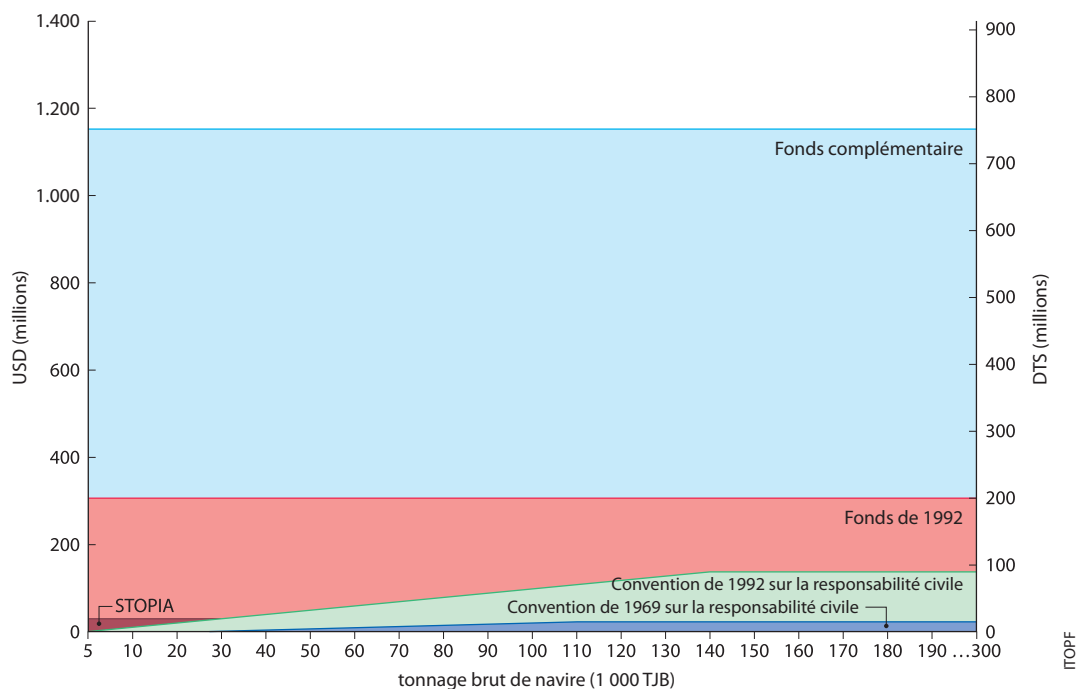
bruts ou de fioul transportées par voie maritime. Les FIPOL constituent une organisation intergouvernementale gérée par un secrétariat à Londres et régie par deux instances, à savoir une assemblée et un comité exécutif. L'assemblée se compose de représentants des gouvernements de tous les pays signataires, tandis que le comité exécutif, qui se compose de 15 États membres, est une instance subsidiaire élue par l'assemblée et dont la principale fonction est d'approuver les demandes d'indemnisation. Cependant, le comité exécutif accorde ordinairement au directeur du Fonds le pouvoir d'autoriser les demandes et les paiements des indemnités.

Le montant maximal prévu à titre d'indemnisation en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds pour un même accident est de 203 millions de droits de tirage spéciaux (DTS), soit environ 300 millions USD, quelle que soit la taille du navire. Ce plafond inclut l'indemnisation versée par l'armateur ou l'assureur en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

La Convention de 1992 portant création du Fonds prévoit que le Fonds de 1992 intervienne si les demandeurs n'obtiennent pas une indemnisation complète à partir de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, notamment dans les cas suivants :

- les dommages sont supérieurs à la limite fixée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pour la responsabilité du propriétaire du navire-citerne ;
- le propriétaire du navire-citerne n'est pas responsable en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile du fait que le dommage a été causé par une catastrophe naturelle, par un tiers ayant agi intentionnellement ou suite à une négligence des autorités publiques pour ce qui est d'assurer le bon fonctionnement des systèmes d'éclairage ou d'aide à la navigation ;
- le propriétaire du navire-citerne est financièrement incapable de s'acquitter de la totalité des obligations que lui impose la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et l'assurance n'est pas suffisante pour assurer une indemnisation complète ; ou
- le propriétaire du propriétaire est inconnu.

Image 1 Limites d'indemnisation prévues en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds (y compris l'Accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions, ou STOPIA)



Tout comme pour la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le Fonds de 1992 ne verse aucune indemnisation si le dommage causé par la pollution est dû à un acte de guerre, à des hostilités, à une guerre civile ou à une insurrection, ou s'il n'est pas possible de prouver que le déversement provient d'un navire-citerne.

Les catégories de demande d'indemnisation utilisées pour la Convention sur la responsabilité civile sont également permises par la Convention portant création du Fonds. De même, la Convention portant création du Fonds exige que les demandes d'indemnisation soient déposées avant la première des deux échéances suivantes : trois ans après le dommage ou six ans après l'accident.

En 2003, un protocole au Fonds de 1992 a été préparé en vue de créer le Fonds complémentaire, assurant ainsi un troisième niveau d'indemnisation pour les dommages liés aux pollutions dans la trentaine de pays⁶ signataires du Protocole de 2003. Dans ces pays, le montant total pouvant être payé à titre d'indemnisation en vertu du Fonds complémentaire de 2003 pour un même accident s'élève à 750 millions DTS, soit environ 1 110 millions USD. Ce total inclut le montant pouvant être payé en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le Fonds complémentaire est financé par une taxe sur les cargaisons d'hydrocarbures bruts et de fioul transportées en mer dans les pays signataires. Il est géré d'une façon semblable au Fonds de 1992.

⁶ Voir la liste des pays sur le site web de l'Organisation maritime internationale (www.imo.org) ou dans la section des membres du site web des FIPOL (www.iopcfunds.org).

ÉTUDE DE CAS 3 : Indemnisation pour les dommages liés à une pollution par les hydrocarbures au large de Daesan, en République de Corée, en 2007

Lutte contre l'accident du *Hebei Spirit*

Le 7 décembre 2007, le navire-citerne *Hebei Spirit*, chargé de 209 000 tonnes de quatre différents hydrocarbures bruts en provenance du Moyen-Orient, a été percuté par un ponton-grue alors qu'il était au mouillage au large de Daesan, en République de Corée. Le ponton-barge, qui s'était détaché de son point d'amarrage en raison du mauvais temps, a perforé trois des citernes à cargaison bâbord. En dépit des mesures d'atténuation pris par l'équipage du *Hebei Spirit*, 10 900 tonnes des hydrocarbures bruts Iranian Heavy, Upper Zakum et Kuwait Export se sont déversés en mer.

Ces hydrocarbures ont affecté environ 340 kilomètres de littoral, sur le continent et sur de nombreuses îles rattachées à trois provinces de la côte Ouest de la République de Corée. Une opération de nettoyage du littoral de grande envergure a été entreprise en faisant appel à 21 différents prestataires indépendants, et un grand nombre d'organismes publics provinciaux et municipaux ont engagé des villageois de la région comme main d'œuvre (jusqu'à 10 000 personnes par jour). De nombreux membres des forces armées ont également été déployés et beaucoup de bénévoles ont participé à l'opération (jusqu'à 50 000 personnes par jour).

Des sites de culture d'algues, notamment de nori, et des sites d'ostréiculture intertidaux ont été affectés à différents niveaux par les hydrocarbures. Il a fallu déposer et remplacer de nombreuses infrastructures d'ostréiculture. Des sites d'élevage et de culture à grande échelle, notamment pour le nori, la fougère de mer, les ormeaux, les concombres de mer et divers poissons, ont eux aussi été affectés.

La pollution des plages et des paysages côtiers du parc national de Daesan a affecté le secteur important du tourisme dans cette région de la République de Corée. Bien que le travail de nettoyage ait réduit l'effet des hydrocarbures sur ce secteur, des entreprises touristiques ont subi des pertes.

L'indemnisation du dommage causé par la pollution due à l'accident du *Hebei Spirit* a été fournie par le club P&I de l'armateur en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, ainsi que par le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le club P&I et les FIPOL ont créé un bureau d'indemnisation conjoint à Séoul pour recevoir et traiter les demandes. Environ 128 000 demandes ont été soumises pour un montant total de plus de 2 700 milliards KRW (environ 2 500 millions USD), avec environ 111 000 de ces demandes provenant du secteur halieutique et plus de 10 000 concernant le secteur touristique. Le site web des FIPOL fournit des informations sur l'évaluation de ces demandes d'indemnisation: www.iopcfunds.org

- **Accords STOPIA et TOPIA**

Pour permettre un paiement équitable des indemnités entre les propriétaires de navire-citerne et les destinataires des hydrocarbures, les clubs P&I membres de l'International Group of P&I Clubs ont convenu de deux régimes.

L'Accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006) s'applique aux petits navires-citernes assurés par un club P&I membre de l'International Group et causant un dommage par pollution dans un pays où la Convention de 1992 portant création du Fonds est en vigueur. L'accord STOPIA 2006 prévoit que la responsabilité attribuée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile aux propriétaires de navires-citernes allant jusqu'à 29 548 tonnes brutes (TJB) soit augmentée jusqu'à environ 31 millions USD.

Le deuxième accord, à savoir l'Accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes (TOPIA 2006) permet aux propriétaires d'un navire-citerne assuré par un club P&I membre de l'International Group de rembourser le Fonds complémentaire de 2003 pour 50 % des montants versés par le Fonds à titre d'indemnisation.

Bien que ces deux accords affectent la répartition des remboursements versés par les clubs P&I et les FIPOL, ils n'ont aucune conséquence sur le processus de traitement des demandes d'indemnisation.

- **Convention relative aux substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD)**

Les dommages causés par des hydrocarbures non persistants et par de nombreuses autres substances transportées en cargaison sont régis par la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses⁷, connue sous le nom de Convention SNPD. La version de 2010 de cette Convention a été signée par huit pays, mais n'est pas encore en vigueur.

La Convention SNPD de 2010 couvre tous les dommages causés par des SNPD dans un pays où la Convention est en vigueur et jusqu'à 200 milles marins, ainsi que les dommages causés par des SNPD à bord de navires immatriculés ou autorisés à arborer le pavillon d'un pays signataire et naviguant en dehors des eaux territoriales d'un pays signataire. Une indemnisation est possible pour les dommages causés par la pollution et par d'autres risques, tels que les incendies et les explosions, pour les décès et les blessures corporelles à bord ou en dehors du navire transportant des SNPD, pour les dommages aux biens subis à l'extérieur du navire, pour les dommages causés par la pollution de l'environnement, pour la perte de revenus du secteur de la pêche, le secteur du tourisme et d'autres secteurs d'activité, et pour le coût des mesures préventives.

La Convention s'applique au transport de SNPD par mer et par bâtiment de mer, y compris s'il s'agit de navires-citernes, de vraquiers ou de porte-conteneurs transportant des marchandises en colis, mais elle n'est pas valable pour les navires appartenant à ou exploités par un gouvernement (d'autres exclusions peuvent aussi être en vigueur). La cargaison en vrac peut se composer de substances solides, de substances liquides, telles que des hydrocarbures et des huiles végétales, ou de gaz liquéfiés. Les substances régies par la Convention SNPD sont mentionnées dans plusieurs conventions et codes de l'OMI et sont très nombreuses. À titre d'exemple, le Code maritime international des marchandises dangereuses (IMDG) énumère des centaines de substances pouvant être dangereuses lorsqu'elles sont en colis pour le transport. Certains solides en vrac, tels que le charbon et le minerai de fer, sont exclus de la Convention.

⁷ Le texte de la Convention est disponible à l'adresse www.hnsconvention.org/fr

La Convention SNPD de 2010 ne couvre pas les dommages liés à une pollution par des hydrocarbures persistants car ces dommages sont régis par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds. Cependant, les dommages causés par des hydrocarbures persistants, mais non liés à une pollution, par exemple en cas d'incendie ou d'explosion, sont régis par la Convention SNPD. La Convention ne s'applique pas aux dommages causés par des substances radioactives.

L'indemnisation disponible en vertu de la Convention SNPD dépend grandement des dispositions de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. Au premier niveau, l'armateur a la responsabilité absolue de la perte ou du dommage jusqu'à un montant qui dépend de la taille du navire et de la présence de SNPD en vrac ou en colis, pour un maximum d'environ 170 millions USD qui doit être payé par l'armateur ou par l'assureur du navire. La Convention SNPD prévoit que l'armateur soit exonéré de sa responsabilité dans les cas cités par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, à ceci près qu'une exonération supplémentaire lui est accordée si l'expéditeur ou une autre personne néglige de fournir des informations sur la nature dangereuse et nocive des substances transportées. La Convention SNPD de 2010 n'impose aucune responsabilité au propriétaire des SNPD impliquées dans un accident.

Un Fonds SNPD assure un deuxième niveau d'indemnisation pour un montant maximal de 370 millions USD quand l'armateur n'est pas en mesure d'assurer le remboursement total. Ce chiffre comprend le montant payé par l'armateur. Le Fonds SNPD est financé par les sociétés et les autres entités destinataires des SNPD en vrac après leur transport maritime vers un pays signataire. Le Fonds SNPD est géré par un secrétariat et supervisé par une assemblée dans le cadre de dispositions semblables à celles des FIPOL.

Une fois qu'elle sera en vigueur, la Convention SNPD exigera que les demandes d'indemnisation soient déposées avant la première des deux échéances suivantes : trois ans après le dommage ou dix ans après l'accident.

Tant que cette Convention n'est pas en vigueur, l'indemnisation disponible pour les accidents liés à une cargaison d'hydrocarbures non persistants et d'autres SNPD varie grandement à l'échelle internationale et dépend de la législation en vigueur dans chaque pays.

- **Convention hydrocarbures de soute**

Comme indiqué ci-dessus, le déversement avéré ou imminent d'hydrocarbures de soute depuis un navire-citerne peut être régi par la Convention sur la responsabilité civile et par la Convention portant création du Fonds si le navire-citerne a une cargaison résiduelle d'hydrocarbures persistants à bord au moment de l'accident et dans un pays où ces Conventions sont en vigueur. Cependant, si tel n'est pas le cas, l'indemnisation et la responsabilité liées au déversement d'hydrocarbures de soute peuvent être régies par la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute, par exemple si le navire-citerne a une cargaison d'hydrocarbures non persistants ou s'il est vide, par exemple lors de la livraison d'un navire neuf, et que l'accident se produit dans un pays où la Convention hydrocarbures de soute est en vigueur.

La Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute est décrite avec davantage de précisions à la page 28, dans la section sur les navires commerciaux qui ne sont pas des navires-citernes. Il convient toutefois de remarquer que la Convention hydrocarbures de soute attribue la responsabilité absolue à l'armateur, mais lui permet de limiter sa responsabilité en vertu de certains régimes nationaux ou internationaux séparés, tels que la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC).

Législation nationale et régionale

Pour les accidents non régis par une convention internationale, soit parce que le pays n'a pas signé de convention, soit parce qu'elle n'est pas en vigueur, la responsabilité et l'indemnisation disponible pour ceux qui ont été affectés par un déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire-citerne dépendent de la législation nationale. Cette législation peut être très spécifique, ce qui est par exemple le cas de la loi des États-Unis intitulée Oil Pollution Act de 1990 (OPA '90), ou se fonder sur des lois plus générales initialement promulguées à d'autres fins. Cela signifie que les indemnisations pour des déversements d'hydrocarbures non régis par les conventions internationales sont traitées de diverses façons en fonction des lois en vigueur dans chaque pays. Par exemple, sur certains territoires, les demandes au titre de préjudice économique pur (c'est-à-dire pour des pertes non issues de dommages aux biens) peuvent être irrecevables et dont être rejetées par les tribunaux. Par ailleurs, si la responsabilité absolue n'est pas prévue par les lois d'un pays, le demandeur devra peut-être prouver que le propriétaire du navire-citerne est en tort.

Le présent document n'a pas pour but d'analyser la législation de chaque pays relative à la responsabilité et l'indemnisation pour les déversements d'hydrocarbures provenant de navires-citernes. Cependant, compte tenu de son importance pour les secteurs pétrolier et maritime, l'OPA '90 et d'autres lois importantes au Canada et en Chine sont synthétisées ci-dessous. Un résumé des lois relatives à la responsabilité et l'indemnisation pour des dommages à l'environnement dans plusieurs pays est fourni plus loin dans le présent document. Il convient tout particulièrement de remarquer que la Directive de l'Union européenne sur la responsabilité environnementale (DRE) ne s'applique pas aux accidents régis par la Convention sur la responsabilité civile, la Convention portant création du Fonds et la Convention hydrocarbures de soude. Cependant, si un accident implique une substance ne faisant pas l'objet de ces conventions internationales, par exemple en cas de déversement d'hydrocarbures non persistants, il est possible d'invoquer la DRE.

- ***États-Unis : Oil Pollution Act de 1990 et Oil Spill Liability Trust Fund***

Le gouvernement des États-Unis a participé aux négociations de la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, et a signé les protocoles aux Conventions de 1984 (bien qu'ils ne soient jamais entrés en vigueur). Le Sénat des États-Unis n'a toutefois pas ratifié ces Conventions pour un certain nombre de raisons, notamment en raison de la préemption des lois des États et du fait que les limites de responsabilité semblaient faibles. En revanche, suite au déversement d'hydrocarbures de l'Exxon Valdez en mars 1989 en Alaska, le Congrès des États-Unis a adopté la loi intitulée Oil Pollution Act de 1990⁸ (OPA '90), qui a modifié la loi Clean Water Act existante.

L'OPA '90 prévoit des dispositions pour la responsabilité et l'indemnisation liées aux déversements d'hydrocarbures provenant d'infrastructures onshore et offshore, de navires et d'autres véhicules maritimes. L'OPA '90 n'empêche pas les États, à titre individuel, de mettre en œuvre des lois plus rigoureuses pour les déversements d'hydrocarbures, ce que d'ailleurs beaucoup d'entre eux ont fait. Le présent document se limite toutefois à présenter l'OPA '90, qui est une loi fédérale.

L'OPA '90 s'applique à tous les déversements d'hydrocarbures, quelle que soit leur forme, y compris s'il s'agit de pétrole, de fioul, de boue, de déchets hydrocarbonés et d'hydrocarbures mélangés à des déchets autres que des déblais de dragage, sans toutefois inclure les substances énumérées ou désignées comme dangereuses en vertu de la loi intitulée Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act de 1980 (CERCLA). La CERCLA s'applique aux déversements de substances dangereuses autres que les hydrocarbures provenant de navires et ne concerne donc guère le présent document.

⁸ Le texte de la loi est disponible à l'adresse <http://uscode.house.gov>

En vertu de l'OPA '90, l'armateur, l'opérateur ou l'affréteur coque nue (désigné comme étant la partie responsable) d'un navire dont provient un déchargement d'hydrocarbures ou qui présente une menace substantielle de déversement dans les eaux territoriales des États-Unis contigus, au sein de la Zone économique exclusive, ou dans ses territoires et possessions d'outremer, a la responsabilité absolue des frais d'enlèvement et des dommages-intérêts à verser à titre d'indemnisation pour le préjudice causé par les hydrocarbures.

Le premier niveau de responsabilité est imputé à la partie responsable et varie selon le type et la taille du navire. Les limites applicables aux navires-citernes ont changé plusieurs fois depuis l'entrée en vigueur de l'OPA '90, la responsabilité étant actuellement limitée en fonction du type de coque du navire-citerne.

Tableau 2 *Limites de responsabilité des navires-citernes en vertu de l'OPA '90, en vigueur au 21 décembre 2015*

Navire-citerne source	Limite de responsabilité
Pour un navire-citerne à cargaison d'hydrocarbures dont le poids est égal ou inférieur à 3 000 TJB avec une coque simple, y compris un navire-citerne à coque simple muni d'une double muraille ou d'un double fond seulement.	3 500 USD par TJB ou, si ce total est plus élevé, 7 048 000 USD
Pour un navire-citerne égal ou inférieur à 3 000 TJB, autre que les navires mentionnés ci-dessus.	2 200 USD par TJB ou, si ce total est plus élevé, 4 699 200 USD
Pour un navire-citerne à cargaison d'hydrocarbures dont le poids est supérieur à 3 000 TJB avec une coque simple, y compris un navire-citerne à coque simple muni d'une double muraille ou d'un double fond seulement.	3 500 USD par TJB ou, si ce total est plus élevé, 25 845 600 USD
Pour un navire-citerne supérieur à 3 000 TJB, autre que les navires mentionnés ci-dessus.	2 200 USD par TJB ou, si ce total est plus élevé, 18 796 800 USD

À titre d'exemple, la responsabilité pour un navire-citerne à coque simple de 150 000 TJB serait actuellement limitée à 525 millions USD. Pour un navire-citerne à double coque de la même taille, la responsabilité serait actuellement limitée à 330 millions USD.

L'OPA'90 n'impute aucune responsabilité aux propriétaires de la cargaison. Les propriétaires de navires de plus de 300 TJB doivent obtenir un certificat de responsabilité financière (COFR) attestant qu'ils disposent de moyens financiers suffisants pour satisfaire leur responsabilité maximale en vertu de l'OPA '90.

Le droit d'une partie responsable à limiter sa responsabilité en vertu de l'OPA '90 peut être perdu si l'accident a été causé par un acte de négligence grave ou par une faute délibérée, en cas d'infraction des réglementations fédérales en vigueur en matière de sécurité, de construction ou d'exploitation, ainsi que si la partie n'a pas signalé l'accident ou a refusé de le faire, a refusé de fournir, dans la mesure du raisonnable, la coopération et l'assistance demandées par un représentant des autorités (généralement de l'USCG s'il s'agit d'un déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire) dans le cadre des activités d'enlèvement, ou a refusé de se plier à un ordre en vertu de certaines sections d'autres lois.

La partie responsable n'est pas responsable, en vertu de l'OPA '90, si le déversement résulte d'une catastrophe naturelle, d'un acte de guerre, ou a été causé par un tiers n'ayant aucune relation contractuelle avec elle.

Les frais d'enlèvement comprennent le confinement et l'élimination des hydrocarbures de l'eau et du littoral, ainsi que les autres activités exigées par le plan national de gestion des situations d'urgence des États-Unis pour atténuer le dommage causé à la santé ou au bien-être du public, y compris aux poissons, aux coquillages, à la faune, aux propriétés publiques et privées, aux zones du littoral et aux plages. L'OPA '90 prend en charge un large éventail de dommages, dont :

- dommages aux biens à des biens meubles ou immobiliers (les biens immobiliers peuvent être des terrains ou des bâtiments) ;
- perte de revenus ou de capacité de gain ;
- perte d'utilisation des ressources naturelles à des fins de subsistance ;
- perte par le gouvernement de revenus provenant d'impôts, de redevances, de locations, de frais, etc. ;
- coût de l'augmentation des services publics ; et
- endommagement aux ressources naturelles et coût d'évaluation de ces dommages (NRDA).

Ces dommages sont décrits dans des sections ultérieures du présent document.

Il est possible, dans certains cas, de déposer les demandes d'indemnisation à l'Oil Spill Liability Trust Fund (OSLTF) aux États-Unis, par exemple quand la partie responsable rejette une demande ou ne parvient pas à un règlement dans un délai de 90 jours, ou quand le premier niveau d'indemnisation ne suffit pas à satisfaire toutes les demandes d'indemnisation recevables. Si l'OSLTF paie une indemnisation refusée par la partie responsable, il cherche par la suite à recouvrer la somme versée auprès de la partie responsable. L'OSLTF accepte d'examiner les demandes liées aux coûts d'enlèvement des hydrocarbures, aux dommages à des tiers et aux évaluations NRDA, dans un certain nombre de conditions et sous réserve de certaines restrictions concernant les parties ayant le droit de déposer une demande auprès de l'OSLTF. Le montant maximal d'indemnisation disponible auprès de l'OSLTF est de 1 000 millions USD par accident. Ce fonds est financé par un impôt pré-baril sur les hydrocarbures importés et intérieurs. L'OSLTF est géré par le National Pollution Funds Center (NPFC) des États-Unis, qui est un département de l'USCG.

Les demandes liées aux coûts d'enlèvement doivent être déposées dans les six ans suivant la date d'achèvement des actions d'enlèvement pour l'accident en question. À l'exception des demandes liées aux évaluations du dommage causé aux ressources naturelles, les demandes pour des dommages doivent être déposées au NPFC dans les trois ans suivant la date à laquelle il était raisonnablement possible de découvrir les dommages et leur rapport avec le déversement d'hydrocarbures.

● **Canada : Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires**

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) a été créée en 1989 pour payer les demandes d'indemnisation pour des dommages avérés ou anticipés dus à la pollution par les hydrocarbures n'importe où au Canada, y compris dans la Zone exclusive économique canadienne (ZEE), en raison d'un déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire. La CIDPHN verse des paiements pour les demandes justifiées concernant des déversements de tous types d'hydrocarbures provenant de toutes classes de navires.

Le Canada est un signataire de la Convention sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds, du Fonds complémentaire de 2003 et de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute. De ce fait, les demandes liées à des pollutions par les hydrocarbures pour des accidents recevables sont d'abord satisfaites en vertu de ces conventions. Les demandes liées à d'autres accidents sont initialement payées par l'assureur de l'armateur en vertu de la législation canadienne. Par conséquent, pour un navire-citerne, la CIDPHN est susceptible de fournir une indemnisation supplémentaire si le paiement versé par l'assureur du navire ou par les FIPOL ne suffit pas à régler toutes les demandes d'indemnisation établies pour un déversement d'hydrocarbures au Canada.

La CIDPHN est financée par une taxe sur les hydrocarbures importés au Canada ou expédiés depuis le Canada en cargaison en vrac dans un navire, et elle est supervisée par un administrateur. La

responsabilité maximale prévue par la CIDPHN s'élève actuellement à environ 161,3 millions CAD pour toutes les demandes liées à un même accident. Plusieurs propositions ont été faites pour éliminer le plafond de responsabilité.

● **Chine : Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures**

La Chine est un signataire⁹ de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute. Dans la plupart des cas, l'assureur du navire assure l'indemnisation. Il est possible de déposer une demande auprès du Fonds d'indemnisation chinois pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FICDPH) si les dommages liés à un accident sont supérieurs à la responsabilité imputée à l'armateur en vertu de ces conventions, si l'armateur est exonéré de sa responsabilité, si l'armateur n'est pas capable de payer ou si les dommages ont été causés par un navire non identifiable.

Le FICDPH fournit une indemnisation pour un déversement avéré ou imminent d'une cargaison d'hydrocarbures persistants ou non persistants, de fioul et de résidus d'hydrocarbures pour un maximum de 30 millions RMB (environ 4,8 millions USD) par accident. Les demandes sont limitées aux cas suivants :

- frais d'intervention d'urgence encourus pour atténuer les dommages de la pollution par les hydrocarbures ;
- frais encourus pour contrôler ou éliminer la pollution ;
- préjudice économique direct subi par les activités halieutiques et le secteur du tourisme ;
- coût des mesures déjà prises pour restaurer l'écosystème marin et les ressources halieutiques naturelles, etc. ;
- frais encourus pour l'observation et le suivi ; et
- autres coûts approuvés par le Conseil des affaires de l'État de la Chine.

Le FICDPH est financé par une taxe imposée sur les hydrocarbures persistants transportés par voie maritime et déchargés en Chine. Il est géré par un comité des affaires d'indemnisation soumis au ministère des Transports de Chine.

Navires commerciaux autre que les navires-citernes

L'indemnisation pour les frais d'une opération de lutte et les effets des hydrocarbures déversés depuis un navire autre qu'un navire-citerne est un phénomène plus récent. Cela est essentiellement dû au fait que les déversements d'hydrocarbures provenant de navires autres que des navires-citernes étaient perçus comme moins problématiques et que le volume d'hydrocarbures transporté en soute par des navires autres que les navires-citernes a récemment augmenté en raison de la plus grande taille des navires. La ratification de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute a permis aux pays signataires de promulguer des lois offrant des avantages semblables à ceux qui sont proposés aux navires-citernes par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Les pays non signataires de cette Convention doivent toutefois s'appuyer sur leur propre législation nationale. Tout comme pour les navires-citernes, cette législation peut être très spécifique, ce qui est par exemple le cas de la loi des États-Unis intitulée Oil Pollution Act de 1990 (OPA '90), ou, dans certains pays, se fonder sur des lois plus générales initialement promulguées à d'autres fins.



©Federico Rostagno/Shutterstock.com

L'indemnisation pour les effets des déversements d'hydrocarbures provenant de navires autres que les navires-citernes est un phénomène plus récent.

⁹ La Chine est une partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds seulement pour la région administrative spéciale de Hong Kong.

Conventions internationales

- **Convention hydrocarbures de soute**

La réussite de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds pour ce qui est d'assurer le paiement rapide des demandes d'indemnisation relatives à des déversements d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes a abouti à l'élaboration de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute¹⁰ (Convention hydrocarbures de soute), qui s'applique à un large éventail de navires. La Convention est entrée en vigueur en 2008 et s'applique actuellement à 80 pays¹¹.

La Convention s'applique aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures utilisés pour l'exploitation ou la propulsion de tout type de navire maritime sur le territoire d'un pays signataire, ainsi qu'aux activités de lutte entreprises n'importe où dans le but de protéger un pays signataire. À cet égard, la Convention s'applique au fioul et aux huiles de lubrification utilisés dans de nombreux différents navires, y compris des chalutiers, des remorqueurs, des ferrys, des porte-conteneurs, des vraquiers et des navires-citernes. Cependant, la Convention ne s'applique pas aux déversements d'hydrocarbures de soute de navires-citernes faisant l'objet de la Convention sur la responsabilité civile (CLC), c'est-à-dire s'il s'agit d'une cargaison d'hydrocarbures persistants ou contenant une quantité résiduelle d'hydrocarbures persistants à bord.

La Convention hydrocarbures de soute est un régime d'indemnisation à un seul niveau élaboré à partir de la Convention sur la responsabilité civile. Tout comme pour la CLC, la Convention hydrocarbures de soute exige du propriétaire officiel d'un navire (de plus de 1 000 TJB pour la Convention hydrocarbures de soute) qu'il souscrive une assurance responsabilité civile et que, à titre de preuve, il présente une carte bleue et un certificat de Convention. La limite de responsabilité de l'armateur est déterminée par la législation nationale ou par le régime international de limitation, tel que la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC, voir la page 29). À titre d'exemple, pour un porte-conteneur de 80 000 TJB se trouvant dans un pays signataire de la Convention hydrocarbures de soute et de la LLMC de 1996, un montant d'environ 56 millions USD est disponible et doit être payé par l'assureur du navire.

La Convention sur la responsabilité civile traite de demandes d'indemnisation semblables à celles qui font l'objet de la Convention sur la responsabilité civile, c'est-à-dire pour le coût des mesures de prévention (opération de nettoyage) et les dommages causés par la pollution. La Convention hydrocarbures de soute stipule notamment que l'indemnisation pour le dommage causé à l'environnement se limite à la perte de résultats due aux dommages et aux frais raisonnablement engagés pour le travail de restauration. L'exigence d'action directe de la Convention permet de déposer une demande d'indemnisation directement à l'encontre d'un assureur.

Dans le cadre de l'appréciation des demandes d'indemnisation en vertu de la Convention hydrocarbures de soute, les assureurs des navires consultent le Manuel des demandes d'indemnisation des FIPOL pour connaître les critères de recevabilité, sachant que les pays signataires sont souvent parties à la CLC et exigent que les demandes soient uniformes, quel que soit le type de navire dont provient le déversement d'hydrocarbures.

La Convention hydrocarbures de soute exige que les demandes d'indemnisation soient déposées avant la première des deux échéances suivantes : trois ans après le dommage ou six ans après l'accident.

¹⁰ Le texte de la Convention est disponible à l'adresse www.gov.uk

¹¹ Voir la liste des pays sur le site web de l'Organisation maritime internationale (www.imo.org).

- **Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC)**

Comme indiqué à la page 28, la responsabilité prévue en vertu de la Convention hydrocarbures de soute peut être limitée conformément aux dispositions de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC). La LLMC a pour seul but de fixer des montants limites pour les armateurs et ne définit donc pas la responsabilité ni les moyens par lesquels les indemnités sont fournies. La LLMC de 1976 est entrée en vigueur en 1986 et a fait l'objet d'un certain nombre de révisions. La version de 1996 est actuellement en vigueur dans 52 pays, la version antérieure de 1976 étant, quant à elle, en vigueur dans 22 autres pays. La LLMC permet à l'armateur d'un navire maritime de fixer une limite pour des demandes d'indemnisation très diverses, y compris dans les cas de décès, de blessures corporelles, de dommages aux biens, d'enlèvement d'épave et d'enlèvement de cargaison. La responsabilité est limitée à un montant qui dépend de la taille du navire. Par exemple, pour une demande d'indemnisation pour dommages aux biens concernant un navire de 80 000 TJB, sans décès et sans blessures corporelles, le montant est limité à environ 16 millions USD en vertu de la version de 1976 et à environ 56 millions USD en vertu de la version de 1996, dans sa forme modifiée en 2012.

La LLMC ne s'applique pas aux demandes pour des dommages liés à une pollution par les hydrocarbures faisant l'objet de la Convention sur la responsabilité civile.

- **Convention relative aux substances nocives et potentiellement dangereuses**

Une fois qu'elle sera entrée en vigueur, la Convention SNPD, qui a été décrite plus haut dans la section sur les navires-citernes, s'appliquera aux cargaisons de navires autres que les navires-citernes, dont notamment les vraquiers et les porte-conteneurs.

Législation nationale et régionale

Tout comme c'est le cas pour les navires-citernes commerciaux, pour les accidents non régis par une convention internationale, soit parce que le pays n'a pas signé de convention, soit parce qu'elle n'est pas en vigueur, l'indemnisation disponible pour ceux qui ont été affectés par un déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire autre qu'un navire-citerne dépend de la législation nationale. En l'absence de disposition sur la responsabilité absolue, le demandeur devra peut-être prouver que le propriétaire du navire est en tort.

Une fois encore, le présent document n'a pas pour but d'analyser la législation de chaque pays relative à la responsabilité et l'indemnisation pour les déversements d'hydrocarbures provenant de navires autres que les navires-citernes. Cependant, aux États-Unis, pour un déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire autre qu'un navire-citerne, les dispositions générales de l'OPA '90, qui ont été présentées dans la section antérieure sur les navires-citernes, sont applicables. La limite de responsabilité de la partie responsable en vigueur à partir du 21 décembre 2015 pour un navire autre qu'un navire-citerne est, en vertu de l'OPA '90, 1 100 USD par tonne brute ou, si cette somme est supérieure, 939 800 USD, quelle que soit la taille du navire. Tous les dommages régis par l'OPA '90 et décrits précédemment sont également pris en charge pour les accidents impliquant des navires autres que des navires-citernes.

Quand un accident impliquant un navire se produit

La responsabilité en matière de lutte contre un déversement d'hydrocarbures varie selon le pays. Dans certains pays, le gouvernement est chargé de diriger l'opération, la participation de l'armateur se limitant à son équipage et aux activités de sauvetage, ou encore à fournir un soutien technique et à verser l'indemnisation due par le biais de son assureur. Dans d'autres pays, l'armateur doit diriger l'opération de lutte, les organismes gouvernementaux ayant la possibilité de reprendre l'opération en main ou d'intervenir dans des situations bien définies. À d'autres endroits encore, l'opération est menée par les efforts conjugués du gouvernement et de l'armateur.

Les ressources nécessaires à la mise en œuvre d'une opération de lutte dans un certains pays peuvent être fournies par les organismes gouvernementaux, par des prestataires privés ou par d'autres sources, voire par une combinaison de ces entités.

Quand un accident se produit, l'assureur du navire ou tout autre organisme chargé de verser une indemnisation peut envoyer un représentant sur place, tel que le correspondant local de l'assureur. Des sociétés d'étude locales peuvent être engagées pour analyser l'ampleur de la pollution et de l'opération de lutte, ainsi que pour déterminer les pertes essuyées. Dans les pays où l'armateur est responsable de la lutte, d'autres organisations, telles que des équipes de gestion des déversements, peuvent être mobilisées pour servir de liaison avec les organismes gouvernementaux et avec les demandeurs. Certaines organisations expertes, telles que l'ITOPF¹², peuvent également être nommées pour prodiguer des conseils sur les techniques de nettoyage, les actions de restauration environnementale et les mesures d'atténuation des préjudices économiques à entreprendre. Elles peuvent également faire part de leur savoir-faire en matière de recevabilité des demandes d'indemnisation, de preuves requises pour les étayer, ainsi que de préparation et de soumission de ces demandes. Quand une perte est anticipée à la suite d'un déversement d'hydrocarbures, la partie responsable doit être informée de la situation dès que possible pour qu'elle soit en mesure d'obtenir rapidement les conseils nécessaires.

Dans les pays signataires de la Convention portant création du Fonds, les clubs P&I qui appartiennent à l'International Group ont conclu un accord avec les FIPOL afin de partager des informations lors d'un accident, ce qui permet aux deux organisations de coordonner la gestion des demandes d'indemnisation. Quand il s'agit d'un accident grave impliquant un navire-citerne, il est possible qu'un bureau conjoint de gestion des demandes d'indemnisation soit mis en place par le club P&I du navire et les FIPOL. Ce bureau, qui est généralement implanté près du site de l'accident, est chargé de recevoir et traiter les demandes d'indemnisation. Les coordonnées d'un bureau de gestion des demandes d'indemnisation sont généralement publiées par les médias locaux. En outre, les FIPOL peuvent intervenir quand le propriétaire d'un navire-citerne n'est pas en mesure d'effectuer le paiement ou quand ce propriétaire est inconnu. Dans un tel cas, les demandes d'indemnisation sont directement soumises au secrétariat des FIPOL.

Notions de base d'indemnisation pour les déversements d'hydrocarbures depuis des sources fixes et offshore

Plusieurs États riverains de la mer du Nord, de la mer Baltique et de l'océan Atlantique Nord ont négocié la Convention de 1977 sur la responsabilité pour les dommages de pollution par les hydrocarbures résultant de la recherche et de l'exploitation des ressources minérales du fond marin (CLEE, 1977). Cette Convention n'a toutefois pas abouti et n'est jamais entrée en vigueur. Par conséquent, les indemnisations pour les frais d'une opération de lutte et les dommages dus à un déversement d'hydrocarbures provenant d'une source fixe ou offshore sont régies par d'autres lois nationales ou régionales.

Une fois encore, le présent document n'a pas pour but d'évaluer la législation de chaque pays. Il convient toutefois de remarquer que de nombreux pays attribuent une responsabilité absolue pour les frais d'une opération de nettoyage et pour les effets des hydrocarbures suite à un déversement provenant d'un site fixe ou offshore. Dans certains cas, cette responsabilité est illimitée en matière de coût d'une opération de nettoyage ou de pertes ou dommages faisant suite à un déversement. La façon dont l'OPA '90 est appliquée aux sites fixes et offshore est résumée ci-dessous. Un résumé des lois relatives à la responsabilité et l'indemnisation pour des dommages à l'environnement dans plusieurs pays est fourni aux pages 44 à 48.

¹² International Tanker Owners Pollution Federation: www.itopf.com

Les opérateurs offshore peuvent souscrire une assurance pour des montants déterminés prenant en charge le risque de pollution par les hydrocarbures sur le marché commercial. Cependant, de nombreux grands opérateurs sont auto-assurés et versent directement les indemnités s'ils ont causé la pollution. De ce fait, l'exploitant d'un site est généralement le premier point de contact pour un demandeur. En Europe du Nord-Ouest, l'Offshore Pollution Liability Association (OPOL), qui est un régime soutenu par des opérateurs offshore actifs dans la région, fournit une source supplémentaire de fonds dans certains cas.

● **Offshore Pollution Liability Agreement (OPOL)**

Dans les eaux d'Europe du Nord, si l'exploitant d'un site fixe ou offshore n'est pas capable de s'acquitter de ses obligations, un demandeur a peut-être la possibilité de demander une indemnité aux administrateurs de l'Offshore Pollution Liability Agreement (OPOL). L'OPOL, qui est entré en vigueur en 1975, constituait au départ une mesure provisoire visant à fournir un régime de responsabilité absolue tant que les négociations pour la CLEE de 1977 étaient en cours. Les pays actuellement régis par les dispositions de l'OPOL sont le Royaume-Uni, le Danemark, l'Allemagne, la France, le Groenland, l'Irlande, les Pays-Bas, la Norvège, l'île de Man et les îles Féroé.

L'OPOL est un accord volontaire en vertu duquel les sociétés participantes acceptent une responsabilité absolue (sous réserve de certaines exceptions) dans la limite de 250 millions USD par accident, dont 125 millions USD pour prendre en charge les demandes pour dommages dus à la pollution et 125 millions USD pour prendre en charge les demandes pour frais de nettoyage (mesure de réparation). Les demandes pour dommages excluent les dommages causés aux infrastructures du site d'exploitation. L'accord exige des opérateurs qu'ils fournissent des preuves de leur aptitude à payer les demandes d'indemnité. Cependant, si un opérateur ne fournit pas l'indemnité due aux demandeurs, l'OPOL exige des autres opérateurs signataires de l'accord et ayant fourni des preuves de leur responsabilité financière qu'ils paient un montant proportionnel jusqu'à ce que la limite de responsabilité ait été atteinte. Bien que cet accord soit volontaire, certains pays stipulent que les opérateurs y participent pour obtenir leur permis d'exploitation.

L'OPOL régit non seulement les installations fixes et les oléoducs, mais aussi les plateformes de forage offshore mobiles (MODU) et les sites de production, tels que les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO) et les unités flottantes de stockage (FSU), quand ils sont utilisés pour la production et quand ils sont temporairement retirés d'un site d'exploitation. L'OPOL ne s'applique cependant pas aux puits abandonnés ou aux sites de gaz naturel.

L'OPOL permet que des demandes raisonnables, quantifiables et justifiables soient soumises pour :

- les opérations de nettoyage à terre ou en mer ;
- des dommages aux biens ;
- les frais d'élimination des substances recueillies ; et
- d'autres pertes quantifiables et directement issues de la contamination.

Les demandeurs sont tenus de déposer leurs demandes dans l'année suivant la date de l'accident. Les demandes sont présentées à l'opérateur concerné, qui est dans l'obligation de traiter et payer directement les indemnités nécessaires. En cas de défaut d'un opérateur, le demandeur doit immédiatement informer l'OPOL de sa demande pour qu'il puisse alors la gérer.

L'OPOL ne limite pas la responsabilité d'un opérateur au regard de la législation nationale et les demandeurs peuvent réclamer des sommes supérieures au montant maximal prévu par l'OPOL en saisissant les tribunaux.

- **États-Unis : Oil Pollution Act de 1990**

La description générale des dispositions de l'OPA '90 exposée dans le chapitre précédent sur les navires-citernes est également valable pour les déversements d'hydrocarbures provenant d'installations qui, selon la définition de l'OPA '90, peuvent être « une structure, un groupe de structures, un équipement ou un dispositif (autre qu'un navire) utilisé à l'une ou plusieurs des fins suivantes : exploration, forage, production, stockage, manutention, transfert, traitement ou transport d'hydrocarbures. Ce terme inclut les véhicules à moteur, le matériel roulant et les oléoducs utilisés à l'une ou plusieurs de ces fins. »

Les parties responsables d'installations offshore peuvent être le locataire, le propriétaire, le titulaire des droits d'exploitation, l'opérateur désigné ou le mandataire du locataire. Au 21 décembre 2015, la limite de responsabilité pour un déversement provenant d'un port en eau profonde aux États-Unis, notamment pour les éléments d'un oléoduc, est de 633 millions USD, sauf pour le Louisiana Offshore Oil Port (LOOP). Cette limite s'applique également aux installations à terre. Pour le LOOP, la limite est de 96 366 600 USD.

Tous les dommages régis par l'OPA '90 et décrits précédemment et ci-après sont également applicables aux déversements provenant de ces installations.

Quand un accident se produit depuis une source fixe ou offshore

Tout comme les déversements d'hydrocarbures provenant d'un navire, la responsabilité en matière de lutte contre le déversement d'hydrocarbures depuis un site fixe ou offshore varie selon le pays. À certains endroits, un organisme gouvernemental est responsable d'organiser l'opération de lutte, tandis qu'à d'autres endroits, l'opérateur est tenu de diriger l'opération sous la supervision d'un organisme gouvernemental. Dans d'autres pays encore, l'opération est menée par les efforts conjugués du gouvernement et de l'opérateur.

Les ressources nécessaires à la mise en œuvre d'une opération de lutte dans un certains pays peuvent être fournies par les organismes gouvernementaux, par des prestataires privés ou par d'autres sources, voire par une combinaison de ces entités.

De nombreux opérateurs offshore ont préparé des équipes à intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures et à se rendre sur place pour assurer la liaison avec les organismes gouvernementaux, avec les prestataires chargés de l'opération et avec d'autres parties. Un certain nombre de sociétés spécialisées sont disponibles pour soutenir les opérateurs offshore en matière de traitement des demandes d'indemnisation, de communication avec les demandeurs, d'évaluation et d'appréciation des demandes, et de distribution des paiements correspondants. Ces sociétés peuvent mettre en place un bureau près du lieu de l'accident et annoncer la disponibilité des indemnisations par le biais des médias locaux et des organismes gouvernementaux nationaux.

Calcul des pertes et préparation d'une demande d'indemnisation

Le processus et les informations nécessaires à la préparation et au calcul d'une demande d'indemnisation dépendent du régime législatif en vertu duquel la demande est effectuée. Il convient tout particulièrement de remarquer que les dispositions prévues par les conventions internationales et par certains régimes nationaux en matière de responsabilité absolue n'exigent pas que la faute du propriétaire ou de l'exploitant d'un navire ou d'un site ait été démontrée. Dans d'autres régimes, la faute doit être prouvée et le processus de soumission d'une demande d'indemnisation peut nécessiter des preuves supplémentaires pour établir la responsabilité.

Des informations supplémentaires sur la préparation et la soumission des demandes d'indemnisation sont disponibles dans les manuels des demandes d'indemnisation correspondant aux régimes d'indemnisation. Par exemple, le Manuel des demandes d'indemnisation des FIPOL, le Guide du NPFC à l'intention des demandeurs et les Directives de l'OPOL à l'intention des demandeurs décrivent les demandes recevables en fonction des régimes réglementaires applicables. Le présent document fournit seulement un résumé des critères fixés par chaque organisme et ne saurait se substituer aux lignes directrices fournies dans ces manuels. Pour les demandes d'indemnisation déposées en vertu d'autres régimes, une grande partie des informations demandées pour étayer ces demandes sont similaires à celles qui sont indiquées dans ces manuels, à quelques différences près. Il est donc important de consulter les exigences propres à chaque régime d'indemnisation.

Quelle que soit la source de l'indemnisation, la procédure consistant à préparer, soumettre et gérer une demande d'indemnisation suit généralement une série d'étapes définies depuis le moment où les coûts ou les pertes sont censées avoir eu lieu. Il incombe au demandeur de fournir des preuves adéquates des dépenses ou des pertes subies, et d'autres informations et éléments de preuve peuvent lui être demandés au cours du processus d'évaluation de sa demande. L'évaluation peut prendre la forme d'échanges multiples entre le demandeur et la partie responsable de régler la demande, et ce jusqu'à la conclusion du processus. Dans de nombreux cas, il est possible de parvenir à un accord à l'amiable sur le montant à verser à titre d'indemnisation. Dans certains cas, un demandeur peut être amené à saisir la justice pour faire aboutir sa demande. Cependant, le but de la plupart des régimes d'indemnisation est de fournir rapidement les sommes dues aux demandeurs sans faire appel aux avocats ou aux tribunaux.

La présente section du document examine les procédures permettant de calculer les pertes subies suite à un préjudice financier et le type d'informations à fournir pour étayer une demande d'indemnisation. Les procédures de calcul du coût d'un dommage à l'environnement sont synthétisées. Il est également fait mention des procédures permettant d'obtenir une indemnisation pour les coûts encourus pour les opérations de nettoyage.

Quelle que soit la nature d'une demande d'indemnisation, la qualité des documents, des informations et des éléments de preuve requis pour étayer la demande dépendent grandement des mesures prises pour enregistrer et conserver ces informations et éléments de preuve au moment où les dépenses et les pertes ont été subies. La disponibilité des informations permettant d'étayer les demandes, de vérifier les pertes et de répondre aux questions est susceptible de diminuer avec le temps si elles ne sont pas conservées avec soin. Le règlement d'une demande d'indemnisation peut prendre un certain temps et, si le personnel concerné n'est plus présent pour répondre aux questions



Les environnements naturels et le tourisme peuvent être affectés négativement par un déversement d'hydrocarbures.

pendant cette période, seuls ces documents pourront fournir les informations nécessaires. De même, si les éléments de preuve ne sont pas préservés avec soin, il peut s'avérer impossible de justifier une demande ultérieure. Par exemple, si les échantillons biologiques ne sont pas convenablement préservés et enregistrés, le dommage causé au secteur de la mariculture peut être remis en question.

Le but de l'indemnisation est, dans toute la mesure du possible, d'aider la partie lésée à retrouver la situation qu'elle occupait avant l'accident. Pour ce faire, il est possible de déposer des demandes d'indemnisation pour plusieurs catégories de coûts et de pertes :

- **Opération de lutte** : il s'agit, en vertu des conventions internationales, des mesures de nettoyage et de prévention, ainsi que, en vertu de l'OPA '90, des frais d'enlèvement. Ce type de demande d'indemnisation inclut les coûts d'une opération de lutte en mer, le travail visant à protéger les sites sensibles contre la contamination, le nettoyage des zones du littoral et de la faune affectées. L'OPA '90 prévoit une catégorie supplémentaire pour le coût d'augmentation des services publics, qui relève des mesures de prévention en vertu des conventions internationales.
- **Dommmages aux biens** : il s'agit des frais encourus pour nettoyer, réparer ou remplacer les biens souillés. En vertu de l'OPA '90, il peut s'agir de dommages aux biens à des biens meubles ou immobiliers.
- **Préjudice économique** : il s'agit des pertes subies suite au déversement d'hydrocarbures, en conséquence du souillage des biens ou pour d'autres raisons. L'OPA '90 admet les demandes pour perte de résultats et de capacité de gain, ainsi que pour perte d'utilisation des ressources naturelles à des fins de subsistance.
- **Damage à l'environnement** : le travail entrepris pour suivre et accélérer la restauration de la zone endommagée peut donner lieu à une demande recevable en vertu des conventions internationales. La perte d'utilisation de ces ressources peut être prise en charge avec une demande d'indemnisation pour dommages aux ressources naturelles en vertu de l'OPA '90 ou avec une demande d'indemnisation pour restauration compensatoire en vertu de la Directive européenne sur la responsabilité environnementale.

Dans certains cas précis, l'OPA '90 prévoit la possibilité d'indemnisation des frais encourus par le propriétaire ou l'exploitant du navire ou du site depuis lequel les hydrocarbures se sont déversés pour l'enlèvement et les dommages subis. Ces frais sont remboursables en vertu des critères généraux des conventions internationales.

La Convention SNPD admet les demandes pour décès et blessures corporelles, mais le présent document n'aborde pas cette question.

Un minimum d'informations est exigé pour appuyer les demandes d'indemnisation, à savoir :

- le nom, l'adresse et les coordonnées du demandeur ;
- les précisions relatives au déversement d'hydrocarbures pour lequel la demande d'indemnisation est effectuée, telles que l'heure, la date et l'emplacement géographique, ainsi que le nom du propriétaire ou de l'exploitant du navire ou du site concerné ; et
- le type de demande d'indemnisation déposée, le montant réclamé, une explication sur la façon dont les coûts et les pertes ont été subis, et les dates de la période couverte par la demande.

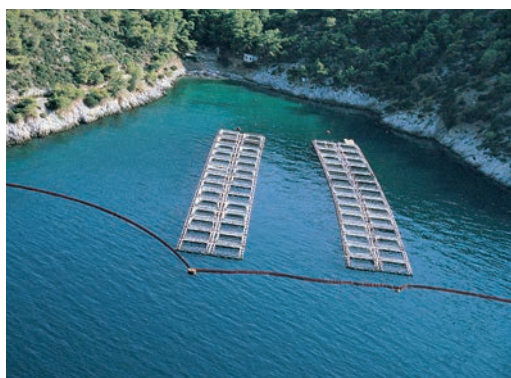
D'autres informations générales peuvent être nécessaires selon les exigences de l'organisme chargé de verser l'indemnisation. Les demandes déposées pour chaque catégorie nécessitent des informations supplémentaires et la préparation de ces diverses demandes est brièvement décrite ci-dessous.

Pour les demandes effectuées en vertu de l'OPOL, en plus des informations générales indiquées ci-dessus, les directives de l'OPOL à l'intention des demandeurs exigent seulement qu'ils fournissent les informations, les documents et les témoignages raisonnablement nécessaires dans le cadre de l'évaluation de chaque demande.

Opération de lutte

En plus des organismes gouvernementaux, des organisations très diverses sont susceptibles de participer à une opération de lutte, notamment des sociétés de sauvetage, des sociétés du secteur pétrolier, des prestataires de lutte et de gestion des déchets, des organisations de protection de la faune, etc. En plus d'utiliser ses propres ressources, chaque organisation peut engager des frais pour obtenir des biens et des services. Ces dépenses peuvent être étayées par des dossiers d'appel d'offres, des contrats d'engagement et d'embauche, des factures, des reçus et d'autres documents individuels.

Pour un grand nombre de déversements d'hydrocarbures, des frais considérables sont encourus lors de la phase initiale de gestion de la situation d'urgence en raison des ressources déployées pour protéger les sites sensibles, pour lutter contre les hydrocarbures et pour les récupérer. Il est donc primordial de mettre en place une procédure méthodique et ordonnée pour cataloguer et classer les documents connexes dans le cadre du système de gestion des situations d'urgence.



Source: ITOPF



Source: ITOPF

Des frais considérables sont souvent engagés lors de la phase initiale de gestion d'une opération de lutte, notamment pour l'utilisation d'équipements spécialisés, tels que les barrages flottants (à gauche) ou les dispositifs improvisés.

Le coût de nombreux éléments utilisés lors d'une opération de lutte est calculé en multipliant la période de travail par le tarif correspondant à cette période. Il peut par exemple s'agir d'un appareil aérien utilisé pour l'observation pendant un certain nombre d'heures ou d'un travailleur employé sur une plage pendant plusieurs jours. Il est préférable d'entrer et de soumettre ces coûts sous format électronique, notamment en utilisant des feuilles de calcul. En plus d'une liste détaillée des coûts, la demande d'indemnisation doit fournir autant de précisions que possible pour expliquer la raison du travail entrepris, notamment en joignant les procès-verbaux des réunions décisionnelles et les registres des activités de récupération et de nettoyage entreprises, tels que les journaux de bord, les fiches de pointage du personnel et les rapports de site de travail.

Des sociétés et d'autres organisations peuvent être engagées pour fournir un service de lutte contre la pollution à un organisme public, à l'opérateur, à l'armateur, etc. Ces prestataires reçoivent leur paiement dans le cadre de dispositions contractuelles. L'organisme public, l'opérateur, l'armateur ou toute autre partie ayant engagé un prestataire peut ensuite chercher à se faire rembourser cette dépense et présenter, pour le montant facturé par le prestataire, une demande d'indemnisation à l'organisme compétent en vertu du régime d'indemnisation applicable. La demande d'indemnisation doit être accompagnée de toutes les pièces nécessaires à la compréhension claire du travail effectué et de la méthode employée pour calculer les coûts.

Conventions internationales

Le *Manuel des demandes d'indemnisation* des FIPOL et l'*exemple de formulaire de demande d'indemnisation* des FIPOL¹³ fournissent des directives précises pour le calcul et la soumission des demandes en vertu de la Convention portant création du Fonds. Dans un souci d'uniformité, ces directives sont généralement appliquées aux accidents régis par la Conventions sur la responsabilité civile et par d'autres conventions internationales portant sur la pollution par hydrocarbures provenant de navires. La recevabilité et le paiement des demandes d'indemnisation sont déterminés par l'organisme chargé de verser les indemnités, voire par les tribunaux compétents en cas de litige qu'il est impossible de régler à l'amiable.

Les conventions internationales acceptent les catégories de demandes d'indemnisation suivantes pour le coût des mesures de nettoyage et de prévention :

- mobilisation des équipements, du personnel et des ressources de nettoyage ;
- suivi du déversement d'hydrocarbures ;
- lutte contre les hydrocarbures en mer ;
- protection des ressources vulnérables face aux hydrocarbures ;
- nettoyage des installations côtières ;
- mise à disposition de centres d'accueil locaux pour traiter les animaux souillés ;
- traitement des hydrocarbures et des déchets contaminés ; et
- récupération des hydrocarbures dans les épaves.

Les conventions internationales exigent que les coûts réclamés soient techniquement raisonnables et évalués à la lumière de critères objectifs. De ce fait, un coût est refusé s'il avait été préalablement déterminé que l'activité serait inefficace, ce qui peut être le cas lors de l'utilisation de dispersant sur des hydrocarbures non adaptés, du déploiement de barrages dans des courants forts empêchant le confinement des hydrocarbures, ou de la collecte de vastes quantités de déchets sans véritable utilité. Par ailleurs, une demande d'indemnisation doit se fonder sur les frais véritablement encourus et ne doit pas donner lieu à un revenu ou un bénéfice excessif pour le demandeur. Les coûts considérés comme déraisonnables peuvent ne pas être remboursés en vertu des conventions internationales.

L'exemple de formulaire de demande d'indemnisation des FIPOL décrit les types d'informations nécessaires pour étayer les demandes de remboursement des coûts correspondant aux catégories ci-dessus. Ces informations sont notamment les suivantes :

- délimitation de la zone affectée, description de l'ampleur de la pollution et identification des sites les plus contaminés ;
- analyses de laboratoire ou autres éléments de preuve établissant un rapport entre la pollution et le navire-citerne (ou un autre type de navire, le cas échéant) impliqué dans l'accident (notamment analyses chimiques d'échantillons d'hydrocarbures, données sur les vents, les marées et les courants, représentation graphique des déplacements de la nappe d'hydrocarbures) ;
- résumé des événements, description du travail effectué et explication du choix des méthodes mises en œuvre ;
- dates auxquelles le travail a été réalisé ;
- frais de main d'œuvre et informations connexes (factures, reçus, feuilles de travail, fiches de salaire, registres, journaux de bord, etc.) ;
- frais de déplacement, d'hébergement et d'entretien du personnel de lutte ;
- coût des équipements et informations connexes ;
- coût de remplacement des équipements endommagés et non réparables ;
- coût des matières consommables et informations sur leur utilisation ;

¹³ Disponible dans la section des publications du site web des FIPOL : www.iopcfunds.org

- valeur résiduelle des équipements et des matériaux spécialement achetés pour l'accident à la fin des opérations ;
- frais de transport du personnel, des équipements, des déchets, etc., avec informations connexes ; et
- frais encourus pour le stockage temporaire (le cas échéant) et l'élimination finale des hydrocarbures récupérés et des substances souillées.

Les éléments ci-dessus ne sont qu'une petite partie des informations nécessaires pour étayer une demande d'indemnisation et obtenir le remboursement des frais encourus pour les mesures de nettoyage et de prévention. Il convient de consulter le *Manuel des demandes d'indemnisation*, les *Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde* et l'*exemple de formulaire de demande d'indemnisation* des FIPOL pour préparer et soumettre une demande d'indemnisation en vertu des conventions internationales.

États-Unis : Oil Pollution Act de 1990

À quelques exceptions près, l'OPA '90 indique que les demandes d'indemnisation doivent être initialement présentées à la partie identifiée comme responsable en vertu de cette loi, c'est-à-dire soit le propriétaire, soit l'exploitant du navire ou du site. Les directives pour la présentation des demandes d'indemnisation à la partie responsable sont définies et publiées par la partie responsable à la suite d'un accident. Il est possible de soumettre des demandes soumises au National Pollution Funds Centre (NPFC) de l'USCG dans les cas précisés par le règlement de l'USCG et décrits dans le *Guide à destination des demandeurs*¹⁴ publié par le NPFC. Le *Guide à l'intention des demandeurs* présente également les critères d'éligibilité et de présentation des demandes d'indemnisation au NPFC pour les coûts d'enlèvement en vertu de l'OPA '90. Les directives fixées par la partie responsable peuvent ne pas être identiques aux directives du NPFC et il est donc nécessaire de s'y reporter, le cas échéant.

Le NPFC accepte les frais d'enlèvement raisonnables pour prévenir, minimiser ou atténuer une pollution par les hydrocarbures, et le *Guide à l'intention des demandeurs* indique les informations à fournir pour étayer une demande d'indemnisation liée aux frais d'enlèvement, qui sont notamment :

- preuves démontrant que les actions nécessaires ont été entreprises pour éviter ou réduire les effets du déversement ;
- frais d'enlèvement résultant de ces actions ;
- informations montrant que les actions entreprises sont raisonnables et conformes au plan national de gestion des situations d'urgence des États-Unis ;
- preuves du déversement, telles qu'un rapport du commandant fédéral sur zone (FOSC), confirmation de la notification à l'EPA ou à l'USCG, article de journal faisant état du déversement, ou déclarations de témoins ;
- description détaillée des actions entreprises ;
- dates auxquelles le travail a été réalisé ;
- analyse de la substance déversée ;
- cartes et photographies de la zone, des dommages et du déversement ;
- reçus, factures ou documents semblables comportant une description du travail réalisé ;
- méthode de détermination des tarifs et comparaison des tarifs ;
- registres quotidiens des frais de personnel, avec tarifs de main d'œuvre, heures de travail, frais de déplacement et de transport ;
- registres quotidiens des frais encourus pour les équipements, avec description et utilisation ;
- manifestes d'élimination signés et preuve de paiement pour élimination ;
- vérification du tarif horaire des salariés au moment du déversement ; et
- vérification des tarifs standard des équipements utilisés.

¹⁴ Le guide est disponible à l'adresse www.uscg.mil

Un État ou un autre organisme du gouvernement des États-Unis a la possibilité de demander de façon séparée l'indemnisation de coûts dans la catégorie d'augmentation des services publics suite à un déversement ou à l'opération de lutte correspondance. Les informations nécessaires pour étayer une telle demande d'indemnisation sont semblables à celles qui sont exigée pour les frais d'enlèvement, sachant toutefois qu'il faut fournir des informations justifiant la nécessité du service en question, en plus des services ordinairement fournis, en raison de risques d'incendie ou de dangers pour la santé ou la sécurité. Ces informations supplémentaires peuvent notamment être les suivantes :

- rapports quotidiens sur les activités du personnel et des équipements du gouvernement ;
- vérification du tarif horaire des salariés gouvernementaux pendant la période concernée ;
- vérification des tarifs standard des équipements utilisés par le gouvernement pour tout équipement faisant l'objet d'une demande d'indemnisation ;
- registres datés et signés du déversement, avec tarifs horaires pour la main d'œuvre et les équipements ;
- certification attestant que les tarifs utilisés reflètent les coûts véritablement encourus et ne comprennent aucun montant à titre de dommages-intérêts exemplaires.

Les éléments ci-dessus sont un résumé des exigences du NPFC et il convient de consulter les directives détaillées du NPFC pour préparer et présenter une demande d'indemnisation.

Dommmages aux biens

Les demandes au titre des dommages aux biens se fondent essentiellement sur le coût du nettoyage, des réparations ou du remplacement de biens contaminés par des hydrocarbures ou par des activités de lutte connexes. Les éléments affectés peuvent notamment être les suivants :

- coques de navires commerciaux, de bateaux de pêche ou de bateaux de plaisance ;
- matériel de pêche, tel que filets et nasses ;
- structures de mariculture, telles que sites d'élevage de poissons, radeaux flottants pour les moules et tréteaux pour les huîtres ;
- digues, ouvrages de protection et infrastructures des ports, des marinas et des terminaux ;
- installations touristiques, telles que mobilier de plage et équipements de sport ;
- points de captage, machines et équipements des sites s'approvisionnant en eau de mer, p. ex. aquariums, centrales électriques et usines de dessalement ; et
- routes, sentiers, remblais et jetées facilitant l'accès du personnel et des véhicules de lutte.

Les demandes d'indemnisation peuvent inclure le coût des travailleurs, des équipements et des matériaux nécessaires au travail de nettoyage, ainsi que le coût d'élimination de l'eau et des débris souillés. La quantité d'informations requises est la même que pour les demandes liées aux activités de lutte. Quand certains biens sont remplacés, le coût de remplacement doit être clairement étayé. Les conventions internationales indiquent que l'état des biens avant l'accident, leur calendrier ordinaire de réparation et les améliorations dont ils ont éventuellement fait l'objet doivent être pris en

Tableau 3 Exemple de calcul du préjudice économique en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds

Coût du personnel employé	+	750 £
Coût des équipements achetés	+	399 £
Valeur résiduelle des équipements achetés	-	133 £
Coût des équipements loués	+	589 £
Autres coûts (frais de cale d'accostage)	+	500 £
Total de la demande	=	2 105 £

Source: IOPC Funds

considération. Le tableau 3 (ci-dessous), fourni avec l'aimable autorisation des FIPOL, présente un exemple de calcul du préjudice économique.

Dans cet exemple, la valeur résiduelle correspond à la valeur amortie des biens durables remplacés, tels que les amarres et les flotteurs, pour la période d'utilisation avant le déversement d'hydrocarbures. Ainsi, le remplacement de bouées qui avaient servi pendant deux ans sur leur durée de vie prévue de trois ans donnerait lieu à l'acceptation d'une demande pour un tiers du coût de remplacement.

Des photographies des biens avant et après la restauration ou le remplacement doivent être fournies pour étayer une demande d'indemnisation. Cependant, pour de nombreuses demandes au titre des dommages aux biens, une évaluation doit être entreprise avec des représentants de l'organisme chargé de verser l'indemnisation avant le début du travail de restauration des biens concernés. Ces évaluations sont nécessaires pour établir un rapport entre les dommages aux biens et le déversement d'hydrocarbures, pour corroborer le niveau de contamination ou les dommages faisant l'objet d'une demande d'indemnisation, et pour déterminer le travail à réaliser.

Les informations nécessaires pour étayer une demande d'indemnisation déposée auprès des FIPOL sont notamment les suivantes :

- brève description des dommages aux biens et explication de la façon dont ces dommages sont survenus, photographies à l'appui ;
- informations sur le propriétaire des biens endommagés et nature de la relation entre le demandeur et les biens ;
- description des réparations ou des opérations de nettoyage entreprises sur les biens, ou coût de remplacement ;
- dates auxquelles la réparation ou le nettoyage des biens a eu lieu, ou dates d'achat des articles en remplacement ;
- informations sur les calendriers habituels de réparation ou de remplacement des biens ; et
- nombre et rôle des employés concernés, avec notamment jours et heures de travail, tarif journalier ou horaire, frais de déplacement et d'hébergement du personnel participant aux réparations ou au nettoyage, et résumé des frais encourus pour la nourriture, les équipements de protection individuelle, les communications, etc. pour le personnel de lutte.

Dans le cadre de l'OPA '90, les demandes d'indemnisation équivalentes concernent les dommages aux biens à des biens meubles ou immobiliers (ces derniers peuvent être des terrains ou des bâtiments) et correspondent au coût de restauration de ces biens à leur état avant la contamination. Les informations nécessaires pour étayer une demande d'indemnisation déposée auprès du NPFC sont notamment les suivantes :

- propriétaire ou bailleur des biens ;
- preuves que les biens ont été endommagés ou détruits ;
- valeur des biens avant et après le déversement ;
- coût de réparation ou de remplacement des biens ;
- preuves que les biens n'étaient plus utilisables à cause du déversement d'hydrocarbures ;
- pertes subies en raison des dommages aux biens ; et
- toutes dépenses ou tous préjudices économiques pendant la période d'indisponibilité des biens en raison des effets des hydrocarbures.

Une fois encore, les éléments ci-dessus sont un résumé des exigences des FIPOL et du NPFC, et il convient de consulter les directives de ces organismes pour préparer et présenter une demande d'indemnisation.

Préjudices économiques

La contamination de bateaux de pêche, de matériel de pêche, d'infrastructures de mariculture, de sites touristiques ou d'autres ressources économiques peut porter atteinte à leur utilisation pendant un certain temps après un déversement d'hydrocarbures. Les revenus perdus pendant la période de nettoyage ou de remplacement d'articles souillés peuvent donner lieu à une demande d'indemnisation au titre de préjudice économique consécutif, c'est-à-dire pour des pertes subies en conséquence de dommages aux biens. En plus des documents requis pour étayer les dommages aux biens, il est nécessaire de fournir des preuves de la perte de revenus résultante et des données de base permettant d'attribuer la perte au déversement d'hydrocarbures.

Les demandes au titre de préjudice économique pur sans dommages aux biens sont déposées, par exemple, si des bateaux de pêche sont incapables de quitter le port et de prendre des poissons du fait que les activités halieutiques sont interdites pendant une période déterminée, ou encore si la clientèle d'un restaurant ou d'un hôtel de bord de mer diminue en raison de la fermeture d'une plage. La couverture médiatique d'un déversement d'hydrocarbures peut également nuire à la confiance du marché, ce qui risque de dissuader les touristes de visiter une région côtière ou de décourager les revendeurs ou le public d'acheter des produits de la mer perçus comme contaminés. Les préjudices économiques purs sont visibles uniquement sur un bilan d'entreprise et non à partir de dommages aux biens. De ce fait, pour les demandes d'indemnisation correspondantes, les documents les plus importants sont les comptes ou d'autres états financiers de la société affectée. Bien que les régimes internationaux d'indemnisation prévoient les demandes au titre de préjudice économique pur, certains pays les considèrent comme irrecevables.

Conventions internationales

Les FIPOLE présentent des directives claires pour calculer les préjudices économiques et des exigences séparées pour les demandes liées aux activités halieutiques et au tourisme.

Les demandes au titre de préjudice économique donnent droit à une indemnisation en vertu des conventions internationales si un lien de causalité suffisant existe entre la contamination et la perte ou le dommage. Les directives des FIPOLE précisent que le demandeur doit être en mesure de prouver qu'il a subi un préjudice économique en raison de la pollution, que ce préjudice a un rapport direct avec la contamination par les hydrocarbures, et qu'il est possible de mesurer financièrement ce préjudice.

Les FIPOLE tiennent compte d'un certain nombre de facteurs, dont notamment :

- la proximité géographique de l'activité commerciale du demandeur avec la zone contaminée ;
- la mesure dans laquelle l'activité du demandeur est économiquement tributaire de la ressource affectée (p. ex. site de pêche pollué ou, pour un restaurant ou un hôtel, touristes) ;
- l'accès du demandeur à des sources alternatives d'approvisionnement ou d'opportunités commerciales ; et
- la mesure dans laquelle l'entreprise du demandeur fait partie intégrante de l'activité économique de la zone affectée par le déversement d'hydrocarbures.

Une demande au titre de préjudice économique doit, en vertu des conventions internationales, être calculée pour que l'entreprise retrouve la position qu'elle occupait avant le déversement d'hydrocarbures, à la lumière de la perte de résultats et des frais supplémentaires raisonnablement encourus, tels que les campagnes de marketing ciblées visant à atténuer la perte. La perte de résultats est déterminée comme étant une réduction des revenus et de la marge brute pendant la période affectée par le déversement d'hydrocarbures par rapport à la même période lors des années précédentes et suivantes. Les coûts variables, qui dépendent du chiffre d'affaires, sont réduits en fonction de la réduction des revenus et doivent donc être pris en considération pour calculer le montant d'une demande d'indemnisation.

Tableau 4 Calcul du préjudice économique en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds

A	Perte de revenus	
B	- Économie de coûts variables	
C	= Perte de marge brute (A - B)	
D	+ Frais supplémentaires	
E	= Sous-total (C + D)	
F	- Revenus supplémentaires	
G	= Préjudice économique (E - F)	

Source : FIPOL

Le calcul du préjudice économique en vertu de la Convention portant création du Fonds est synthétisé dans le tableau 4. Les termes utilisés dans le tableau sont définis ci-après :

- A Perte de revenus** : il s'agit de la différence entre les revenus de la période faisant l'objet de la demande d'indemnisation et les revenus ordinairement générés lors de périodes comparables les années précédentes.
- B Coûts variables** : ces coûts dépendent du chiffre d'affaires, qui est réduit en fonction de la réduction des revenus. Les coûts variables comprennent les matières premières, le partage de consommation d'énergie, les frais salariaux, les frais de distribution, etc.
- C Perte de marge brute** : il s'agit de la perte de revenus moins les coûts variables.
- D Frais supplémentaires** : il s'agit de frais extraordinaires encourus pour minimiser ou éviter une perte supplémentaire. Il peut par exemple s'agir de frais de marketing supplémentaires, de frais de main d'œuvre supplémentaires et du coût des équipements utilisés pour nettoyer la propriété, etc. Pour une activité de pêche, il peut également s'agir, entre autres, des frais de carburant supplémentaires pour aller pêcher dans une zone non contaminée et du coût des mesures prises pour protéger le matériel de pêche.
- E Sous-total (C+D)** : il s'agit de la somme de la perte de marge brute et des frais supplémentaires.
- F Revenus supplémentaires** : il peut s'agir de revenus générés lors des opérations de nettoyage ou de paiements obtenus pour d'autres tâches. Par exemple, une entreprise touristique ayant déposé une demande d'indemnisation a peut-être reçu des revenus pour la location d'un site de stationnement ou d'un autre terrain par des sociétés de nettoyage, ou encore en fournissant des repas et des chambres aux personnes ayant participé aux opérations de nettoyage.
- G Préjudice économique** : ce montant correspond à la perte de marge brute, plus les frais supplémentaires, moins les revenus supplémentaires, comme indiqué dans le tableau.

Les directives des FIPOL indiquent que les demandes d'indemnisation sont acceptées si elles proviennent du propriétaire d'une ressource affectée, telle qu'un bateau de pêche, un site de mariculture ou de traitement du poisson, ou une entreprise touristique. Les propriétaires sont tenus de payer leurs employés, puis de faire une demande au titre de préjudice économique sur cette base.

Un résumé des exigences supplémentaires relatives à la présentation d'une demande au titre de préjudice économique dans les secteurs halieutique et touristique est fourni ci-dessous. Il convient toutefois de consulter les directives détaillées de l'organisme chargé de verser l'indemnisation pour préparer et soumettre les demandes d'indemnisation.

Secteur de la pêche

Les *Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et du traitement du poisson* des FIPOL, le *Manuel des demandes d'indemnisation* des FIPOL et l'*exemple de formulaire de demande d'indemnisation* des FIPOL¹⁵ fournissent des directives précises pour calculer et présenter les demandes au titre de préjudice économique subi par des personnes et entreprises exerçant leurs activités dans ce secteur. Il convient donc de consulter ces documents pour préparer et présenter une demande d'indemnisation.



La quantification du préjudice économique dû à la mortalité d'organismes d'élevage peut être un processus relativement simple consistant à compter et peser les produits affectés. La perte de résultats est calculée à partir des prévisions des poids des produits d'élevage et du prix du marché prévu au premier point de vente, moins les coûts de production économisés, tels que les salaires, l'alimentation et le carburant. Le calcul présenté ci-dessus peut également être utilisé dans ce domaine. Cependant, et tout particulièrement pour les exploitants de site de mariculture, il faut également tenir compte de la mortalité naturelle en vigueur pendant les périodes d'élevage et effectuer un calcul séparé à cet effet, comme indiqué dans l'exemple ci-dessous :

Les déversements d'hydrocarbures peuvent entraîner des conséquences financières graves pour les personnes et entreprises de mariculture et de pêche dans une région côtière.

Tableau 5 Exemple de calcul des ventes perdues en tenant compte de la mortalité moyenne

A	Nombre de spécimens en stock	4 255,00
B	– Mortalité ordinaire	22 % = 936,00
C	Total de spécimens prêts à être vendus (A – B)	3 319,00
D	– Ventes après le déversement	2 291,00
E	Nombre de spécimens non vendus (C – D)	1 028,00
F	x Poids moyen (kg)	2,50
G	Mortalité totale en kg (E x F)	2 570,00
H	x Prix moyen	6,42 £
I	Perte totale (G x F)	16 499,40 £

Source : FIPOL

Les effets des hydrocarbures sur les spécimens de certaines espèces n'ayant pas encore atteint une maturité suffisante pour la vente peuvent engendrer des demandes d'indemnisation plus complexes et nécessiter des calculs plus détaillés pour quantifier le préjudice économique. Cette évaluation peut se faire avec l'aide d'experts des activités halieutiques envoyés par l'organisme chargé de verser l'indemnisation.

Les activités de subsistance ou les entreprises de pêche artisanale, qui sont souvent destinées à assurer l'alimentation quotidienne d'une famille ou à fournir une monnaie d'échange pour le troc, peuvent ne pas utiliser de transactions financières. L'évaluation des demandes d'indemnisation provenant d'entreprises de cette nature peut ne pas être aussi simple, car elles ont rarement des documents d'appui et peuvent seulement présenter leurs activités sous la forme de comptes rendus verbaux. Les directives des FIPOL indiquent néanmoins qu'il est possible d'examiner ces demandes si elles sont accompagnées d'autant d'informations que possible.

¹⁵ Disponible dans la section des publications du site web des FIPOL : www.iopcfunds.org

Tourisme

Les *Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation dans le secteur du tourisme* des FIPOL, le *Manuel des demandes d'indemnisation* des FIPOL et l'*exemple de formulaire de demande d'indemnisation* des FIPOL fournissent des directives précises pour calculer et présenter les demandes au titre de préjudice économique encouru par des entreprises touristiques. Il convient donc de consulter ces documents pour préparer et présenter une demande d'indemnisation.

Pour qu'une demande d'indemnisation soit recevable en vertu des conventions internationales, l'entreprise touristique du demandeur doit directement fournir des biens ou des services aux touristes, ce qui est par exemple le cas d'un hôtel. Les demandes d'organisations travaillant en amont de la chaîne d'approvisionnement ne sont pas souvent admissibles, car elles ne sont ordinairement pas considérées comme suffisamment dépendantes des activités touristiques pour avoir encouru une perte, par exemple dans le cas d'une blanchisserie fournissant des biens ou des services à des hôtels. Plus l'entreprise est implantée à un endroit proche de la zone affectée, ou plus elle sert les visiteurs attirés par la ressource naturelle contaminée et plus sa demande d'indemnisation sera susceptible d'être recevable.

Il faudra souvent un certain temps après un accident pour prouver qu'une activité a été affectée. Bien que la durée de l'impact physique d'un déversement d'hydrocarbures puisse être courte, son effet sur le nombre de visiteurs peut être plus durable en raison de la diminution des réservations et de l'atteinte portée à la réputation de la zone affectée aux yeux du public. Les indemnisations sont uniquement versées pour les pertes survenues et non pour des pertes anticipées.

Les petites entreprises ne sont pas toujours en mesure de fournir toutes les informations demandées pour étayer leurs demandes, car elles ne gardent pas de traces de leurs revenus ou de leurs résultats ordinaires. Une fois encore, les directives des FIPOL indiquent néanmoins qu'il est possible d'examiner ces demandes si elles sont accompagnées d'autant d'informations que possible.

États-Unis : Oil Pollution Act de 1990

Les demandes pour perte de résultats et manque à gagner, d'après le *Guide à l'intention des demandeurs* du NPF, concernent des dommages correspondant à la perte de résultats ou à l'atteinte à la capacité de gain en raison d'une blessure, d'une destruction ou d'une perte de biens immobiliers, de biens meubles ou de ressources naturelles. Ces demandes d'indemnisation peuvent être acceptées de la part de toute personne ayant subi une perte de résultats ou de revenus suite à un accident. Le *Guide à l'intention des demandeurs* précise les informations qu'il faut fournir pour étayer une demande d'indemnisation et les calculs des pertes que le demandeur doit effectuer. En particulier, un demandeur doit démontrer :

- que les ressources naturelles ou les biens ont été endommagés, détruits ou perdus en raison de l'accident (c'est-à-dire en raison du déversement d'hydrocarbures ou des travaux entrepris pour lutter contre ce déversement) ;
- que ses revenus ont diminué en raison de la perte ou de l'endommagement des ressources naturelles ou des biens en question, en précisant la valeur de cette diminution ;
- le montant de ses bénéfices et résultats pour des périodes semblables ;
- les revenus éventuels qu'il a obtenus dans le cadre d'un emploi alternatif ou d'une autre opération commerciale ;
- les économies réalisées au niveau des frais généraux et des autres dépenses ordinaires qu'il n'a pas encourus en raison du déversement d'hydrocarbures (p. ex. frais de transport pour se rendre au travail, frais d'électricité).

Les éléments ci-dessus sont un résumé des exigences du NPF et il convient de consulter les directives détaillées du *Guide à l'intention des demandeurs* pour préparer et présenter une demande d'indemnisation.

Suivi, dommage et restauration de l'environnement

Les différents types de dommages subis par l'environnement en raison d'un déversement d'hydrocarbures sont décrits dans d'autres publications de la Série de guides de bonnes pratiques de l'IPIECA-IOGP. Ces dommages peuvent représenter une part importante de la responsabilité et de l'indemnisation, et la façon dont ils sont traités peut être très différente en fonction de la législation en vigueur.

Conventions internationales

Dans les pays¹⁶ signataires d'une convention internationale, les demandes d'indemnisation pour un travail visant à restaurer des ressources endommagées et à encourager le rétablissement naturel du milieu sont recevables, sous réserve que certains critères spécifiques soient remplis. Ces critères, qui sont présentés dans le *Manuel des demandes d'indemnisation* des FIPOL, s'appliquent généralement aux accidents régis par les conventions internationales. Les indemnisations peuvent être versées pour le coût des mesures de restauration raisonnablement prises pour accélérer le rétablissement naturel du milieu suite à un dommage à l'environnement. Le coût des études réalisées après un déversement d'hydrocarbures peut être partiellement remboursé, sous réserve que ces études portent sur les dommages définis dans les conventions, telles que les études visant à définir la nature et l'ampleur d'un dommage à l'environnement causé par le déversement d'hydrocarbures et à déterminer s'il est nécessaire et possible de prendre des mesures de restauration.

Les conventions internationales reconnaissent que les mesures prises ne peuvent pas toujours rétablir l'état écologique d'une ressource endommagée tel qu'il était avant le déversement. De ce fait, les mesures de restauration raisonnables prises ont pour but de réhabiliter une communauté biologique dans laquelle les caractéristiques des organismes de cette communauté au moment de l'accident sont présentes et fonctionnent normalement. La présence d'un lien entre les mesures prises et les éléments endommagés est essentielle pour répondre à la définition du dommage à l'environnement fournie par les conventions internationales.

En plus de remplir les critères généraux d'acceptation des demandes d'indemnisation décrits précédemment, les demandes concernant le coût des mesures de restauration de l'environnement sont recevables en vertu des conventions internationales seulement si ces mesures :

- sont susceptibles d'accélérer le processus naturel de rétablissement de façon significative ;
- visent à éviter un dommage supplémentaire dû à l'accident ;
- n'entraînent pas la dégradation d'autres habitats ou n'entraînent pas de conséquences néfastes pour d'autres ressources naturelles ou économiques, dans la mesure du possible ;
- sont techniquement réalisables ; et
- engendrent des coûts proportionnels à l'ampleur et à la durée du dommage, et aux bénéfices que ces mesures sont susceptibles d'apporter.

Les demandes au titre de préjudice économique suite à un dommage à l'environnement et dont le montant peut être quantifié sont évaluées d'une façon semblable aux demandes au titre d'autres préjudices économiques. Les demandes d'indemnisation pour un dommage à l'environnement qui se fondent sur une quantification abstraite calculée à partir de modèles théoriques et les demandes d'indemnisation pour perte de fonction de l'environnement sont irrecevables dans le cadre des régimes internationaux d'indemnisation.

Pour faciliter la prise de décisions des autorités nationales, des programmes de suivi peuvent être mis en œuvre et faire appel à des études et au prélèvement d'échantillons d'hydrocarbures, d'eau, de

¹⁶ Voir la liste des pays sur le site web de l'Organisation maritime internationale (www.imo.org).



©Stockphoto.com



©Stockphoto.com

Les dommages causés à l'environnement peuvent représenter une part importante de la responsabilité et de l'indemnisation, et la façon dont ils sont traités peut être très différente en fonction de la législation en vigueur.

sédiments et d'organismes en vue de réaliser des analyses chimiques. Les demandes concernant des activités d'échantillonnage doivent être accompagnées d'une justification du travail entrepris, d'informations sur les échantillons prélevés et analysés, et des résultats des analyses.

Législation nationale et régionale

Un certain nombre de pays ont promulgué des lois en matière d'indemnisation des préjudices causés par les hydrocarbures sur l'environnement sur une base qui diffère des conventions internationales. Certaines d'entre elles attribuent une valeur financière à l'impact mesuré, tandis que d'autres calculent le dommage environnemental seulement à partir de formules mathématiques. Pour ce dernier cas, la législation russe exige que la formule Metodika soit appliquée à tout déversement d'hydrocarbures ayant lieu sur le territoire de la Fédération russe. La législation en vigueur aux États-Unis et dans l'Union européenne est résumée ci-dessous.

OPA '90 aux États-Unis : évaluation du dommage causé aux ressources naturelles

La méthode d'évaluation du dommage causé aux ressources naturelles (Natural Resource Damage Assessment, ou NRDA) élaborée à partir de l'OPA '90 reconnaît également le rétablissement naturel comme étant un mécanisme clé pour la restauration, mais introduit toutefois deux concepts : restauration primaire et restauration compensatoire. La restauration compensatoire est destinée à assurer une indemnisation pour les services environnementaux « perdus » durant la période de rétablissement de l'environnement, tandis que la restauration primaire désigne les actions entreprises pour rétablir les ressources à l'état qu'elles auraient eu en l'absence d'un déversement, ce qui correspond à la définition du rétablissement fournie par les conventions internationales. Le processus NRDA suit généralement trois étapes : (1) évaluation préliminaire ; (2) évaluation du dommage et planification de la restauration ; et (3) mise en œuvre de la restauration.

Le processus de réalisation des évaluations du dommage causé aux ressources naturelles est décrit par l'OPA '90 et dans les réglementations mises en place par divers organismes des États-Unis, dont la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA).

Les ressources naturelles définies par l'OPA '90 comprennent les terres, les poissons, la faune, les organismes vivants, l'air, l'eau, les réserves souterraines d'eau potable et d'autres éléments naturels contrôlés par les États-Unis (y compris les ressources de la Zone économique exclusive), par un organisme gouvernemental étatique ou local, par une tribu indienne, ou par un gouvernement étranger.

Les dommages causés aux ressources naturelles sont recouvrables par les représentants fiduciaires d'un État, d'un gouvernement fédéral, d'une tribu ou d'un gouvernement étranger uniquement. Par exemple, pour un accident touchant plusieurs territoires, les représentants fiduciaires forment un comité fiduciaire et travaillent ensemble pour mettre en œuvre les plans de restauration visant à restaurer, réhabiliter, remplacer ou acquérir l'équivalent des ressources naturelles endommagées. Pour ce faire, les représentants fiduciaires cherchent à restaurer les ressources et services affectés à l'état initial qui aurait existé en l'absence d'un déversement, ainsi qu'en indemnisant le public pour les pertes intermédiaires subies pendant la période nécessaire au rétablissement des ressources naturelles.

Au cours du processus NRDA, les représentants fiduciaires évaluent la nature et l'ampleur du dommage subi par les ressources naturelles en raison du déversement d'hydrocarbures et des actions de lutte mises en œuvre. Les représentants fiduciaires élaborent également un plan de restauration, cherchent à obtenir une indemnisation auprès de la partie responsable, supervisent et mettent en œuvre le plan de restauration, puis réalisent ou supervisent le suivi pour assurer la réussite de l'intervention. La responsabilité liée aux dommages causés aux ressources naturelles se compose de trois éléments :

- le coût de restauration, de réhabilitation, de remplacement ou d'acquisition de l'équivalent des ressources naturelles endommagées ;
- la diminution de la valeur de ces ressources naturelles en attendant leur restauration ; et
- le coût raisonnable d'évaluation du dommage.

Les représentants fiduciaires sont encouragés à évaluer le dommage en collaboration avec la partie responsable et sont tenus de l'inviter à participer au processus d'évaluation du préjudice. Cette approche conjointe présente un certain nombre d'avantages, tant pour les représentants fiduciaires que pour le public. À titre d'alternative, les évaluations peuvent être réalisées en parallèle par les représentants fiduciaires et par la partie responsable. Dans un tel cas, chaque partie réalise sa propre évaluation du dommage, puis les tribunaux tranchent dans le cadre d'un procès ou d'un règlement. Cette approche peut susciter des coûts plus importants et ralentir le processus d'évaluation.

Le coût d'une restauration primaire varie notamment en fonction de l'ampleur du dommage, de la difficulté à rétablir l'état initial des ressources affectées et des projets sélectionnés pour atteindre ces objectifs.

Tant que les ressources endommagées n'ont pas été pleinement restaurées, une perte intermédiaire peut être subie (une réduction des ressources ou des services qu'elles fournissent) et le montant de

Les méthodes employées pour estimer la valeur de la perte intermédiaire de ressources nécessitent souvent la réalisation d'études pour calculer la valeur que le public accorde aux ressources naturelles ou pour encourager le public à indiquer sa préférence pour une ressource écologique particulière, souvent pour un coût déterminé.



David George



ITOPF

cette perte peut lui aussi varier selon les options de restauration choisies et le délai nécessaire au rétablissement total pour ces options.

Plusieurs méthodes ont été utilisées pour déterminer la valeur d'une perte intermédiaire, bien que leur bien-fondé soit parfois contesté. L'une de ces méthodes consiste à mettre en place un niveau équivalent de ressources naturelles ou de services par le biais de projets de restauration de l'habitat ou de remplacement des ressources. Le coût de ces projets devient l'estimation financière du dommage dû à la perte intermédiaire. L'analyse d'équivalence des ressources (Resource Equivalency Analysis, ou REA) et l'analyse d'équivalence des habitats (Habitat Equivalency Analysis, ou HEA) sont souvent utilisées pour effectuer ces mesures.

Les méthodes REA et HEA peuvent convenir quand il est possible de remplacer les habitats ou les services endommagés, et quand les habitats ou services de remplacement prévus leur sont comparables. Ces méthodes cherchent à fournir des ressources et des services équivalents du fait qu'il n'est pas toujours possible de retrouver des ressources identiques. Les organismes de réglementation favorisent ce type d'indemnisation « en nature » et les projets de restauration de ressources qui en découlent, dans la mesure du possible.

Des méthodologies alternatives, telles que l'approche de services écosystémiques, sont actuellement à l'étude et pourraient compléter les méthodes traditionnelles d'évaluation ou de valorisation du dommage causé aux ressources naturelles en estimant les flux des biens et services des écosystèmes avant et après un accident. L'élaboration de ce type d'analyse est une phase préliminaire et il n'existe actuellement pas de méthodes scientifiquement acceptées pour utiliser l'approche de services écosystémiques dans le but d'estimer la valeur d'un dommage subi par des ressources naturelles.

Une autre méthode est celle de l'*analyse conjointe*. Elle consiste à réaliser un sondage dans le cadre duquel les interrogés indiquent leur préférence parmi plusieurs projets proposés, ce qui permet d'identifier les ressources écologiques privilégiées (p. ex. hectares d'habitat), souvent pour un coût déterminé. Finalement, une méthodologie proche connue sous le nom d'*évaluation contingente* fait appel à un sondage pour estimer la valeur que les membres du public accordent aux ressources naturelles en fonction de leur « volonté à payer » une somme déterminée pour des projets de restauration ou de correction d'un problème identifié dans le sondage. Ces deux méthodes sont subjectives et indirectes, peuvent exiger des sondages étendus auprès des populations concernées par la ressource affectée, et peuvent être limitées du fait qu'elles reflètent l'opinion de personnes qui n'ont pas une connaissance approfondie des ressources en question et qui ignorent les objectifs visés par le sondage. Ces méthodes sont susceptibles d'être utilisées quand il n'est pas possible de restaurer la ressource endommagée ou quand le projet de restauration ne pourra pas fournir des ressources ou des services comparables. Cette distinction est importante, car ces différentes méthodes, à savoir la REA/HEA d'une part, et l'évaluation contingente conditionnelle et l'analyse conjointe d'autre part, génèrent habituellement des estimations très différentes du dommage.

Union européenne : Directive sur la responsabilité environnementale

La Directive sur la responsabilité environnementale de 2004 (DRE) crée une structure pour la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommage à l'environnement provenant d'opérations commerciales causant une pollution dans les États membres de l'Union européenne. La mise en application de la Directive dans toute l'UE a été finalisée en 2010.

Les entreprises exerçant des activités dangereuses figurant dans la liste de l'annexe III de la Directive ont la responsabilité absolue des coûts de prévention et de réparation. Il peut s'agir de grandes installations industrielles, de sites de gestion des déchets, d'usines déchargeant des substances polluantes dans l'eau et l'atmosphère, et de sociétés traitant des substances dangereuses et des organismes génétiquement

modifiés. Ces opérateurs peuvent ne pas être responsables si le dommage à l'environnement avéré ou imminent est causé par un conflit armé, des hostilités, une guerre civile ou une catastrophe naturelle, ces cas étant alors régis par les exceptions prévues par les conventions internationales. Les entreprises exerçant des activités non énumérées dans l'annexe III de la Directive sont responsables en fonction de leur faute et le demandeur doit alors prouver que le pollueur est en tort ou a été négligent.

La DRE est un instrument administratif qui ne confère pas à des parties privées un droit d'indemnisation pour des blessures corporelles, des dommages aux biens ou pour les demandes au titre de préjudice économique. En revanche, l'opérateur est responsable des frais de prévention et de réparation, qu'il les ait lui-même engagés ou que l'organisme compétent de l'État membre se soit chargé des mesures de prévention et de réparation pour le dommage à l'environnement en question.

En vertu de la DRE, le concept de dommage à l'environnement s'applique aux cas suivants :

- espèces et habitats protégés définis dans la Directive habitats et la Directive oiseaux de l'UE ;
- dommage exerçant un effet défavorable significatif sur la qualité de l'eau et défini dans la Directive-cadre sur l'eau de l'UE ; et
- contamination terrestre créant un risque significatif d'effets néfastes sur la santé humaine.

Pour les deux premières catégories, les ressources ou services endommagés doivent retrouver l'état qui aurait existé en l'absence du dommage. Pour la troisième catégorie, la contamination menaçant la santé humaine doit être éliminée de façon satisfaisante.

La DRE fournit des lignes directrices permettant de juger si le dommage est « significatif ». En bref, il doit être possible de définir des « *atteintes significatives à l'état initial au moyen de données mesurables* ».

Un opérateur peut être tenu, en vertu de la DRE, de payer pour trois « niveaux » de réparation :

- **Réparation primaire** : il s'agit des actions immédiatement entreprises pour arrêter l'accident, notamment pour minimiser, éviter et contrôler tout dommage supplémentaire, et pour le nettoyage. Il peut également s'agir de mesures de réparation d'urgence. Cette catégorie comprend également les activités à moyen et long terme destinées à rétablir l'état initial de la ressource ou du site.
- **Réparation complémentaire** : il s'agit des actions complémentaires entreprises pour compenser le fait que la réparation primaire n'aboutit pas à la restauration complète des dommages.
- **Réparation compensatoire** : il s'agit des actions entreprises afin de compenser les « pertes intermédiaires », c'est-à-dire les pertes qui surviennent entre la date de survenance d'un dommage et le moment où la réparation primaire a pleinement produit son effet. La réparation compensatoire désigne les actions entreprises sur d'autres sites pour restaurer ou protéger des habitats ou des services équivalents à ceux qui ont été perdus sur le site affecté, ou encore les actions entreprises pour que les ressources et habitats endommagés retrouvent un état supérieur à l'état initial.

La DRE n'est pas applicable aux accidents pour lesquels la responsabilité et l'indemnisation sont régies par certains autres régimes internationaux d'indemnisation, tels que la Convention sur la responsabilité civile, la Convention portant création du Fonds et la Convention hydrocarbures de soude. Par ailleurs, le cas échéant, un opérateur a toujours la possibilité de limiter sa responsabilité en vertu des dispositions de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes ou d'autres dispositions en vigueur.

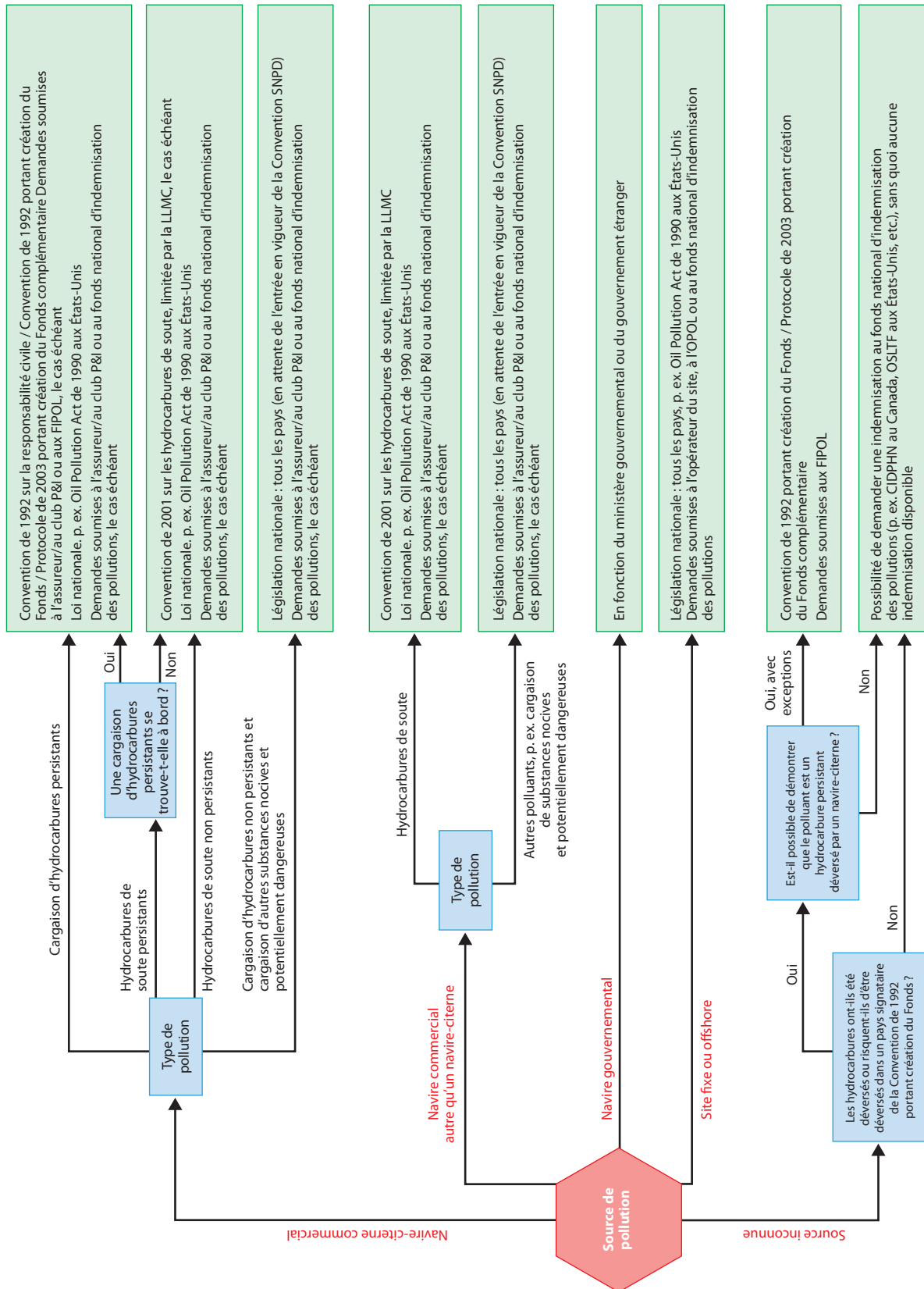
Conclusion

Une pollution par les hydrocarbures peut porter atteinte à diverses activités économiques. Différentes sources mettent à disposition des mécanismes de paiement pour indemniser ceux qui ont été affectés par un accident impliquant un déversement ou un risque de déversement imminent.

Un certain nombre de conventions internationales ont été conclues pour assurer une indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire, les montants disponibles étant fonction du type de navire, de sa taille et du type d'hydrocarbure déversé. Quant aux accidents non régis par les conventions internationales, par exemple en cas de déversement depuis un site fixe, il existe des lois nationales et régionales faisant appel à des sources de financement permettant d'indemniser ceux qui sont affectés par les hydrocarbures. La législation nationale et régionale peut également exiger le versement d'une indemnisation pour la perte d'utilisation de ressources naturelles.

Certains documents définissent les critères et les conditions que les demandeurs doivent remplir pour préparer et présenter leurs demandes d'indemnisation en vertu des conventions internationales et des diverses législations nationales, ce qui facilite les processus d'évaluation et de règlement correspondants.

Annexe 1 : Diagramme des régimes de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution



Annexe 2 : Acronymes

ASTM	American Society for Testing and Materials
CERCLA	Comprehensive Environmental Response, Compensation and Liability Act de 1980 (États-Unis)
CIDPHN	Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires
CLC	Convention sur la responsabilité civile
Clubs P&I	Clubs de protection et d'indemnisation
COFR	Certificat de responsabilité financière
DRE	Directive de 2004 sur la responsabilité environnementale (UE)
DTS	Droits de tirage spéciaux
EPA	Environment Protection Agency (États-Unis)
FICDPH	Fonds d'indemnisation chinois pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
FIPOL	Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
FOSC	Commandant fédéral sur zone (États-Unis)
FPSO	Unités flottantes de production, de stockage et de déchargement
FSU	Unités flottantes de stockage
GNL	Gaz naturel liquéfié
HAP	Hydrocarbures aromatiques polycycliques
HEA	Habitat Equivalency Analysis
IG P&I	International Group of P&I Clubs
IMDG	Code maritime international des marchandises dangereuses
ITOPF	International Tanker Owners Pollution Federation
LLMC	Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes
NOAA	National Oceanic and Atmospheric Administration (États-Unis)
NPFC	National Pollution Funds Centre (États-Unis)
NRDA	Natural Resource Damage Assessment
OMI	Organisation maritime internationale
OPA '90	US Oil Pollution Act de 1990
OPOL	Offshore Pollution Liability Agreement
OSLTF	Oil Spill Liability Trust Fund (États-Unis)
PR	Partie responsable
REA	Resource Equivalency Analysis
SNPD	Substances nocives et potentiellement dangereuses
STOPIA	Accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions de 2006
TJB	Tonneaux de jauge brute
TOPIA	Accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de 2006
USCG	United States Coast Guard

Annexe 3 : Coordonnées pour obtenir des informations complémentaires

Organisation maritime internationale
4, Albert Embankment
Londres SE1 7SR
Royaume-Uni
Téléphone : +44 (0)20 7735 7611
E-mail : info@imo.org
Internet : www.imo.org

International Group of P&I Clubs
Peek House
20 Eastcheap
Londres EC3M 1EB
Royaume-Uni
Téléphone : +44 (0)20 7929 3544
E-mail : secretariat@internationalgroup.org.uk
Internet : www.igpandi.org

Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
Portland House
Bressenden Place
Londres, SW1E 5PN
Royaume-Uni
Téléphone : + 44 (0)20 7592 7100
E-mail : info@iopcfunds.org
Internet : www.iopcfunds.org

Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires
Suite 830, 180 Kent
Ottawa, Ontario
Canada K1A 0N5
Téléphone : +1 613 991 1726
E-mail : contact@ssopfund.gc.ca
Internet : www.ssopfund.gc.ca

Offshore Pollution Responsabilité internationale Limited
Bank Chambers
29 Bonjour Street, Ewell
Surrey KT17 1SB
Royaume-Uni
Téléphone : +44 (0)20 8786 3640
E-mail : info@opol.org.uk
Internet : www.opol.org.uk

National Oceanic and Atmospheric Administration
Office of Response and Restoration
1305 East-West Highway
Silver Spring, Maryland 20910
États-Unis d'Amérique
Téléphone : +1 301 713 4248
E-mail : orr.webmaster@noaa.gov
Internet : <http://response.restoration.noaa.gov>

U.S. Coast Guard
National Pollution Funds Center
4200 Wilson Boulevard, Suite 1000
Arlington, VA 20598-7100
États-Unis d'Amérique
Téléphone : +1 703-872-6000
Internet : www.uscg.mil/npfc

International Tanker Owners Pollution Federation
1 Oliver's Yard, 55 City Road
Londres EC1Y 1HQ
Royaume-Uni
Téléphone : +44 (0)20 7566 6999
E-mail : central@itopf.com
Internet : www.itopf.com

Annexe 4 : Lectures recommandées

Convention sur la responsabilité pour les dommages de pollution par les hydrocarbures résultant de la recherche et de l'exploitation des ressources minérales du sous-sol marin (CLEE, 1977).

www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=131521

De la Rue, C. et Anderson, C. B. (2009). *Shipping and the Environment*. Deuxième édition.

www.routledge.com/books/details/9781843113232

Directive sur la responsabilité environnementale : une introduction à la Directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages à l'environnement <http://ec.europa.eu/environment/legal/liability>

ESGOSS (1994). *The Environmental Impact of the Wreck of the Braer*. Report of the Ecological Steering Group on the oil spill in Shetland (ESGOSS). Scottish Office, Edinburgh, Royaume-Uni.

Houston, G., Gaudreau, R. et Sinclair, M. (2013). *Un examen de la préparation et de l'intervention en cas de déversements par des navires au Canada : Mettre le cap sur l'avenir*. Rapport préparé par le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes au nom du ministre des Transports, Transport Canada, gouvernement du Canada. www.tc.gc.ca/media/documents/mospr/transport_canada_tanker_report_accessible_eng.pdf

Conventions de l'OMI : introduction (site web) : www.imo.org/About/Conventions/Pages/Home.aspx

International Group of P&I Clubs (site web) : www.igpandi.org/Home

Introduction à la Convention SNPD (site géré par les FIPOL) : www.hnsconvention.org/Pages/Home.aspx

Publications des FIPOL (liste des titres sur le site web des FIPOL) : www.iopcfunds.org

Guides d'informations techniques de l'ITOPF (liste des titres sur le site web de l'ITOPF) :

www.itopf.com/knowledge-resources/documents-guides/technical-information-papers

Lubchenco, J., McNutt, M. K., Dreyfus, G., Murawski, S. A., Kennedy, D. M., Anastas, P. T., Chu, S. et Hunter, T. (2012). *Science en soutien aux opérations de lutte du déversement de Deepwater Horizon*. Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America (PNAS), vol. 109, n° 50., pp. 20212-20221. doi : 10.1073/pnas.1204729109. www.pnas.org/content/109/50/20212.full

Natural Resource Damage Assessment—an introduction (site web du NOAA's Damage Assessment, Remediation and Restoration Program (DARRP)) : www.darrp.noaa.gov/library/1_d.html

NOAA Fisheries (site web) : Deepwater Horizon/BP Oil Spill Information—seafood safety data.

http://sero.nmfs.noaa.gov/deepwater_horizon/index.html

OPOL (2014). *Guidelines for Claimants*, January 2014. Offshore Pollution Liability Association Limited.

www.opol.org.uk/downloads/opol-guidelines-jan14.pdf

UK National Contingency Plan for Marine Pollution from Shipping and Offshore Installations.

UK Maritime and Coastguard Agency. www.gov.uk/government/consultations/national-contingency-plan-for-marine-pollution-from-shipping-and-offshore-installations

US Coast Guard, National Pollution Funds Center (site web) : www.uscg.mil/npfc/Claims/default.asp

Remerciements

Le présent document a été rédigé par Tim Wadsworth (ITOPF) sous la supervision de l'Economic Assessment and Compensation Working Group.

La page a été intentionnellement laissée vierge.

La page a été intentionnellement laissée vierge.

La page a été intentionnellement laissée vierge.

IPIECA

L'IPIECA est l'association internationale de l'industrie pétrolière pour la sauvegarde de l'environnement et les questions sociales. Elle développe, diffuse et promeut les bonnes pratiques et les connaissances afin de permettre à l'industrie d'améliorer son impact sur l'environnement et la société ; elle constitue le principal canal de communication de l'industrie avec les Nations-Unies. Grâce à ses groupes de travail conduits par les membres et à sa direction, l'IPIECA rassemble l'expertise collective des entreprises et associations pétrolières et gazières. Sa position unique dans l'industrie permet à ses membres de répondre efficacement aux enjeux essentiels environnementaux et sociaux.

www.ipieca.org



L'IOGP représente l'industrie des hydrocarbures en amont des organisations internationales, y compris l'Organisation maritime internationale, le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), les Conventions régionales dans le domaine marin et les autres groupes sous l'égide des Nations-Unies. Au niveau régional, l'IOGP représente l'industrie auprès de la Commission européenne, du Parlement européen et de la Commission OSPAR pour l'Atlantique Nord-Est. Tout aussi important est le rôle de l'IOGP pour la promulgation des meilleures pratiques, en particulier dans les domaines de la santé, de la sécurité, de l'environnement et de la responsabilité sociale.

www.iogp.org

