



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

Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation au titre des dommages à l'environnement

Édition de 2018



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

Tous droits réservés ©FIPOL 2018.

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

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

Tous les autres droits sont réservés.

Remerciements

Photographies

Page 4: AMOSC

Pages 7, 8, 12, 16, 28, 30 et 33: Shutterstock

Page 11: FIPOL

Page 18: ITOPF

Page 21: Ardent/Union internationale de sauvetage

Page 24: Press Association

Conception

thecircus.uk.com

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

Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation au titre des dommages à l'environnement

Édition de 2018

Telles qu'approuvées par l'Assemblée du Fonds de 1992 et l'Assemblée du Fonds complémentaire en octobre 2017.



Table des matières

1. Présentation des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	4
Que sont les FIPOL?	4
Que fait le Fonds de 1992?	4
Comment les fonds d'indemnisation sont-ils levés?	5
Quand le Fonds de 1992 intervient-il?	5
Pourquoi le coût des dommages à l'environnement est-il remboursé?	5
2. Qui peut formuler une demande d'indemnisation?	8
3. Que faut-il faire en cas de pollution par les hydrocarbures?	9
4. Quels sont les critères qui déterminent si une demande est recevable ou non?	10
Résumé des critères généraux de recevabilité applicables aux demandes d'indemnisation au titre des dommages à l'environnement	10
Conditions spécifiques applicables aux demandes d'indemnisation au titre des dommages à l'environnement et des études post-sinistre	10
Critères spécifiques applicables aux mesures de remise en état	11
Ma demande d'indemnisation est-elle recevable?	12
5. Quels coûts sont couverts?	13
Études post-sinistre	13
Mesures de remise en état	17
6. À quel moment une demande d'indemnisation doit-elle être présentée?	25
Délai de soumission des demandes d'indemnisation	25
7. Comment formuler une demande?	26
Où se procurer un formulaire de demande d'indemnisation et comment le soumettre?	26
Quels renseignements faut-il fournir?	26
Pièces justificatives	27
8. Comment les demandes d'indemnisation sont-elles évaluées et comment les paiements sont-ils effectués?	29
9. Contacter les FIPOL	31
ANNEXE	32

Préface

La présente brochure définit les mesures à prendre à la suite d'un déversement d'hydrocarbures pour présenter les demandes d'indemnisation au titre des dommages à l'environnement couverts par le régime international de responsabilité et d'indemnisation, à savoir le remboursement du coût des études post-sinistre et du coût de remise en état des environnements endommagés par des hydrocarbures. Un guide pratique général de présentation des demandes d'indemnisation au titre des pertes causées par la pollution résultant de déversements d'hydrocarbures provenant de navires-citernes figure dans le Manuel des demandes d'indemnisation publié par le Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992). Le Fonds de 1992 a également publié d'autres documents sectoriels d'orientation qui font partie du Dossier d'information relatif aux demandes d'indemnisation. Ce dossier comprend des directives pour la présentation des demandes d'indemnisation dans le secteur du tourisme, dans les secteurs de la pêche et de la mariculture, et au titre des opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde. Tous ces documents d'orientation sont disponibles à la section 'Publications' du site Web des FIPOL.

Les dommages à l'environnement résultant de déversements d'hydrocarbures revêtent une importance capitale non seulement pour les communautés directement touchées par le mazoutage des environnements, les opérations de nettoyage et les pertes économiques, mais plus particulièrement pour le grand public. Une indemnisation peut être obtenue au titre des dommages à l'environnement, sous réserve des critères définis dans le Manuel des demandes d'indemnisation et du bien-fondé scientifique des demandes d'indemnisation. La présente brochure fournit des explications sur l'application de ces critères aux demandes d'indemnisation de ce type.

Il est à noter que le respect de ces directives ne garantit pas l'approbation d'une demande d'indemnisation. Après de multiples déversements, il doit être entendu qu'il peut être inutile d'entreprendre des études post-sinistre ou de prendre des mesures de remise en état et que, dans ce cas, aucune indemnisation au titre de dommages à l'environnement n'est justifiée. La présente brochure n'aborde pas les questions juridiques dans le détail et ne doit pas être considérée comme constituant une interprétation juridique des conventions internationales pertinentes faisant autorité dans les États Membres.

1. Présentation des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Que sont les FIPOL?

- 1.1** Les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) sont deux organisations intergouvernementales (le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire) qui assurent une indemnisation au titre des dommages dus à la pollution résultant de déversements d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes, dans des circonstances où la limite de responsabilité du propriétaire du navire est dépassée ou lorsqu'il n'existe pas de garantie financière pour couvrir la responsabilité du propriétaire de navire.
- 1.2** Le Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ('le Fonds de 1992' aux fins de la présente publication) est constitué des États parties à la Convention de 1992 portant création du Fonds qui couvre l'indemnisation des particuliers, des entreprises ou des organisations en cas de dommages par pollution causés par des hydrocarbures persistants (et non pas de l'essence ou du pétrole léger) déversés par des navires-citernes.

Le Fonds complémentaire fournit une indemnisation supplémentaire aux victimes dans les États parties au Protocole portant création du Fonds complémentaire. Le détail du fonctionnement de ces différentes conventions est complexe. On trouvera d'autres informations concernant les Conventions dans le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992 et sur le site Web des FIPOL.

Que fait le Fonds de 1992?

- 1.3** Le Fonds de 1992 a pour objectif de verser des indemnités au titre des préjudices résultant de dommages par pollution mettant en cause un navire-citerne, de manière à rétablir la situation économique dans laquelle se serait trouvé le demandeur si le déversement d'hydrocarbures ne s'était produit. S'agissant des demandes d'indemnisation au titre de dommages à l'environnement, le préjudice causé peut être un manque à gagner (voir la section 1.12) mais le plus souvent il s'agit des coûts engagés au titre d'études post-sinistre et de mesures de remise en état.

Comment les fonds d'indemnisation sont-ils levés?

- 1.4** Le propriétaire d'un navire-citerne est généralement couvert par une association connue sous le nom d'Association de protection et d'indemnisation, ou Club P&I. Un petit nombre de navires-citernes, dont l'activité commerciale est pour la plupart limitée aux marchés intérieurs, sont assurés par des assureurs commerciaux. Cette assurance doit couvrir le propriétaire du navire-citerne contre les dommages causés par la pollution par les hydrocarbures, à hauteur de la limite de sa responsabilité conformément à la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC de 1992).
- 1.5** Des indemnités sont versées par le Fonds de 1992 lorsque le montant disponible prévu par la CLC de 1992 ne suffit pas pour couvrir le coût total des dommages engendrés par le sinistre. Le Fonds de 1992 est principalement financé par les compagnies pétrolières des États Membres, en fonction de la quantité d'hydrocarbures transportés par mer qu'elles ont reçue. Toutes les compagnies d'un État partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds qui reçoivent plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures par mer dans une année donnée doivent verser des contributions au Fonds de 1992.

Quand le Fonds de 1992 intervient-il?

- 1.6** Il appartient au propriétaire d'un navire-citerne responsable du déversement d'hydrocarbures de payer une indemnisation pour les dommages causés, en général par l'intermédiaire de son assureur ou d'un Club P&I, à hauteur de la limite de sa responsabilité calculée en fonction de la taille du navire-citerne. Une fois ce maximum atteint, le Fonds de 1992 prend la relève des paiements. L'assurance du propriétaire du navire suffit généralement à couvrir tous les coûts sans puiser dans les ressources du Fonds de 1992. Cependant, en cas de déversement de très grande envergure, il est possible que même les ressources du Fonds de 1992 disponibles pour indemniser ce sinistre particulier ne suffisent pas à couvrir toutes les demandes d'indemnisation recevables; dans ce cas très rare, chaque demandeur dont la demande est acceptée est remboursé au prorata de sa demande évaluée jusqu'à épuisement des ressources disponibles du Fonds de 1992 à moins que les dommages surviennent dans un État Membre du Fonds complémentaire.
- 1.7** Si le sinistre à l'origine de la pollution est dû à une catastrophe naturelle, ou bien s'il a été entièrement et délibérément causé par un tiers (à l'exclusion du propriétaire du navire-citerne) ou par une défaillance de feux ou d'aides à la navigation dont l'entretien aurait dû être

assuré par les autorités, le propriétaire du navire-citerne n'est pas responsable et le Fonds de 1992 intervient alors immédiatement. De même, si le propriétaire du navire-citerne n'est pas connu ou s'il n'est pas en mesure de faire face à ses obligations, l'indemnisation est assurée par le Fonds de 1992.

- 1.8** Le Fonds de 1992 ne verse pas d'indemnité si la pollution résulte d'un acte de guerre ou d'hostilités, ou si le déversement provient d'un navire de guerre. Le Fonds de 1992 ne verse pas non plus d'indemnité s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par des hydrocarbures persistants déversés par un navire-citerne. Le Fonds de 1992 n'est par ailleurs pas en mesure d'indemniser un dommage écologique survenu en haute mer; c'est-à-dire à l'extérieur des eaux territoriales ou de la zone économique exclusive de ses États Membres.
- 1.9** Que l'indemnisation provienne de l'assureur du propriétaire du navire ou du Fonds de 1992, le processus de formulation d'une demande d'indemnisation et les critères d'évaluation sont identiques. Le Fonds de 1992 et l'assureur travaillent généralement en étroite collaboration, en particulier pour les déversements d'hydrocarbures de grande envergure. Le Fonds, en accord avec l'assureur, engage habituellement des experts pour observer, suivre et enregistrer l'impact du déversement et les progrès des opérations de nettoyage, et pour fournir des conseils techniques selon que de besoin. Ces experts interviennent également dans l'examen du bien-fondé technique des demandes d'indemnisation et l'établissement d'évaluations indépendantes des pertes. Bien que le Fonds de 1992 et l'assureur s'appuient sur les experts pour évaluer les demandes d'indemnisation, la décision d'approuver ou non une demande et le montant d'indemnisation évalué appartient au propriétaire du navire, à l'assureur concerné et au Fonds de 1992.

Pourquoi le coût des dommages à l'environnement est-il remboursé?

- 1.10** Les Conventions qui régissent l'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures s'appuient sur une définition commune du dommage par pollution:
- ☞ *'Dommage par pollution' signifie le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement >*



autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront. 99

'L' altération de l'environnement' n'est pas définie dans les Conventions mais elle s'entend généralement d'une modification néfaste de l'environnement entraînant une détérioration ou un affaiblissement de son fonctionnement.

1.11 La partie soulignée de la définition ci-dessus donne lieu à trois types de demandes d'indemnisation au titre de préjudice écologique:

- i) Demandes d'indemnisation au titre de manque à gagner;
- ii) Demandes d'indemnisation au titre du coût des études post-sinistre; et
- iii) Demandes d'indemnisation au titre du coût des mesures de remise en état.

1.12 La demande d'indemnisation type au titre de manque à gagner résultant de l'altération de l'environnement peut inclure la perte de revenu d'un parc marin ou côtier ou d'une réserve naturelle, par exemple, en raison d'une baisse des recettes provenant des droits de stationnement des véhicules, de camping ou d'amarrage. Dans le secteur de la pêche, les demandes d'indemnisation peuvent être recevables au titre de la baisse des captures d'espèces commerciales de produits marins. Un exemple serait l'interruption de la capture et de la vente de crabes de mangrove et autres crustacés en raison d'une contamination des mangroves. Des indications sur les demandes d'indemnisation au titre des préjudices économiques sont données dans le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992 et dans les documents d'orientation distincts sur les secteurs de la pêche, la mariculture et le tourisme, disponibles auprès des FIPOL et qui peuvent être téléchargés à partir du site Web des FIPOL.

1.13 La présente brochure s'attache uniquement aux coûts résultant des dommages causés aux ressources non-économiques, ce qui, dans le cadre des Conventions de 1992, signifie le coût des études post-sinistre et des mesures de remise en état. Bien que la définition du dommage par pollution figurant dans les Conventions de 1992 ne mentionne pas spécifiquement les études post-sinistre, de telles études sont parfois nécessaires pour déterminer si un déversement d'hydrocarbures peut ou non constituer une menace pour le milieu marin ou pour définir la

nature et l'étendue des dommages écologiques causés par le déversement. Les constatations faites dans le cadre de ces études peuvent également permettre de déterminer la nécessité, la faisabilité et l'efficacité d'éventuelles mesures de remise en état. L'interprétation de l'expression 'dommage par pollution' convenue par les États Membres dans le cadre de l'Assemblée du Fonds de 1992 figure dans le Manuel des demandes d'indemnisation, dont l'objectif est de parvenir à une interprétation uniforme des Conventions de 1992 acceptée par tous les États membres. Le Manuel des demandes d'indemnisation précise clairement que le coût des études visant à déterminer la nature et l'étendue (gravité) des dommages à l'environnement peut être recevable ainsi que le coût des études visant à surveiller le rétablissement de l'environnement, qu'il soit naturel ou consécutif à la mise en œuvre de mesures.

1.14 Le milieu marin fournit des services environnementaux qui subviennent aux besoins des plantes et des animaux qui y vivent, et aux humains dont les moyens de subsistance, les loisirs et l'agrément dépendent de la mer et du littoral. Les Conventions ne prévoient pas d'indemnisation pour ce que l'on désigne parfois sous le vocable de préjudice écologique 'pur', c'est-à-dire une indemnisation au titre de la perte de services environnementaux. Par contre, elles couvrent les coûts de la remise en état de l'environnement endommagé visant à rétablir les services perdus dans la mesure du possible.

1.15 Le besoin de recourir ou non à des mesures de remise en état dépendra de la sensibilité des ressources à la pollution par les hydrocarbures ainsi que de leur taux naturel de régénération. Il est possible que très souvent il ne soit besoin de recourir à aucune mesure de remise en état après un déversement d'hydrocarbures. Le milieu marin est naturellement très résistant; il est soumis à une variation extrême de situations physiques et à des perturbations naturelles telles que les marées rouges et les tempêtes. C'est ainsi que les organismes vivants sur des rivages soumis aux marées non seulement sont exposés au cycle journalier d'assèchement et de submersion mais sont également à même de tolérer des écarts importants de température et de salinité de par leur exposition à la lumière du soleil, au vent, à la pluie et à l'écoulement d'eau douce. Cependant, certaines espèces souffrent d'effets subtils tels que l'altération de la fonction alimentaire et de la fonction reproductrice; en outre, les juvéniles, les œufs et les larves sont particulièrement sensibles aux composants toxiques des hydrocarbures. Néanmoins, bien que ces effets aient été observés dans des études de laboratoire et dans le voisinage immédiat

d'un déversement, il est rare qu'ils soient observés au niveau des populations présentes dans l'environnement, souvent en raison du repeuplement assuré par les zones adjacentes non touchées. En outre, l'évolution de bon nombre d'espèces marines s'est faite au moyen de stratégies de survie qui peuvent réduire leur sensibilité à la pollution par les hydrocarbures, et de stratégies de reproduction qui permettent aux populations touchées de se rétablir rapidement.

1.16 Les Conventions de 1992 ne donnent pas de définition des mesures de remise en état mais la section 3.6.4 du Manuel des demandes d'indemnisation stipule que:

«... toute mesure de remise en état raisonnable devrait viser à rétablir une communauté biologique dont les organismes caractéristiques au moment du sinistre sont présents et fonctionnent de façon normale.»

1.17 Même si la répartition par âge des organismes peut différer avant et après le sinistre, le rétablissement d'une communauté biologique fonctionnant de façon normale témoigne de la reconstitution de cette communauté. Le but des mesures de remise en état devrait donc être de faciliter le rétablissement des environnements endommagés.

1.18 Une autre méthode consiste à rétablir le site endommagé à un point de référence théorique ou à son état d'avant le déversement, c'est-à-dire où son état écologique serait si le déversement n'avait pas eu lieu. Cela n'est généralement pas possible pour plusieurs raisons mais peut être approprié lorsque cela est pertinent et faisable. Cependant, en pratique, le point de référence initial est souvent inconnu et ce type d'information n'est probablement disponible que dans les zones où des enquêtes exhaustives sur les ressources vulnérables à la pollution par les hydrocarbures sont souvent pratiquées. En outre, le milieu marin est en constante mutation en fonction de l'accroissement ou de la diminution des populations selon la disponibilité des sources alimentaires et l'évolution des conditions environnementales. Compte tenu de ces fluctuations naturelles importantes, il serait difficile de déterminer avec certitude quel aurait été l'état écologique d'une zone si le déversement ne s'était pas produit. En outre, dans de nombreux cas, les délais nécessaires pour rétablir l'abondance et la diversité des populations végétales et animales touchées à leurs niveaux d'avant le déversement sont susceptibles d'être longs.



2. Qui peut formuler une demande d'indemnisation?

- 2.1** Toute personne d'un État Membre du Fonds 1992 ayant subi une perte financière due à une pollution par les hydrocarbures causée par un navire-citerne peut demander une indemnisation. Les Conventions de 1992 n'imposent aucune restriction quant à la nature des demandeurs mais, s'agissant des dommages à l'environnement, il est probable que les demandes d'indemnisation seront présentées par des gouvernements nationaux ou régionaux ou des pouvoirs publics chargés de gérer les ressources naturelles au nom du pays ou de la région concerné. Dans certaines circonstances, des individus ou des organisations peuvent présenter des demandes, mais uniquement en tant que propriétaire ou gestionnaire de ressources naturelles, ou en coopération, en accord et en coordination avec le propriétaire ou le gestionnaire des ressources naturelles touchées, et lorsque le lien avec ces ressources est bien établi, par exemple une organisation de protection de la faune ou une organisation non-gouvernementale (ONG) historiquement active dans la zone touchée.
- 2.2** Pour qu'une demande soit recevable, la personne qui la présente (le demandeur) doit être en mesure de prouver qu'elle, ou l'organisme qu'elle représente, a encouru, ou encourra sans aucun doute, des coûts soit au titre d'études post-sinistre soit au titre d'études post-sinistre associées à des mesures de remise en état.

Exemple 1

Les oiseaux de mer sont particulièrement vulnérables à la pollution par les hydrocarbures et les ONG ou les groupes d'intérêts spéciaux concernés par le bien-être des oiseaux de mer prennent souvent la responsabilité de mesures de nettoyage et de réhabilitation des oiseaux mazoutés. Les demandes d'indemnisation au titre du coût de ces opérations sont évoquées dans les Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde (directives pour les opérations de nettoyage). Cependant, ces ONG ou groupes peuvent également engager des études visant à déterminer l'incidence de la mortalité résultant du déversement sur les populations des oiseaux de mer touchés et proposer ensuite des mesures de remise en état visant à rétablir les populations à leurs niveaux d'avant le déversement, dans la mesure où ceux-ci sont connus. Sous réserve des critères énoncés à la section 4, les demandes présentées au titre du coût des études et des mesures de remise en état peuvent être recevables.

Exemple 2

Il est possible que des propriétaires fonciers de parties du littoral ou de terrains contigus au littoral fassent régulièrement paître leurs animaux le long du rivage. Suite à un déversement, une demande d'indemnisation au titre du préjudice économique lié au coût du fourrage de remplacement pourrait être recevable, mais il est également possible que le propriétaire souhaite engager des mesures de remise en état de façon à restaurer le littoral le plus rapidement possible. Dans de nombreux pays, le littoral fait partie du patrimoine national et de telles mesures devront donc être entreprises avec l'accord des pouvoirs publics compétents mais, en principe, une demande d'indemnisation au titre du coût raisonnable de mesures de remise en état est recevable.



3. Que faut-il faire en cas de pollution par les hydrocarbures?

- 3.1** S'agissant de l'atténuation des dommages à l'environnement, les premières mesures qui doivent être prises sont des mesures de sauvegarde, à savoir des interventions visant à prévenir ou à réduire les dommages par l'enlèvement des hydrocarbures déversés ou des hydrocarbures qui présentent une menace imminente de déversement. Ne se limitant pas à des considérations économiques, les Conventions de 1992 visent également à couvrir les coûts, même élevés, des mesures prises pour protéger le milieu marin lorsque celui-ci est gravement menacé, à condition que lesdites mesures soient proportionnées à la menace. Néanmoins, il convient de replacer cette question dans le contexte des multiples études post-sinistre qui ont conclu, dans de nombreux cas, que peu, voire aucun dommage significatif n'avait été constaté.
- 3.2** L'une des principales raisons de ces constatations, qui a été évoquée précédemment, est la capacité de récupération de l'environnement marin ainsi que la complexité des écosystèmes et la forte variabilité naturelle, tant spatiale que temporelle, des nombreuses ressources marines. Pris ensemble, ces facteurs font qu'il est particulièrement difficile de déterminer si les changements observés sont le résultat d'un sinistre. En outre, d'autres facteurs de confusion tels que la présence d'autres polluants ou l'impact des activités humaines telles que des techniques de pêche agressives, peuvent rendre difficile toute distinction entre les effets de ces facteurs et ceux des hydrocarbures, et dissimuler d'autres impacts plus subtils.
- 3.3** Avant de décider si des études post-sinistre doivent être lancées, les considérations pratiques ci-après doivent être prises en compte:
- l'étendue géographique et le degré constatés du mazoutage;
 - la probabilité que des quantités significatives d'hydrocarbures touchent des ressources naturelles sensibles;
 - la constatation d'impacts notables sur l'environnement, c'est-à-dire, de dommages bien en évidence tels que la mortalité, la défoliation, la décoloration dues aux hydrocarbures et non à d'autres facteurs fortuits;
 - l'importance des ressources en fonction:
 - de l'état de préservation d'une espèce ou d'un habitat donné
 - de leur rareté et de leur distribution
 - de leur signification fonctionnelle au sein de la communauté écologique
 - de leur profil scientifique et public, et
 - la probabilité de détection des impacts en raison de:
 - la sensibilité des espèces, de la communauté ou de l'habitat aux hydrocarbures et de leur potentiel de récupération
 - la disponibilité de données de base/sites de référence pertinents
 - l'absence de facteurs de confusion
 - la variabilité naturelle
 - l'existence de protocoles d'étude éprouvés.
- 3.4** Le pouvoir de décider s'il y a lieu ou non de procéder à une étude post-sinistre appartient aux autorités responsables dans le pays touché ou aux personnes ou organisations visées à la section 2. Toutefois, l'assureur du propriétaire du navire, le Fonds de 1992 et leurs experts doivent être invités dans les meilleurs délais à participer ou à contribuer à l'évaluation visant à déterminer s'il y a lieu d'effectuer une étude post-sinistre pour le sinistre concerné. Si les pouvoirs publics ou d'autres demandeurs décident de procéder à une étude, l'assureur du propriétaire du navire, le Fonds de 1992 et leurs experts doivent être invités à participer ou à contribuer à la définition du mandat, à la conception et à la planification de l'étude. Il s'agit de veiller à ce que toute étude post-sinistre fournisse des informations fiables et utilisables et ne répète pas inutilement un travail déjà effectué par ailleurs. En outre, cela permettra aux demandeurs de s'appuyer sur la base des connaissances à la disposition du Fonds de 1992, de l'assureur du propriétaire du navire et de leurs experts, notamment les conclusions des études précédentes, les techniques employées et une base de données d'expertise spécialisée. De même, si l'étude établit que des mesures de remise en état sont justifiées et possibles, la participation continue de ces acteurs est susceptible d'aider les demandeurs à mettre en œuvre les mesures nécessaires et de faciliter l'évaluation des demandes de remboursement des frais encourus.

4. Quels sont les critères qui déterminent si une demande est recevable ou non?

4.1 Les paragraphes 1.4.12–1.4.13 du Manuel des demandes d'indemnisation stipulent que:

☞ *Une indemnisation est prévue au titre du coût des mesures de remise en état raisonnables visant à accélérer le processus naturel de rétablissement à la suite du dommage à l'environnement. Une participation aux coûts des études de suivi écologique est possible à condition que ces études se rapportent à un dommage qui relève de la définition de dommage par pollution énoncée dans les Conventions, y compris les études destinées à établir la nature et l'étendue du dommage à l'environnement causé par un déversement d'hydrocarbures et à déterminer si les mesures de remise en état sont nécessaires et réalisables.*

L'indemnisation n'est pas versée dans le cas de demandes pour dommages à l'environnement fondées sur des calculs abstraits effectués d'après des modèles théoriques. Elle n'est pas non plus versée pour dommages-intérêts à titre de sanction d'après le degré de tort de l'auteur du dommage. ☞

4.2 Il convient de noter que l'indemnisation des mesures prises pour remettre en état l'environnement se limite aux mesures effectivement prises ou qui le seront. Seules sont recevables les demandes déposées par les demandeurs fermement résolus à prendre des mesures efficaces pour réparer les dommages, ou par les demandeurs qui sont tout aussi résolus à prendre de telles mesures mais sont empêchés de le faire uniquement par manque de fonds. Les Conventions de 1992 prévoient donc la possibilité d'indemniser les coûts des mesures raisonnables de remise en état qui seront engagés à l'avenir.

4.3 La présentation de demandes au titre du coût raisonnable d'études visant à déterminer la nature, l'étendue et la durée de dommages à l'environnement ou la menace que posent de tels dommages, et à surveiller le rétablissement de l'environnement, qu'il soit naturel ou consécutif à la mise en œuvre de mesures, est prévue par les Conventions de 1992. Les demandes

sont soumises aux critères généraux de recevabilité et aux conditions spécifiques applicables aux demandes d'indemnisation au titre des dommages à l'environnement (sections 1.5 et 3.6, respectivement, du Manuel des demandes d'indemnisation) qui sont résumées ci-après.

Résumé des critères généraux de recevabilité applicables aux demandes d'indemnisation au titre des dommages à l'environnement

- Seront payées les demandes d'indemnisation soumises au titre des dommages dus à la pollution par des hydrocarbures persistants provenant d'un navire-citerne et au titre du coût de mesures de sauvegarde prises en cas de menace grave et imminente de dommages par pollution.
- Il doit exister un lien étroit entre la contamination et les coûts visés par la demande.
- Toutes les demandes doivent se rapporter à des mesures raisonnables et justifiées.
- Les demandeurs doivent justifier le montant des dépenses qu'ils ont engagées, ou le montant des dépenses qu'ils engageront dans le cas des demandes présentées au titre des mesures de remise en état qu'ils comptent entreprendre, et produire les documents justificatifs nécessaires.
- La dépense doit avoir effectivement été encourue ou, dans le cas des mesures de remise en état qui seront prises à la suite de dommages à l'environnement, l'engagement ferme de faire les dépenses doit être pris.

Conditions spécifiques applicables aux demandes d'indemnisation au titre des dommages à l'environnement et des études post-sinistre

- L'étude doit viser à définir la menace grave et imminente de dommage, la nature, l'étendue et la durée probable des dommages survenus, et à surveiller le rétablissement des environnements endommagés. L'étude peut également contenir des éléments visant à déterminer la nécessité et la faisabilité de mesures de remise en état. Il ne doit pas s'agir d'une étude d'intérêt scientifique général.
- L'ampleur de l'étude doit être proportionnée à l'ampleur de la contamination, à ses effets probables et aux effets bénéfiques des mesures de remise en état. Le choix du moment de l'étude doit se faire de façon à éviter tout retard inutile des effets bénéfiques.
- L'étude doit fournir des informations fiables et utiles et éviter de répéter des travaux qui auraient été entrepris précédemment ou de faire double emploi avec d'autres études ou projets en cours.

- L'étude doit être menée d'une manière professionnelle, scientifiquement rigoureuse, objective et équilibrée, c'est-à-dire qu'elle doit suivre les principes d'une enquête scientifique solide.
- Le déroulement de l'étude doit être suivi et ses résultats doivent être documentés de façon claire et impartiale.

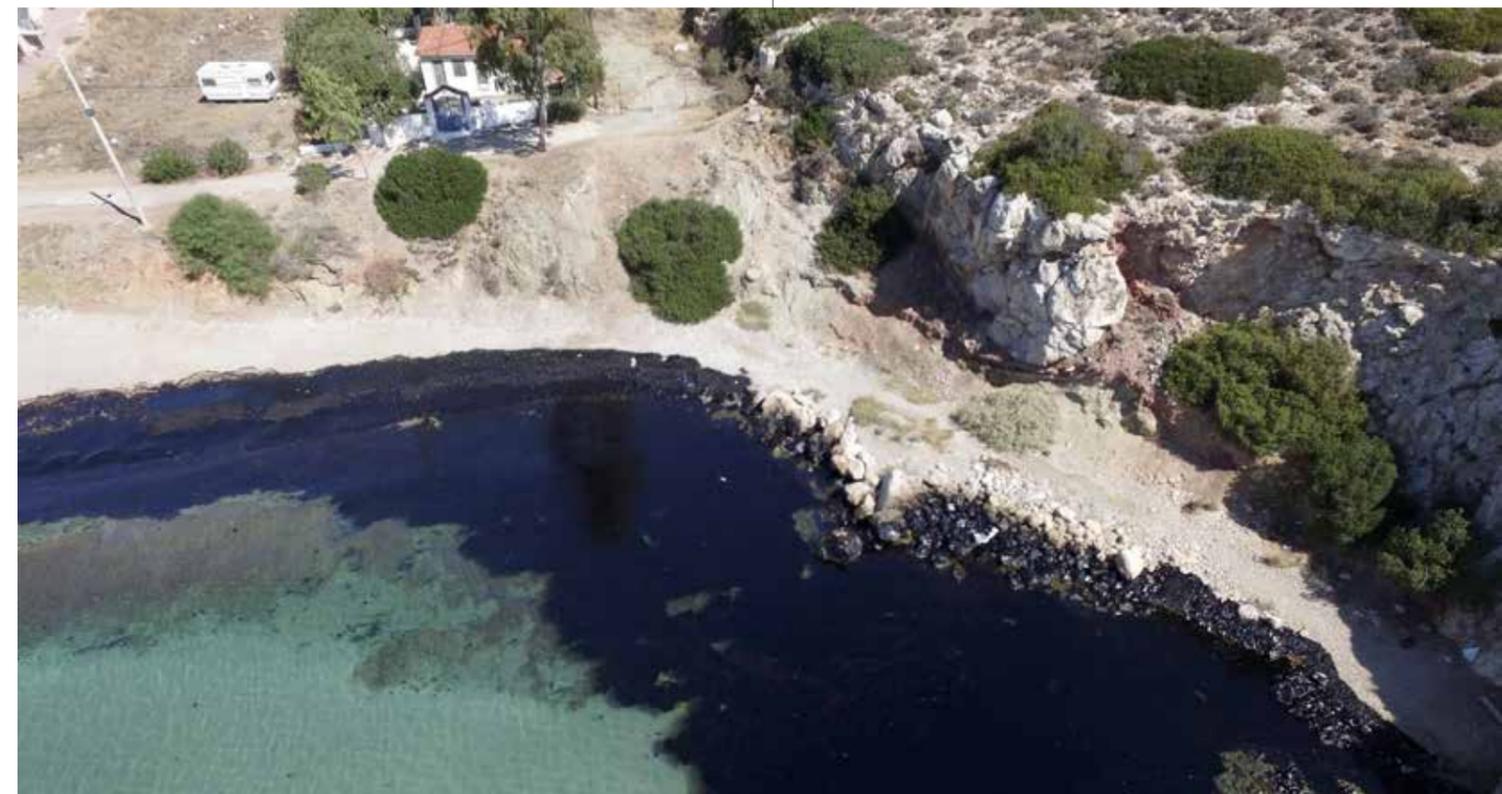
Critères spécifiques applicables aux mesures de remise en état

- Les mesures doivent avoir pour but de rétablir une communauté biologique dont les organismes caractéristiques au moment du sinistre sont présents et fonctionnent de façon normale, c'est-à-dire que les mesures doivent viser à faciliter la reconstitution de l'élément de l'environnement qui a été endommagé.
- Les mesures doivent avoir des perspectives réalistes d'accélérer considérablement le processus naturel de rétablissement et doivent s'appuyer sur des principes scientifiques solides.
- Les mesures doivent viser à prévenir d'autres dommages dus au sinistre.
- Les mesures doivent, autant que possible, ne pas entraîner la dégradation d'autres habitats ou avoir des conséquences négatives pour d'autres ressources naturelles ou économiques.

- Les mesures prises à une certaine distance mais tout de même à proximité de la zone endommagée peuvent être recevables pour autant qu'il puisse être démontré qu'elles favoriseraient effectivement le rétablissement des éléments endommagés de l'environnement et des services fournis par ces éléments.

- Il est indispensable d'établir la corrélation entre les mesures prises et l'élément endommagé de l'environnement.
- Les mesures doivent être techniquement réalisables.
- Le coût des mesures doit être proportionné à l'ampleur et à la durée des dommages et des bénéfices escomptés.

4.4 Le critère selon lequel les mesures ne doivent pas entraîner la dégradation d'autres habitats ou avoir d'autres conséquences négatives environnementales ou économiques nécessite de procéder à une analyse des avantages nets pour l'environnement (analyse NEBA), parfois également appelée Évaluation de l'atténuation de l'impact des déversements (SIMA). Dans les deux cas, il s'agit pour l'essentiel d'étudier les compromis possibles pour obtenir le résultat >



le moins mauvais en termes d'impacts environnemental et socio-économique. Ce processus nécessite une analyse des options disponibles et l'application de facteurs contradictoires afin de déterminer les résultats qui offrent un avantage appréciable pour l'environnement et/ou l'économie par rapport à un processus naturel de rétablissement. Les principaux éléments pris en compte dans l'analyse sont le sort et les effets du déversement d'hydrocarbures, l'importance écologique des ressources naturelles touchées, le résultat escompté des mesures de remise en état proposées et une évaluation du risque que ces mesures puissent faire plus de mal que de bien.

- 4.5 Selon les critères généraux, il est essentiel que les demandeurs aient encouru des frais ou se soient engagés à les encourir, ou aient subi un préjudice financier pour que l'indemnisation soit effectuée en application du régime international de responsabilité et d'indemnisation. S'agissant des demandes d'indemnisation au titre de dommages à l'environnement, ces coûts doivent être attachés à un projet d'étude post-sinistre ou à un projet associant une étude post-sinistre et des mesures de remise en état. Dans le cas des mesures de remise en état, les demandes doivent porter sur le rétablissement des environnements endommagés par des hydrocarbures persistants et, dans le cas particulier des mesures qui seront prises à l'avenir, les demandeurs doivent prouver leur engagement à entreprendre de telles mesures afin que leurs demandes soient recevables.

Ma demande d'indemnisation est-elle recevable?

- 4.6 Avant de soumettre une demande au titre de mesures de remise en état ou une proposition en vue de telles mesures, il convient de s'assurer que l'on peut répondre 'oui' aux questions suivantes:
- Les mesures prises ont-elles ou auront-elles pour effet probable d'accélérer notablement le processus de régénération?
 - Existe-t-il un lien étroit entre les mesures de remise en état et l'élément endommagé de l'environnement?
 - Les mesures prises l'ont-elles été dans les environs immédiats du lieu où se sont produits les dommages?
 - Les principes de l'analyse NEBA ont-ils été dûment respectés?
 - Le coût des mesures est-il proportionné à la fois à l'étendue et à la durée de l'atteinte à l'environnement et aux avantages susceptibles d'être obtenus?
- 4.7 Lors de l'examen de l'ensemble des critères énoncés dans la section ci-dessus, il convient de noter que les études post-sinistre et les mesures de remise en état seraient normalement les plus appropriées dans le cas d'un déversement important dont il est prouvé qu'il aura un fort impact sur l'environnement, du fait d'effets notables ou d'une menace dans ce sens.

5. Quels coûts sont couverts?

Études post-sinistre

- 5.1 En principe, le coût des études visant à examiner le préjudice écologique est couvert, particulièrement si ces études se bornent à quantifier les dommages visibles facilement observables plutôt que de procéder à l'analyse spéculative d'un large éventail d'effets hypothétiques. Les projets de recherche d'intérêt scientifique général sont peu susceptibles d'être recevables. Des études sur les conséquences écologiques du sinistre sont généralement menées en parallèle aux relevés de la concentration des hydrocarbures déversés et de leurs composants chimiques afin d'établir un lien entre les dommages observés et les hydrocarbures déversés ou leurs composants chimiques. En fonction des circonstances du sinistre et des ressources touchées, des échantillons peuvent être prélevés aux fins de telles analyses à partir des tissus des espèces touchées ainsi que des eaux et des sédiments environnants. La durée et la portée précise de l'étude doivent être clairement définies dès le départ en collaboration avec l'assureur du propriétaire de navire, le Fonds de 1992 et leurs experts. Par exemple, les espèces, les communautés ou les habitats à étudier et les raisons de ces choix doivent être justifiés. Selon les résultats obtenus, il est possible que la durée de l'étude doive être raccourcie ou prolongée. Une prolongation peut signifier des difficultés pour financer de nouvelles études mais, avec la participation étroite et l'accord

de l'assureur du propriétaire de navire et du Fonds de 1992, il peut être possible de procéder à des paiements échelonnés en fonction des résultats que l'étude donne à mesure qu'elle progresse.

- 5.2 Afin de mieux comprendre le rétablissement et ses objectifs, il est recommandé de consulter les parties prenantes concernées, y compris celles qui utilisent la zone à des fins récréatives ou bien les communautés autochtones qui l'utilisent pour la pratique de traditions et coutumes culturelles. Il est également recommandé de communiquer régulièrement à toutes les parties prenantes les résultats des études post-sinistre effectuées et des mesures de remise en état prises. Les autorités compétentes souhaiteront peut-être, en particulier, fournir des informations sur l'accès du public et sur les questions de santé en ce qui concerne une zone ou des ressources polluées.
- 5.3 S'agissant des études visant à surveiller le rétablissement de l'environnement consécutif à des mesures de remise en état, il convient de noter que, selon les critères énoncés à la section 4.3 ci-dessus, il n'est pas nécessaire de poursuivre la surveillance jusqu'au complet rétablissement des environnements mais uniquement jusqu'à ce qu'il puisse être démontré que le processus de rétablissement est bien établi. En fait, en raison de la forte variabilité naturelle du milieu marin, le rétablissement complet de l'environnement peut être difficile à constater de façon concluante.



SEA EMPRESS

En février 1996, le navire-citerne *Sea Empress* s'est échoué à l'entrée de Milford Haven (Royaume-Uni) et a déversé 72 000 tonnes de pétrole brut Forties ainsi que 480 tonnes de fuel-oil lourd de soute. Le littoral a été touché sur quelque 200 kilomètres, y compris un parc national.

Le Gouvernement britannique a mis en place un comité composé de scientifiques marins, le Sea Empress Environmental Evaluation Committee (SEEEC), et l'a chargé d'évaluer l'impact du sinistre. Ce dernier a commandé quelque 80 études sur les espèces et les habitats clés les plus fortement touchés par les hydrocarbures, études axées plus particulièrement sur les espèces et les habitats révélateurs de la santé de l'environnement ainsi que sur leur importance pour la conservation de la biodiversité et pour la chaîne alimentaire marine. Un grand nombre de ces études n'étaient pas concluantes et faisaient état des

difficultés rencontrées pour procéder à des comparaisons entre les sites qui avaient été mazoutés et ceux qui avaient été épargnés (absence de données sur l'état de l'environnement avant le déversement, variabilité naturelle et insuffisance des informations sur le degré de contamination et la distribution des hydrocarbures). Les études qui avaient permis de constater des effets de la pollution faisaient état d'un rétablissement rapide de l'environnement au cours de l'année suivante.

Bien que le coût global de ces études se soit élevé à plus de £2 millions, aucune demande d'indemnisation n'a été présentée car, à l'époque, rien n'indiquait que de telles demandes pouvaient être recevables. Selon l'interprétation ultérieure convenue par l'Assemblée du Fonds de 1992 et reproduite dans le Manuel des demandes d'indemnisation, de telles demandes présentées aujourd'hui seraient recevables en principe.

- 5.4** D'une manière générale, il existe trois approches de ce type d'études:
- i) comparaison de l'état écologique des ressources touchées avant et après le déversement, ainsi que des quantités d'hydrocarbures et de leurs composants chimiques auxquels lesdites ressources ont été exposées avant et après le déversement;
 - ii) comparaison de la zone touchée avec des sites de référence non contaminés ou des sites non touchés par le déversement; et
 - iii) surveillance post-déversement du rétablissement des communautés et des habitats contaminés par des hydrocarbures.

i) Comparaison des données avant et après le déversement

5.5 Une comparaison directe entre les données avant et après le déversement peut sembler être la meilleure approche mais il est rare de disposer de données pré-déversement fiables. Toute étude de la zone touchée éventuellement effectuée avant le déversement aura très probablement été entreprise pour des raisons autres que l'anticipation d'un déversement d'hydrocarbures et ne portera donc pas nécessairement sur les mêmes espèces, communautés ou habitats qui subissent les impacts visibles d'un déversement. Même si des études sur les ressources touchées ont été précédemment effectuées, il convient de tenir compte en les analysant de la variabilité naturelle du milieu marin et des changements qui ont pu se produire depuis. Il est également important de connaître les niveaux généraux d'hydrocarbures, en particulier le niveau des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP)^{<1>}, avec à l'appui les documents nécessaires. De nombreux pays disposent de programmes de surveillance systématique permettant de réunir ce genre de données de référence. Il est parfois possible d'effectuer rapidement après le déversement des enquêtes permettant d'obtenir une bonne indication de ce qu'était l'environnement avant le déversement. Ces enquêtes peuvent être entreprises soit avant que les hydrocarbures n'atteignent les ressources présentant un intérêt et risquant d'être souillées par les hydrocarbures, soit avant que le déversement ait le temps de produire des effets.

ii) Comparaison avec un ou plusieurs sites de référence

5.6 Il convient de choisir soigneusement les sites de référence à comparer avec le site souillé. Il est peu probable qu'il existe des sites présentant exactement les mêmes conditions écologiques et environnementales mais il convient de choisir ceux aussi similaires que possible. S'agissant des impacts sur les communautés ou les populations, les habitats de référence doivent être les mêmes que ceux touchés et, dans toute la mesure du possible, être exposés à des conditions environnementales, météorologiques et maritimes très semblables.

iii) Surveillance du rétablissement post-déversement

5.7 Lorsque qu'il n'existe aucune donnée pré-déversement ou que les sites de référence appropriés sont en nombre insuffisant, la surveillance du rétablissement des ressources naturelles qui ont été altérées constitue la troisième approche de l'évaluation des dommages. Le rétablissement en fonction de la réduction dans le temps du niveau des hydrocarbures, abstraction faite des autres fluctuations naturelles, peut fournir une évaluation utile du degré des dommages causés par le déversement. La surveillance devrait être menée le plus rapidement possible après le sinistre et des comparaisons devraient être faites avec des sites voisins non touchés afin de tenir compte des changements dus aux fluctuations naturelles.

5.8 Les études qui associent des éléments de ces trois approches fournissent les résultats les plus fiables. La détermination de la teneur en hydrocarbures de l'environnement peut aider à établir un lien de causalité entre l'impact observé et le déversement. Une comparaison des produits contaminants et des hydrocarbures déversés est normalement établie au moyen d'une analyse chimique, par exemple par chromatographie en phase gazeuse/spectrométrie de masse^{<2>}, et cette même technique peut également fournir des informations quantitatives essentielles. Cette méthode permet en outre d'exclure d'autres sources potentielles de contamination, notamment les niveaux de fond de HAP présents avant le déversement.

^{<1>} Les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) sont des composés constitués de multiples cycles aromatiques (Benzène) et méritent une attention particulière du fait de la toxicité de cette classe de composés et de leurs propriétés cancérigènes.

^{<2>} La chromatographie en phase gazeuse/spectrométrie de masse est une technique d'analyse qui fait appel à la chromatographie en phase gazeuse pour séparer les composants d'un mélange complexe en groupes moléculaires constitutifs par introduction d'un échantillon dans une colonne de gaz; cet échantillon réagit différemment en fonction des groupes moléculaires de sorte que ces groupes sont séparés lorsqu'ils sortent de la colonne les uns après les autres. Dans la technique de la spectrométrie de masse, on applique au produit sortant de la colonne un puissant champ magnétique qui brise les molécules en segments prévisibles et permet d'identifier et de quantifier les molécules individuelles présentes.

5.9 Il est impératif de prélever le plus rapidement possible un échantillon de référence fiable des hydrocarbures déversés. Si les circonstances le permettent, la meilleure solution est de prélever cet échantillon directement dans le navire en veillant à ce que les prélèvements soient effectués dans les citernes pertinentes et en veillant à ce que cette procédure soit autorisée et se déroule en présence de témoins, et qu'une garde permanente des échantillons soit assurée. Si les conditions empêchent tout prélèvement direct, l'échantillon de référence doit être prélevé le plus près possible du navire, en tenant compte des mouvements des hydrocarbures dus au vent et à la marée et en s'assurant qu'il n'existe aucune autre source de contamination qui pourrait prêter à confusion et mettre en doute la fiabilité de l'échantillon.

HEBEI SPIRIT

Le 7 décembre 2007, le navire-citerne *Hebei Spirit* a été heurté par un ponton-grue alors qu'il était au mouillage à environ cinq milles marins au large de Taean, sur la côte occidentale de la République de Corée. La collision a entraîné le déversement d'environ 10 900 tonnes de pétrole brut dans la mer.

Immédiatement après le déversement, le Gouvernement coréen a chargé un organisme scientifique de grande réputation en Corée de mener un certain nombre de programmes de suivi de l'environnement en procédant notamment à des prélèvements d'eau, de sédiments et d'organismes marins dans les mois qui ont suivi le sinistre. Les programmes comprenaient notamment des études sur l'impact de la pollution marine dans les zones touchées pour la période 2007-2009, des évaluations de l'impact environnemental et des études sur le rétablissement de l'environnement pour la période 2010-2011.

Les premières études portaient notamment sur la surveillance d'une liste complète de sites d'échantillonnage d'où des échantillons étaient prélevés tous les mois ou tous les 3 mois afin d'évaluer l'impact de la pollution sur le milieu marin et sur les ressources de la mariculture et de la pêche. Les résultats de cette surveillance ont clairement montré que la pollution par les hydrocarbures avait rapidement été éliminée et que l'environnement s'était rétabli grâce à la rapidité de la réaction du Gouvernement coréen qui a amorcé les opérations de nettoyage. Le Gouvernement coréen comptait sur cette étude pour décider du moment de lever les restrictions de la pêche qu'il avait imposées dès le début du sinistre. La majorité des restrictions ont été levées en avril 2008, les dernières restrictions de la pêche étant levées début septembre 2008. Bien que le Fonds de 1992 ait initialement contesté les demandes au motif de l'insuffisance des informations fournies, il a considéré que les demandes relatives au coût des études étaient recevables en principe dans la mesure où elles ont contribué à enrayer l'impact du déversement et à gérer l'innocuité des aliments d'origine marine.

Les programmes de surveillance conduits de 2007 à 2009 ont montré que le niveau des polluants imputables au déversement du *Hebei Spirit* étaient retombés à des niveaux de fond pendant l'année 2008 pour devenir indétectables en 2009. En outre, les opérations de surveillance menées sur les habitats littoraux et côtiers entre 2007 et 2009 n'ont révélé

aucun impact biologique ou écologique décelable qui pourrait être directement imputable à une contamination par les hydrocarbures déversés par le *Hebei Spirit* et qui aurait justifié une étude plus approfondie.

L'autre programme financé par le Gouvernement coréen portait sur la surveillance à long terme de l'environnement de la mer Jaune entre 2010 et 2011. Cette partie de l'étude ne s'attachait toutefois pas à l'impact du sinistre mais avait pour but de surveiller les modifications de l'environnement dans une perspective purement scientifique. Le programme de surveillance pour la période 2007-2009 avait déjà montré que l'impact du déversement du *Hebei Spirit* avait pratiquement disparu en 2008 et, depuis 2009, les données ont très peu évolué.

Les traces de pollution par des hydrocarbures signalées dans les rapports d'évaluation d'impact environnemental qui ont été établis depuis 2009 étaient localisées. Les sites avaient été sélectionnés car ils contenaient des résidus d'hydrocarbures et n'étaient donc pas représentatifs de l'état de la mer Jaune dans son ensemble. En outre, de nombreux facteurs modifient continuellement l'environnement de la mer Jaune, par exemple, des petits déversements d'hydrocarbures provenant d'embarcations, des fuites provenant du champ pétrolier sous-marin, les apports continus des fleuves qui se jettent dans la mer Jaune et le réchauffement climatique. Par conséquent, bien que le programme de surveillance de l'environnement de la mer Jaune ait pu être considéré comme utile en tant que projet à long terme de recherche fondamentale scientifique, l'étude elle-même a été jugée trop éloignée géographiquement du sinistre et n'a donc pas été considérée comme recevable pour indemnisation par le Fonds de 1992.

Lorsque le Gouvernement coréen a présenté la demande au Club P&I et au Fonds, il a indiqué qu'il acceptait d'être indemnisé en dernier. Dans le même temps, le Gouvernement coréen a déposé sa demande devant le tribunal pour protéger son droit à indemnisation. En 2016, le tribunal de Seosan (tribunal de première instance) est parvenu à la même conclusion que le Fonds de 1992, à savoir que les études réalisées entre 2007 et 2009 étaient recevables. Cependant, le tribunal a en outre conclu que les dépenses engagées au titre de la surveillance à long terme de l'environnement marin de la mer Jaune n'étaient pas recevables car il a estimé que le lien de causalité entre l'étude et la pollution était insuffisant.

5.10 Un troisième exemple d'étude post-sinistre est donné par l'enquête qui a été menée à la suite du sinistre du *Singapura Timur* qui s'est produit au large de la Malaisie (voir ci-dessous). L'étude ne visait pas principalement à déterminer les effets du déversement mais plutôt à savoir si, au cas où le restant de la cargaison de bitume s'échapperait de l'épave, la menace pour l'environnement serait suffisamment élevée pour justifier l'enlèvement de la cargaison à titre préventif. Les conclusions de l'étude ayant permis de déterminer que le restant de la cargaison ne représentait pas une menace pour l'environnement, elle a été laissée en place.

SINGAPURA TIMUR

En mai 2001, le chimiquier panaméen *Singapura Timur*, transportant quelque 1 550 tonnes de bitume, est entré en collision avec le navire-citerne vide bahamien *Rowan* près de l'île d'Undan, dans le détroit de Malacca (Malaisie). Le *Singapura Timur* a coulé dans 47 mètres d'eau, au milieu de la voie de circulation vers le nord du dispositif de séparation du trafic du détroit de Malacca. Bien que la profondeur de l'eau fût suffisante pour que l'épave ne présente pas de danger pour la navigation, le navire n'était qu'à quelque huit milles marins de la côte la plus proche et à proximité de ressources côtières sensibles, notamment des récifs coralliens, des mangroves et des installations de mariculture.

Le ministère malaisien de l'Environnement a estimé que les hydrocarbures de soute restants constituaient une menace pour ces ressources et a chargé un entrepreneur d'enlever les hydrocarbures de soute. Il a en outre décidé d'entreprendre une étude post-sinistre afin de déterminer si la cargaison de bitume restant à bord de l'épave constituait une menace pour l'environnement et, dans l'affirmative, si elle devait également être enlevée. À compter du premier jour, le Fonds a participé à la sélection des experts qui ont mené l'étude et à la définition de leur mandat. Cette étude nécessitant une série de plongées pour inspecter l'épave en détail et collecter des échantillons d'eau et de sédiments dans le voisinage de l'épave, il a été décidé de procéder à ces opérations de terrain en même temps que les opérations d'enlèvement des hydrocarbures de soute dans le but de réduire les dépenses.

L'inspection sous-marine de l'épave a été effectuée plus d'un an après le naufrage du navire et a permis de constater que la coque de l'épave était encore en excellent état et reposait de façon stable sur du sable dur. Il a été conclu que même si l'épave pouvait demeurer intacte pendant de nombreuses années, à long terme elle se désintégrerait progressivement sous l'effet de la corrosion en relâchant graduellement

sa cargaison de bitume. Pour autant, la comparaison entre les échantillons d'eau et de sédiments prélevés à proximité de l'épave et les échantillons prélevés sur un site de référence 10 milles marins en amont n'a fourni aucune preuve d'une migration des HAP dans l'eau ou de leur absorption dans les sédiments. Un examen des propriétés physiques du bitume a révélé qu'il était plus lourd que l'eau de mer et ne présentait aucune tendance à l'écoulement. Les inspections sous-marines ont confirmé que le bitume qui s'était déversé sur le fond marin lors du naufrage du navire avait formé de gros blocs qui ne se déplaçaient pas et ne se désintégraient pas en boulettes ou particules.

Il a donc été conclu que le bitume ne se répandrait pas au-delà du site de l'épave et ne flotterait pas à la surface, qu'il était pratiquement inerte et ne présentait aucune tendance à migrer dans la mer ou l'atmosphère. Par conséquent le bitume ne constituait pas une menace pour les ressources marines et côtières et l'abandon de la cargaison de bitume dans l'épave ne représentait aucun danger pour l'environnement.



Mesures de remise en état

5.11 La première étape d'un projet de remise en état consiste généralement à enlever de la zone souillée une quantité d'hydrocarbures aussi grande que possible, soit en procédant à des opérations de nettoyage, soit en laissant faire le processus naturel de nettoyage. Le Fonds de 1992 prévoit des indemnités au titre des mesures raisonnables de nettoyage car celles-ci sont considérées comme des mesures de prévention des dommages par pollution, notamment des dommages à l'environnement. Même si le Fonds de 1992 a déjà versé des indemnités au titre de plusieurs études post-sinistre, il a une expérience limitée des demandes recevables au titre de la remise en état de l'environnement. Plusieurs demandes d'indemnisation déposées s'appuyaient sur une quantification abstraite de dommages à l'environnement mais, ces derniers ne relevant pas de la définition du dommage par pollution, ces demandes ont été rejetées. En termes de mesures de remise en état, les critères énoncés à la section 4 distinguent trois types de demandes d'indemnisation:

- i) les demandes qui répondent à tous les critères et sont recevables;
- ii) les demandes relatives à un projet susceptible d'accélérer le rétablissement de l'environnement mais pour lesquelles il est difficile de savoir si elles répondent à un seul ou à plusieurs des autres critères applicables aux mesures de remise en état et, en particulier, si le coût de ces mesures est proportionné aux résultats escomptés; et
- iii) les demandes qui ne répondent manifestement pas aux critères énumérés à la section 4 et sont donc irrecevables.

i) Demandes d'indemnisation recevables

5.12 On peut déduire des indications fournies dans le Manuel des demandes d'indemnisation que les mesures directes et indirectes de remise en état sont recevables, à savoir, les interventions directes sur les ressources touchées et les mesures indirectes qui peuvent être prises à une certaine distance du site des dommages. Ces deux types de mesures devraient viser à accélérer le rétablissement des éléments endommagés de l'environnement. Elles devraient être soumises à des conditions exprès,

définies pendant la phase de conception du projet, qui préciseront clairement les éléments de la réussite du projet de remise en état. Compte tenu de l'absence de précédent, il est difficile de prévoir avec certitude quels types de mesures de remise en état réuniraient tous les critères nécessaires, mais il est probable que les interventions directes entreraient plus facilement dans cette catégorie.

5.13 Les mesures directes de remise en état peuvent prendre la forme d'une replantation des marais salés ou des mangroves. Dans les deux cas, une fois que le niveau brut de contamination a diminué, le rétablissement naturel peut se faire par la diffusion de graines et de propagules^{<3>} provenant des plantes voisines indemnes, permettant ainsi le maintien de la biodiversité et de la répartition écologique préexistantes. Selon les principes de l'analyse NEBA, les avantages de la replantation devraient être comparés au rythme prévu du rétablissement naturel et aux efforts déployés pour préserver, dans la mesure du possible, la diversité des espèces existantes. En outre, les sites replantés devront être protégés contre les perturbations en attendant que les jeunes plants soient bien établis.

ii) Demandes dont la recevabilité est incertaine

5.14 Bien que, comme nous l'avons vu précédemment, la Convention de 1992 portant création du Fonds comprenne des dispositions relatives au versement d'une indemnité au titre de dommages à l'environnement dans le cadre de mesures de remise en état, aucune demande recevable n'a été présentée à ce jour et il n'existe donc aucun précédent sur lequel s'appuyer. L'analyse ci-après ne fournit donc aucune certitude quant à la façon dont la Convention serait interprétée dans la pratique, mais elle s'appuie sur une étude d'exemples élaborés en fonction des critères définis à la section 4. Si ces critères sont remplis, la Convention offre une souplesse suffisante pour que soient formulées des propositions novatrices de mesures de remise en état pour autant qu'elles s'appuient sur des connaissances scientifiques solides et des protocoles bien établis. Comme on le verra, le plus difficile à déterminer est la proportionnalité ou non des mesures, cet élément dépendant des circonstances particulières du sinistre en question.

^{<3>} Les mangroves constituent un exemple de plantes qui se propagent par chute de propagules dans l'eau; celles-ci dérivent ensuite avant de se fixer, de s'enraciner et de donner naissance à un nouvel arbre. Les propagules ont la forme d'une gousse allongée mais, contrairement aux graines qui passent par un stade de dormance, elles se transforment en plant vivant avant de quitter l'arbre mère.



SOLAR 1

Le 11 août 2006, le navire-citerne *Solar 1*, transportant environ 2 000 tonnes de fuel-oil intermédiaire (IFO), a coulé dans 630 mètres d'eau à quelque 10 milles marins au sud de l'île de Guimaras (République des Philippines). Suite à une opération d'enlèvement des hydrocarbures restants à bord de l'épave en mars 2007, il a été constaté que la quasi-totalité de la cargaison avait été déversée lors du sinistre. En novembre 2006, une proposition de programme de surveillance post-sinistre de l'environnement et de remise en état des ressources naturelles du littoral a été soumise à l'assureur du propriétaire du navire et au Fonds de 1992. Cette proposition portait sur la remise en état des mangroves souillées par les hydrocarbures.

Les études menées au nom du Club P&I et du Fonds de 1992 ont permis de constater que, dans plusieurs petites zones isolées de l'habitat de la mangrove, certains arbres étaient morts et d'autres présentaient des signes de mauvaise santé en raison de l'accumulation d'hydrocarbures dans des zones stagnantes où des débris divers s'étaient accumulés et gênaient l'effet de chasse d'eau des marées. Le Club P&I et le Fonds de 1992 ont appuyé une proposition visant à enlever les débris mazoutés et non mazoutés

des chenaux de marée desservant huit sites de la mangrove afin de faciliter l'effet des marées et donc l'enlèvement et la dégradation des hydrocarbures adhérent au système racinaire de la mangrove et aux sédiments environnants. L'intervention ne se faisant pas directement sur la mangrove mais ayant pour but d'améliorer l'environnement et d'accélérer le rétablissement de la mangrove touchée par la pollution par les hydrocarbures, ce projet pouvait être considéré comme une mesure indirecte de remise en état.

Le Gouvernement philippin n'a pas présenté de demandes d'indemnisation au titre des études post-sinistre et l'Université des Philippines a fait procéder à de nouvelles études trois ans après le déversement. Il a été constaté qu'aux endroits où les arbres morts avaient été enlevés pour servir de bois de chauffage, des clairières s'étaient formées et le rétablissement de l'environnement était lent. Cependant, un rétablissement plus rapide avait été observé dans les endroits où les arbres morts tombés n'avaient pas été enlevés, réduisant ainsi les mouvements de l'eau et empêchant les propagules de dériver tout en facilitant le développement et l'établissement de plants.

iii) Mesures indirectes

5.15 Les mesures indirectes de remise en état visent à améliorer les conditions environnementales et à faciliter le rétablissement des ressources naturelles endommagées. On peut citer en exemple les interventions visant à lutter contre les prédateurs et les perturbations. De nombreuses espèces de tortues protégées sont vulnérables au dommage par pollution alors qu'elles nichent sur les plages de sable; leur rétablissement est entravé par la prédation de leurs œufs et de leurs petits, par exemple, par les humains et les renards. La construction de clôtures temporaires destinées à protéger les sites de nidification, ou la réduction par abattage des populations de renards peuvent être considérées comme des interventions visant à rétablir les populations de tortues. Toutefois, les mesures nécessitant la collecte précautionneuse des œufs de tortues et l'élevage en milieu artificiel puis la libération des juvéniles, qui sont parfois proposées,

sont moins susceptibles de répondre aux critères énumérés à la section 4 et de bénéficier d'une indemnisation au titre des mesures de remise en état. En particulier, il est peu probable que le coût de ces mesures soit proportionné à leurs avantages dans la mesure où le nombre des individus bénéficiant de cette protection est peu susceptible d'avoir une incidence quelconque sur le rétablissement des populations touchées.

5.16 L'étude de cas ci-dessous - l'éradication des rats de l'île de Langara en Colombie Britannique - tendait à améliorer les conditions environnementales et à encourager le rétablissement des populations aviaires touchées par le déversement d'hydrocarbures de la *Nestucca*. Même s'il ne s'agit pas d'une affaire relevant des FIPO, cet exemple montre bien l'application du concept de rétablissement indirect.

NESTUCCA

En décembre 1988, la barge *Nestucca* est entrée en collision avec son remorqueur au large de Grays Harbor dans l'État de Washington aux États-Unis, déversant quelque 800 tonnes de fuel lourd. Pendant trois semaines, les hydrocarbures ont été poussés vers le nord sur une centaine de milles nautiques et ont touché le rivage sur 500 kilomètres le long du littoral occidental de l'île de Vancouver en Colombie Britannique. Il a été procédé à des relevés d'oiseaux échoués sur les plages et la présence de 12 500 carcasses a été signalée, même si le nombre total d'oiseaux de mer tués par suite du déversement a été jugé bien supérieur. Compte tenu de l'importance du déversement, le taux de mortalité des oiseaux de mer était particulièrement élevé, en partie en raison de la nature persistante des hydrocarbures mais essentiellement en raison de la très forte densité d'oiseaux de mer dans la région. Un autre facteur déterminant était le fort 'regroupement' des oiseaux de mer au large de l'île de Vancouver qui s'explique par les processus océaniques qui conditionnent la répartition des proies. Il semble que les hydrocarbures déversés par la *Nestucca* se soient heurtés à ces importants rassemblements d'oiseaux, ce qui expliquerait le taux extrêmement élevé de mortalité. Les espèces les plus touchées étaient les Guillemots de Troil (*Uria aalge*) et les Stariques de Cassin (*Ptychoramphus aleuticus*) avec des taux de mortalité de 42 % et 32 %, respectivement, ainsi qu'une petite proportion de Guillemots à cou blanc (*Synthliboramphus antiquus*).

En 1995 un projet de remise en état a été entrepris dans le but d'accélérer le rétablissement de certaines des populations d'oiseaux de mer touchées par le sinistre de la *Nestucca* grâce à l'éradication d'un prédateur: les rats, sur un des îlots au nord de l'île de Vancouver, l'île de Langara appartenant à l'archipel de Haida Gwaii (anciennement les îles de la Reine Charlotte).

Même si l'on peut considérer les rats comme une 'ressource naturelle' et que l'on puisse donc estimer que l'éradication ne répond pas au critère qui veut qu'il ne doit pas être porté atteinte à d'autres ressources, le projet répondait aux principes de l'analyse NEBA puisque les rats étaient une population introduite, non indigène, responsable de la destruction de populations d'oiseaux de mer indigènes. Les îles abritent la moitié de la population mondiale de Guillemots à cou blanc et un cinquième de la population mondiale de Stariques de Cassin reproducteurs. Pendant les 30 à 40 années qui ont suivi leur introduction dans l'île de Langara, les rats, probablement débarqués de bateaux de pêche ou de barges de transport de bois, avaient exterminé cinq des six espèces d'oiseaux de mer nichant dans les terriers, tandis que la population de la sixième espèce, celle des Guillemots à cou blanc, a fondu, passant de 200 000 à quelque 20 000 couples reproducteurs. Toutefois, entre 1999 et 2004, après que l'on a réussi à éradiquer les rats, tout a porté à croire que la population de Guillemots à cou blanc reproducteurs était en voie de rétablissement.

Bien que ce soit le Canada, maintenant un État Membre du Fonds de 1992, qui ait le plus souffert du sinistre de la *Nestucca*, à l'époque du sinistre la Convention portant création du Fonds n'était pas encore entrée en vigueur à l'égard de ce pays. Toutefois, le sinistre donne un bon exemple de circonstances où des mesures indirectes de remise en état prises à une certaine distance de la zone endommagée peuvent être acceptables. Dans cet exemple, ces mesures visaient les mêmes espèces que celles endommagées par le déversement en assurant le rapport étroit voulu entre le projet de remise en état et les dommages, de sorte que ce genre de demande d'indemnisation aurait pu être considérée comme acceptable aujourd'hui en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

- 5.17** Les mesures de remise en état indirectes sont celles qui seront le plus probablement utilisées dans des circonstances où les mesures directes ne sont pas réalisables et où les mesures indirectes sont susceptibles d'entraîner la remise en état de l'environnement et des services qu'il fournit plus rapidement que la remise en état naturelle. Par exemple, lorsque les populations sont déjà soumises à un stress grave et que l'exposition aux effets nocifs supplémentaires d'un déversement d'hydrocarbures risque de conduire à une situation où le rétablissement de l'élément endommagé de l'environnement est impossible ou excessivement lent.
- 5.18** En ce qui concerne les mesures de remise en état, l'un des critères à respecter est que le coût de ces mesures ne soit pas disproportionné; toute décision sur ce point dépend des arguments et des faits présentés à l'appui d'un tel projet. Par exemple, les mesures d'éradication des prédateurs dans l'archipel de Haida Gwaii se poursuivent à l'heure actuelle et si un sinistre similaire se produisait à l'avenir, on devrait déterminer si une contribution à ce programme régional constituerait une mesure de remise en état appropriée et, dans l'affirmative, le montant d'une telle contribution devrait être fixé.
- 5.19** Le Fonds de 1992 prend des décisions sur la proportionnalité ou non des mesures après en avoir débattu en tenant compte des circonstances du sinistre, des faits présentés à l'appui d'une demande et du poids de l'argumentation présentée. Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a régulièrement été appelé à prendre des décisions sur la recevabilité des demandes relatives à un certain nombre de sinistres, par exemple, sur la proportionnalité des coûts d'enlèvement des hydrocarbures des épaves par rapport aux risques posés par l'abandon sur place des hydrocarbures.

PRESTIGE et SOLAR 1 - Une étude de cas sur le calcul de la proportionnalité des coûts

L'étude de cas ci-dessous vise à montrer comment le Fonds est parvenu à prendre des décisions en matière de proportionnalité. Même si dans cet exemple il s'agissait, dans le cas des deux sinistres, de se prononcer sur la proportionnalité du coût des mesures de sauvegarde, une approche semblable serait adoptée pour déterminer si le coût des mesures de remise en état est ou non proportionné.

Après le naufrage du navire-citerne *Prestige* dans l'océan Atlantique en 2002, quelque 13 000 tonnes de la cargaison restante du navire de fuel-oil lourd ont été enlevées à une profondeur de 3 650 mètres et à environ 170 milles marins au large des côtes espagnoles. En dépit du caractère exceptionnel de cet exploit technique, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a estimé que le coût de certains travaux préparatoires pouvait être indemnisé mais que la demande relative au coût des opérations d'enlèvement des hydrocarbures proprement dites était disproportionné par rapport aux risques d'un abandon sur place et qu'elle était donc irrecevable. Par contre, les circonstances du sinistre du *Solar 1* qui a coulé au large des Philippines en 2006 (voir l'encadré qui vient à la suite du paragraphe 5.15 ci-dessus), ont permis au Comité de parvenir à une conclusion contraire.

Dans les deux cas, la décision sur la proportionnalité ou non des coûts reposait sur une comparaison des risques de pollution provenant des navires coulés et du coût de l'enlèvement des hydrocarbures. L'évaluation des risques de pollution devait avant tout tenir compte de la probabilité que des hydrocarbures s'échappent puis des conséquences d'une telle fuite. Pour évaluer le risque de fuite, les facteurs clés à considérer étaient la quantité des hydrocarbures restant à bord de l'épave et la vitesse à laquelle ces hydrocarbures étaient susceptibles de fuir.

Une estimation raisonnablement fiable de la quantité d'hydrocarbures restant dans les deux sections de l'épave du *Prestige* a pu être faite mais aucune information de ce type n'était disponible dans le cas du *Solar 1*, même si on savait qu'une quantité importante d'hydrocarbures s'était échappée lors du naufrage du navire. On s'inquiète souvent d'une rupture catastrophique de la structure du navire qui laisserait soudain s'échapper la totalité des hydrocarbures mais, la cargaison d'hydrocarbures étant répartie dans plusieurs citernes, cette hypothèse est hautement improbable car elle nécessiterait la rupture spontanée

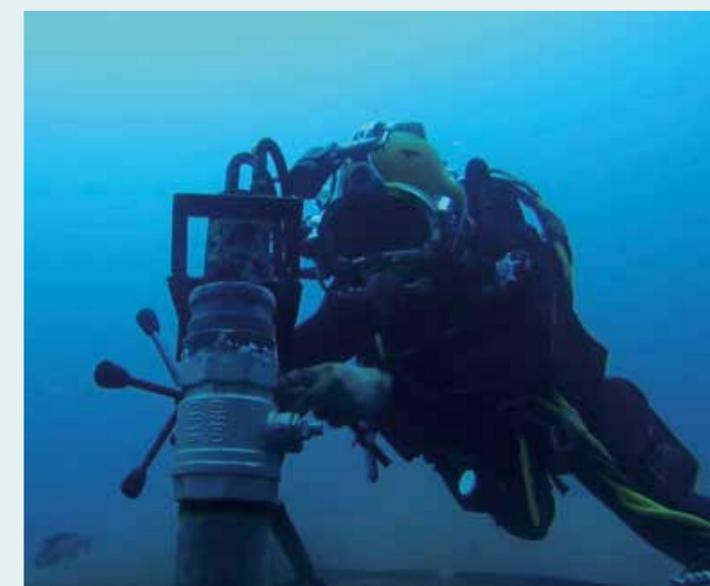
et simultanée de toutes les citernes. Cependant, en eau peu profonde, un tel événement pourrait se produire à la suite d'une violente tempête ou d'un tsunami. Dans le cas d'une épave en eaux profondes, on peut envisager qu'une ou plusieurs citernes subissent de graves dommages à la suite du passage de lourds appareils de pêche ou d'un navire de fort tonnage tirant une ancre, voire d'un écrasement de l'épave sous l'effet de mouvements des fonds marins dus à des activités sismiques.

Dans le cas du *Prestige*, la zone a été jugée sismiquement stable alors que le lieu du naufrage du *Solar 1* n'était situé qu'à 25 milles marins d'une ligne de faille majeure connaissant des activités sismiques. Cependant, le scénario le plus probable pour les deux navires était que, à long terme, vraisemblablement plus de 50 années, la corrosion s'attaque à la coque en acier et forme des piqûres et des fissures au travers desquelles les hydrocarbures pourraient fuir. La vitesse de fuite des hydrocarbures serait fonction de la dimension de ces orifices et des caractéristiques des hydrocarbures, qui seraient elles-mêmes déterminées par la température ambiante. Les hydrocarbures transportés par le *Prestige* étaient plus visqueux, avec un point d'écoulement bien supérieur à la température de l'eau à la profondeur de l'épave, tandis que la cargaison du *Solar 1* était moins visqueuse, avec un point d'écoulement inférieur à la température ambiante. En d'autres termes, la cargaison du *Solar 1* était plus fluide de sorte que sa vitesse d'échappement serait plus grande.

La deuxième partie de l'évaluation des risques porte sur les conséquences d'un échappement des hydrocarbures, conséquences qui sont fonction des propriétés des hydrocarbures et des ressources naturelles qu'ils pourraient rencontrer. Les hydrocarbures transportés par le *Prestige* étaient persistants et on a estimé que, à une distance de plus de 100 milles marins des côtes, leur lent et inexorable échappement se traduirait par la formation de boulettes de goudron consécutive à la décomposition des hydrocarbures sur une vaste zone de l'est de l'océan Atlantique. En fonction des courants océaniques saisonniers, ces boulettes de goudron pourraient atteindre les zones de culture de fruits de mer situées en Galice (Rias Baixas) ou les plages touristiques des îles atlantiques de Madère, des îles Canaries et des Açores. Cependant, on a jugé que le seul scénario en mesure de causer des dommages par pollution entraînant des coûts du même ordre de grandeur que le coût d'enlèvement des hydrocarbures (quelque €100 millions) nécessiterait

l'échappement massif et soudain de plus de 1 000 tonnes d'hydrocarbures. Comme nous l'avons vu précédemment, une rupture de cette ampleur de la structure de l'épave du *Prestige* était hautement improbable.

À l'époque où le Comité exécutif a décidé que l'enlèvement des hydrocarbures restant à bord du *Solar 1* était acceptable en principe, on s'interrogeait sur l'importance du risque de perturbation de la pêche côtière au large de l'île de Guimaras et du ramassage de coquillages le long du récif frangeant sud de l'île. Se posait également le risque de dommages aux forêts de mangroves sensibles dus à des mazoutages multiples et chroniques. Les informations disponibles à l'époque indiquaient que le coût des opérations d'enlèvement de la totalité des hydrocarbures restants s'établirait entre US\$8 et 12 millions, selon la quantité d'hydrocarbures trouvée à bord. L'estimation du préjudice subi en raison de la pollution par le *Solar 1* était comprise entre US\$5 et 8 millions. Le Comité a décidé que, dans ce cas, le coût estimatif d'une opération d'enlèvement des hydrocarbures n'était pas disproportionné par rapport aux risques de dommage par pollution résultant de nouveaux déversements d'hydrocarbures. Avant de parvenir à sa décision sur la proportionnalité des coûts d'enlèvement des hydrocarbures restant à bord du *Solar 1*, le Comité exécutif a mis en regard la proximité des ressources économiques et environnementales vulnérables à la pollution par les hydrocarbures, l'incertitude quant au volume des hydrocarbures restant à bord et les conséquences imprévisibles des activités sismiques fréquentes, avec le coût modéré prévu de l'enlèvement des hydrocarbures à une profondeur moindre que celle de l'épave du *Prestige*.



5.20 D'autres mesures peuvent être envisagées pour améliorer les conditions environnementales dans la zone touchée et accélérer le rythme de rétablissement de l'environnement endommagé. On peut citer en exemple l'intégration de l'environnement endommagé dans une nouvelle zone protégée, une meilleure application de la législation sur la pêche et l'environnement dans la zone touchée, l'élimination des autres pressions qui s'exercent sur la ressource endommagée, comme les sources de pollution, voire des mesures visant à réduire les risques futurs de pollution (perfectionnement du balisage ou suppression des dangers pour la navigation). Cependant, plus les mesures proposées sont éloignées de l'environnement endommagé, plus il est difficile de juger de leur proportionnalité et de leur effet bénéfique sur le rétablissement de l'environnement.

5.21 S'agissant des mesures indirectes de remise en état, la question de la proportionnalité est d'une importance fondamentale dans la mesure où une comparaison physique directe est sans doute difficile à effectuer. Alors que si l'on veut replanter une zone de végétation palustre endommagée, il est relativement facile d'évaluer ladite zone et de calculer le coût de la replantation, quantifier les mesures indirectes appropriées de remise en état est en revanche fondamentalement plus difficile. Si des mesures étaient prises pour améliorer les conditions environnementales générales de la zone touchée et pour faciliter ainsi son rétablissement, par exemple, si le milieu touché devait être inclus dans une zone protégée, cela pourrait-il être considéré comme une mesure de remise en état raisonnable et donc recevable? Le coût d'une telle mesure pourrait comprendre les coûts de reconnaissance, de cartographie et de catalogage des caractéristiques spécifiques de la zone à protéger, ainsi que les coûts administratifs d'élaboration des règlements applicables à la zone protégée. Si nous devons évaluer l'exemple ci-dessus à l'aune des critères énumérés à la section 4, nous parviendrions aux constatations suivantes:

a) Les mesures reposent-elles sur une base scientifique solide visant à améliorer le rétablissement de l'élément endommagé de l'environnement et sont-elles réellement

susceptibles d'accélérer considérablement le processus naturel de rétablissement?

La restriction des activités dans une zone protégée (par exemple, restriction d'accès afin de réduire les perturbations) est susceptible d'améliorer les conditions environnementales en général et de faciliter le rétablissement.

b) Les mesures visent-elles à empêcher que le sinistre cause des dommages supplémentaires et, dans la mesure du possible, n'entraînent-elles pas une certaine dégradation d'autres habitats ou des conséquences défavorables pour d'autres ressources naturelles ou économiques? En d'autres termes, les principes de l'analyse NEBA ont-ils bien été pris en compte?

Une réduction des incompatibilités qui peuvent exister entre les activités humaines dans la région et la santé de l'environnement permettrait de respecter les principes de l'analyse NEBA.

c) Les mesures sont-elles prises à proximité de la zone endommagée et peut-on prouver qu'elles faciliteront effectivement le rétablissement des éléments endommagés de l'environnement?

La zone protégée serait située à proximité de la zone endommagée et, comme indiqué au paragraphe a) ci-dessus, la restriction des activités serait susceptible de faciliter le rétablissement de l'environnement en améliorant les conditions écologiques de la zone touchée.

d) Le lien essentiel entre les mesures prises et l'élément endommagé de l'environnement est-il maintenu?

La zone protégée abriterait les mêmes habitats.

e) Les mesures sont-elles techniquement possibles?

Les mesures proposées seraient techniquement possibles.

f) Le coût des mesures est-il proportionné à l'étendue et à la durée des dommages et aux avantages escomptés?

S'agissant du critère clé de la proportionnalité, cette question serait débattue par les organes directeurs du Fonds de 1992 compte tenu de toutes les circonstances du sinistre et des faits présentés à l'appui de la demande, y compris les coûts réels y afférents.

iv) Remise en état de sites situés à une certaine distance de la zone endommagée

5.22 Les demandes au titre de mesures prises sur un site situé à une certaine distance de la zone endommagée, mais toujours à proximité de celle-ci, par exemple lorsque la remise en état du site touché n'est pas possible, sont prévues dans le Manuel des demandes d'indemnisation mais feront vraisemblablement l'objet d'un examen attentif visant à s'assurer que le projet de remise en état auquel elles se réfèrent répond aux critères énoncés à la section 4. Il est possible que le remplacement d'un site endommagé par la 'création' à un autre endroit de ressources équivalentes ne réponde pas à ces critères, notamment les principes de l'analyse NEBA, si d'autres habitats ou ressources sont lésés. Le principe des mesures prises à une certaine distance du site endommagé, tout en maintenant un lien essentiel avec l'environnement endommagé, concerne les mesures visant à rétablir les mêmes habitats ou ressources plutôt que de les remplacer ou de fournir une alternative équivalente.

5.23 Par exemple, un projet de remise en état faisant suite à un sinistre qui avait donné lieu à la destruction d'une zone d'habitat palustre à la suite d'un déversement d'hydrocarbures (en raison peut-être d'une mise en application de techniques de nettoyage trop zélées) pourrait inclure la remise en état d'une zone de littoral dégradée telle qu'un site d'élimination des résidus de dragage. Pour qu'elle réponde aux critères d'une remise en état raisonnable, la zone en question doit se situer à proximité de la zone endommagée et être susceptible d'abriter un habitat semblable à cette dernière. Il est possible qu'il faille niveler ou excaver les déblais afin d'obtenir le profil approprié et d'assurer le mouvement des marées nécessaire, et les plantations devraient être soigneusement préparées de façon à faciliter la colonisation naturelle des plantes et à refléter la diversité de la végétation du marais d'origine. La faune tuée ou déplacée de l'habitat palustre d'origine devrait sans doute être ramenée de zones voisines n'ayant pas été touchées. On pourrait envisager un programme de suivi

en fonction de critères de réussite précis, tels que les niveaux de couverture végétale et de diversité, qui permette de démontrer que le processus de rétablissement est bien en place.

v) Demandes non recevables

5.24 Aucune indemnisation n'est disponible uniquement au motif qu'un littoral a été touché par un déversement d'hydrocarbures. Par exemple, la perte d'un agrément, comme la possibilité d'accéder à une plage touristique tant qu'elle n'a pas été nettoyée, peut être considérée comme une gêne qui, si elle ne se traduit pas par une perte financière, n'ouvre droit à aucune indemnité. Ainsi, par exemple, des demandes présentées par le secteur du tourisme au titre d'un manque à gagner dû à la contamination d'une plage seraient recevables en principe, contrairement à des demandes présentées au nom de la population en général au motif qu'elle serait dans l'incapacité d'accéder à la plage⁴⁴. De même, l'octroi d'un montant arbitraire à une collectivité ou une région en raison d'un déversement d'hydrocarbures ne répondrait pas aux critères clés énoncés à la section 4. Outre le fait que de telles indemnités ne permettraient pas d'accélérer le rétablissement de l'environnement, aucun des demandeurs en question n'a subi de perte financière.

5.25 Les demandes d'indemnisation s'appuyant sur une quantification abstraite calculée selon des modèles théoriques sont également irrecevables. D'une manière générale, ces demandes sont calculées sur la base du volume des hydrocarbures déversés, sans considération de savoir si des dommages ont été observés ou non. Un exemple est celui de la méthode 'Metodika', comme l'illustre le cas du *Volgoneft 139*, qui est résumée dans l'encadré ci-dessous. D'autres méthodes de modélisations des dommages à l'environnement reposent sur l'attribution de valeurs abstraites aux divers types d'hydrocarbures causes de pollution et aux différents habitats contaminés, ou au volume de l'eau qui selon les calculs a été souillée. On avance souvent qu'il s'agit d'une méthode rapide de calcul de l'indemnisation des dommages à l'environnement mais les chiffres obtenus n'ont aucun rapport avec >

⁴⁴ Des directives spécifiques et distinctes sur la présentation des demandes d'indemnisation dans le secteur du tourisme sont disponibles sur le site Web des FIPOL (www.fipol.org).

les coûts éventuellement encourus. De même, les méthodes de sondages faisant appel à des échantillons représentatifs des membres des collectivités touchées et au grand public afin de déterminer 'à combien s'élèvent' des dommages, (parfois désignées méthodes de l'évaluation conditionnelle ou méthodes de la préférence déclarée)^{<5>}, ne trouveraient pas d'application dans le cadre du régime international de responsabilité et d'indemnisation. Aucune de ces méthodes ne permettrait de présenter une demande recevable car les indemnités calculées de cette manière n'ont aucun rapport avec le rétablissement des environnements endommagés.

5.26 L'annexe aux présentes directives passe en revue les mesures de remise en état qui peuvent être envisagées en cas de dommages dus à la pollution pour toute une variété d'habitats et de populations, et contient des observations sur la probabilité de la recevabilité des mesures proposées.



Demande 'Metodika': VOLGONEFT 139

Le 11 novembre 2007, le navire-citerne russe *Volgoneft 139* s'est brisé en deux dans le détroit de Kertch reliant la mer d'Azov et la mer Noire, entre la Fédération de Russie et l'Ukraine. Le navire-citerne transportait 4 077 tonnes de fuel-oil lourd et jusqu'à 2 000 tonnes de fuel-oil ont été déversées.

Le ministère des Ressources naturelles et de l'Écologie du Service fédéral de la Fédération de Russie pour la supervision de l'utilisation des ressources naturelles (Rosprirodnadzor) a présenté une demande au titre de dommages à l'environnement s'élevant à RUB 6 048,6 millions, demande établie sur la base de la quantité d'hydrocarbures déversés multipliée par un montant en roubles par tonne (formule 'Metodika'). Le Fonds de 1992 a informé les autorités russes qu'une demande fondée sur une quantification abstraite des dommages calculée selon un modèle théorique était contraire aux dispositions du paragraphe 6 de l'article I de la CLC de 1992 et donc non recevable.

En septembre 2010, le tribunal d'arbitrage de Saint-Petersbourg et de la région de Leningrad a rejeté la demande 'Metodika'. Dans son arrêt, le tribunal notait que, conformément au paragraphe 6 de l'article I de la CLC de 1992, les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération, étaient limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état.

6. À quel moment une demande d'indemnisation doit-elle être présentée?

6.1 Une demande doit être présentée le plus rapidement possible. Si l'on envisage de présenter une demande à un stade ultérieur, l'assureur du propriétaire du navire et/ou le Fonds de 1992 doivent en être informés.

Délai de soumission des demandes d'indemnisation

6.2 Il importe de savoir que les demandes d'indemnisation doivent être présentées à l'assureur du propriétaire du navire et au Fonds de 1992 dans un délai de trois ans suivant la survenue du dommage. Si une demande a été présentée mais qu'aucun accord n'a été conclu avec l'assureur du propriétaire du navire/le Fonds de 1992 dans les trois ans suivant la survenue du dommage, le demandeur doit faire valoir ses droits devant les tribunaux; dans le cas contraire, le demandeur perd ses droits à indemnisation et la demande est frappée de forclusion – voir la section 2.5 du Manuel des demandes d'indemnisation. Bien que généralement la date du dommage corresponde à la date du sinistre, il est concevable que les effets du dommage se fassent sentir un peu plus tard mais, en tout état de cause, toute action en justice doit être intentée au plus tard dans les six ans suivant la date du sinistre afin de préserver les droits à indemnisation. Lorsque le troisième anniversaire d'un sinistre se rapproche, le Fonds alerte généralement par écrit les demandeurs et les parties qui ont indiqué qu'elles avaient l'intention de présenter une demande afin qu'ils protègent leurs droits devant les tribunaux.

6.3 Bien qu'une indemnisation ne soit normalement pas versée au titre des dépenses qui n'ont pas encore été engagées, il est concevable qu'en raison du calendrier nécessaire à l'élaboration des études et à la mise en œuvre et au suivi de l'efficacité des mesures de remise en état, le délai de trois ans fixé pour présenter une demande puisse être dépassé. Les Conventions prévoient que le coût des mesures à prendre à une date ultérieure est recevable. Toutefois, pour que ces coûts soient recevables, des justificatifs convaincants des dépenses prévues et des actions à entreprendre doivent être fournis.

6.4 Les gouvernements demandeurs peuvent choisir d'être indemnisés en dernier si la valeur des demandes d'indemnisation établies est susceptible de dépasser la somme disponible en vertu des Conventions et si les demandes risquent d'être établies au prorata. Le but de l'indemnisation 'en dernière position' est d'accroître le niveau de paiement aux demandeurs non gouvernementaux ou d'éviter entièrement le prorata. Lorsque toutes les demandes n'émanant pas du gouvernement ont été réglées, il reste parfois suffisamment d'argent pour indemniser les pouvoirs publics, du moins en partie. Toutefois, il peut falloir plusieurs années pour régler toutes les demandes d'indemnisation n'émanant pas du gouvernement, de sorte qu'il est important que les demandeurs 'en dernière position' prévoient le besoin de protéger leurs demandes en justice pour éviter qu'elles ne soient frappées de prescription. Même les demandes 'en dernière position' doivent être soumises pour examen le plus tôt possible sans attendre qu'il soit déterminé s'il reste suffisamment d'argent. Plus le temps passe, plus les gouvernements risquent d'avoir des difficultés à fournir les informations nécessaires pour répondre aux interrogations soulevées par le Fonds de 1992, les individus étant intervenus dans le cadre des études ou des mesures de remise en état n'étant peut-être plus disponibles.

^{<5>} Il est demandé aux répondants de chiffrer, hypothétiquement, le montant qu'ils seraient disposés à verser ou à accepter pour prévenir un événement désastreux comme une pollution.



7. Comment formuler une demande?

7.1 Où se procurer un formulaire de demande d'indemnisation et comment le soumettre?

- 7.1.1** En cas de sinistre, la procédure de présentation de demandes d'indemnisation sera expliquée et des formulaires et outils de présentation des demandes, spécifiquement adaptés au sinistre, seront normalement mis à disposition par le Fonds de 1992 via son site Web (www.fipol.org) ou pourront être demandés auprès de l'assureur du propriétaire du navire/du Fonds de 1992. Il est conseillé aux demandeurs de produire toutes les pièces justificatives requises. Les formulaires de demande d'indemnisation sont prévus pour aider le demandeur à identifier et à fournir les informations nécessaires à l'évaluation de sa demande, et accélérer ainsi le processus d'évaluation. Les demandes d'indemnisation devraient être accompagnées des justificatifs originaux ou des copies certifiées conformes (par exemple journaux de bord, procès-verbaux de réunions, bons de commande, factures, reçus et autres justificatifs). Il est vivement conseillé au demandeur de conserver une copie de toutes les informations présentées pour son usage personnel futur. Il est à noter que ces documents ne seront renvoyés que sur demande et généralement seulement lors du règlement de la demande d'indemnisation. En ce qui concerne les déversements qui relèvent directement de la CLC de 1992 et dont le Fonds de 1992 n'a pas à connaître, l'assureur du propriétaire du navire doit être contacté.
- 7.1.2** En règle générale, les demandes d'indemnisation doivent être présentées par le biais du bureau du correspondant ou du représentant local de l'assureur du propriétaire du navire ou, en cas de sinistre très important, par le biais du bureau dédié à leur réception et à leur traitement mis en place par l'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1992. Le bureau des demandes d'indemnisation a pour fonction d'aider les demandeurs à formuler une demande, de les conseiller sur la manière de compléter le formulaire de demande d'indemnisation, de faire suivre la demande à l'assureur du propriétaire du navire/au Fonds de 1992 et d'aider au règlement de la demande d'indemnisation une fois qu'elle

a été examinée et que le montant de l'indemnité a été approuvé par l'assureur du propriétaire du navire/le Fonds de 1992. Les demandeurs doivent noter que le correspondant/représentant de l'assureur, l'équipe du bureau des demandes d'indemnisation et les experts ne prennent aucune décision concernant le paiement de la demande d'indemnisation ou le montant de l'indemnité. Ces décisions incombent à l'assureur du propriétaire du navire et au Fonds de 1992. Dans les cas où le navire qui était à l'origine du déversement ne peut être identifié ou lorsqu'il n'existe aucun assureur, les demandes d'indemnisation doivent être présentées directement au Fonds de 1992. Que les demandeurs travaillent ou non en étroite consultation avec le Fonds et ses experts, les demandes d'indemnisation au titre du coût des études et des mesures de remise en état doivent être présentées selon les procédures officielles.

- 7.1.3** Le site Web des FIPOL indiquera les coordonnées du correspondant/représentant de l'assureur ou du bureau des demandes d'indemnisation, le cas échéant. Ces informations sont également habituellement disponibles dans la presse locale. Les coordonnées du Fonds de 1992 sont indiquées à la fin de la présente publication.

7.2 Quels renseignements faut-il fournir?

Généralités

- 7.2.1** Plus le demandeur fournira de renseignements et de preuves à l'assureur du propriétaire du navire/au Fonds de 1992 sur les études, les mesures de remise en état, et les coûts encourus ou qui le seront, plus sa demande d'indemnisation pourra être évaluée rapidement. Dans un premier temps, le demandeur devra fournir autant d'informations de base que possible:
- Le nom et l'adresse du demandeur et, le cas échéant, le nom de tout représentant ou conseiller ou, inversement, le nom et l'adresse de l'organisation que le demandeur représente.
 - Le nom du navire en cause dans le sinistre.
 - La date, le lieu et les circonstances particulières du sinistre (à moins que le Fonds de 1992 ne dispose déjà de ces informations).
 - La confirmation que la demande d'indemnisation concerne un dommage à l'environnement (coûts des études post-sinistre/mesures de remise en état).
 - Le montant de l'indemnisation réclamée et la méthode de calcul de ce montant.

- 7.2.2** Outre ces renseignements initiaux qu'elles doivent comporter, les demandes doivent impérativement être accompagnées des pièces justificatives montrant comment les dépenses se rattachent aux mesures engagées. Les experts recrutés par le Fonds de 1992 et l'assureur du propriétaire du navire pour examiner les demandes doivent être en mesure de comprendre clairement ce qui a été effectué et pourquoi, où, quand et par qui, avec quelles ressources et comment les coûts ont été calculés. Les factures et reçus, bien qu'ils constituent une confirmation utile des dépenses, ne sont pas suffisants en soi et des informations supplémentaires telles que les qualifications et la rémunération des scientifiques auxquels il a été fait appel sont également nécessaires. Ces coûts sont présentés au mieux sous forme de tableaux, mais l'un des éléments les plus importants d'une demande au titre de dommages à l'environnement est la preuve scientifique que l'environnement a bien été altéré. Les rapports qui documentent clairement les constatations des études post-sinistre et qui justifient les mesures de remise en état qui sont proposées ou qui ont été entreprises doivent également être joints.

7.3 Pièces justificatives

- 7.3.1** Les listes ci-après donnent des exemples des types de renseignements et pièces justificatives à joindre à une demande d'indemnisation au titre du coût d'études post-sinistre et de mesures de remise en état. Ces listes sont illustratives et ne sont pas exhaustives et tous les articles répertoriés ne seraient pas appropriés ou nécessaires dans tous les cas.

Études post-sinistre

- 7.3.2** Délimitation de la zone touchée et description de l'étendue, de la répartition et du degré de la contamination dans cette zone:
- Cartes annotées, cartes marines, accompagnées de photographies référencées géographiquement, par exemple à l'aide du système mondial de géolocalisation (GPS), photographies aériennes, imagerie par télédétection et vidéos ou autres supports d'enregistrement.
 - Pour la contamination du littoral: rapports d'enquêtes sur le mazoutage du littoral, par exemple, rapports de l'équipe SCAT (technique d'évaluation du nettoyage du littoral).

- Programme des échantillonnages et justification de ce programme, avec fréquence des échantillonnages et emplacement des stations d'échantillonnage.

- Mesure des concentrations d'hydrocarbures, y compris les HAP, dans l'eau, le biote et les sédiments, le cas échéant.

- 7.3.3** Éléments tendant à prouver que la contamination est due au navire sinistré:
- Données montrant une correspondance entre un échantillon de référence et des échantillons de pollution, par exemple, données provenant d'analyses par chromatographie en phase gazeuse/spectrométrie de masse.
 - Suivi et traçage des mouvements des hydrocarbures.
 - Données sur les vents et les courants de marée qui tendent à prouver les mouvements des hydrocarbures entre le navire et la zone touchée.

- 7.3.4** Détails des études entreprises:

- But et objectifs.
- Cadre de référence (habitats, communautés ou espèces étudiés).
- Portée géographique et durée.
- Description des méthodes et des techniques employées.
- Détail de l'état de la zone avant le déversement, dans la mesure où ces données sont disponibles.

- 7.3.5** Résultat des enquêtes visant à déterminer l'ampleur, la nature et la durée de toute altération de l'environnement:

- Rapports documentant les résultats des études sur les ressources visiblement touchées.
- Photographies, vidéos et autres supports enregistrés montrant les impacts allégués par rapport à des ressources similaires non touchées par la pollution.
- Rapports d'analyses de laboratoire, avec détail des méthodes d'analyse employées et qualifications pertinentes du laboratoire.
- L'assureur du propriétaire du navire/le Fonds de 1992 peut demander que les carnets de relevés ou les fichiers électroniques et autres données de base qui ont servi à établir les rapports ci-dessus soient mis à sa disposition.

7.36 Ventilation détaillée des coûts encourus:

- Nombre de membres du personnel recrutés, leurs rôles dans l'élaboration de l'étude, leurs qualifications, structure des honoraires/tarifs et heures travaillées.
- Coûts de transport, d'hébergement et autres dépenses de personnel.
- Coût du matériel et des équipements, avec détail de leur utilisation dans le cadre de l'étude.
- Coût des analyses de laboratoire.

Mesures de remise en état

7.37 Justification des mesures de remise en état déjà prises ou qui le seront:

- Preuve d'une altération significative de l'environnement.
- Estimation du rythme naturel de rétablissement des ressources et données étayant cette estimation.
- Description des mesures de remise en état, quantification (zone ou nombre), date et durée de leur mise en œuvre ou de la mise en œuvre proposée.
- Preuve ou justification que les mesures de remise en état sont susceptibles de permettre,

ou ont permis à l'environnement de se rétablir plus rapidement que si la nature avait fait son œuvre sans intervention.

- Preuve que les mesures prises ou qui le seront sont proportionnées au préjudice.
- Preuve que les mesures n'ont pas dégradé d'autres ressources, économiques ou écologiques, ou ne le feront pas.
- Détail (y compris la durée) des programmes de suivi de l'efficacité des mesures prises.

7.38 Ventilation détaillée des coûts encourus ou qui le seront:

- Nombre de membres du personnel recrutés, leurs rôles dans le projet de remise en état, leurs qualifications, structure des honoraires/tarifs et heures travaillées.
- Coûts de transport, d'hébergement et autres dépenses de personnel.
- Coût du matériel et des équipements, avec détail de leur utilisation dans le cadre du projet.
- Pour les projets à mettre en œuvre à terme, preuve de l'engagement que ledit projet sera entrepris et justification des coûts qui seront engagés (dans l'idéal, définis par contrat), y compris les coûts de suivi de l'efficacité des mesures de remise en état.

8. Comment les demandes d'indemnisation sont-elles évaluées et comment les paiements sont-ils effectués?

- 8.1** Les demandes d'indemnisation au titre des dommages à l'environnement sont évaluées selon trois critères généraux
- i) Les mesures prises, si on les juge à l'aune des critères énoncés à la section 4, étaient-elles raisonnables?
 - ii) Le coût de ces mesures était-il raisonnable et proportionné aux avantages tirés ou escomptés?
 - iii) La méthode de calcul des dépenses réclamées est-elle bonne et le calcul a-t-il été correctement effectué?
- 8.2** Le Fonds de 1992 évalue les demandes au cas par cas en tenant compte des circonstances particulières du sinistre, du soutien technique et scientifique apporté aux mesures prises et de l'application des principes de l'analyse NEBA.
- 8.3** Dans le cas des demandes au titre d'études post-sinistre et de mesures de remise en état, et conformément aux directives énoncées dans le présent document et dans le Manuel des demandes d'indemnisation, les demandeurs travaillent en liaison étroite avec les experts nommés conjointement par l'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1992 en vue d'élaborer, de planifier et de mettre en œuvre des études post-sinistre et les mesures de remise en état en découlant. Des consultations sur les aspects techniques et les coûts permettraient au Fonds de suivre les activités et de formuler ses observations sur la recevabilité du projet au fur et à mesure de son avancement. Cependant, il convient de souligner que la participation du Fonds et de ses experts aux études post-sinistre ne signifie pas que toutes les mesures de remise en état proposées ou entreprises ouvriront nécessairement droit à une indemnisation. Inversement, si les études montrent l'absence de dommage écologique significatif et indiquent que des mesures de remise en état ne sont pas justifiées, une indemnisation du coût des études n'est pas nécessairement exclue.

- 8.4** La façon dont les demandes sont présentées est souvent propre aux circonstances particulières du sinistre et aux mesures prises pour répondre à la situation. Qui plus est, les diverses administrations utilisent des méthodes différentes de calcul et d'enregistrement des coûts, ce qui donne lieu à des approches différentes dans la formulation de demandes d'indemnisation. Par conséquent, suite à un examen initial des documents en appui de la demande, il est normal que d'autres interrogations soient soulevées et que des renseignements complémentaires soient requis pour permettre au Fonds de 1992 et à ses experts d'effectuer une évaluation détaillée. Le processus est généralement itératif, avec une série d'échanges entre l'assureur du propriétaire du navire/le Fonds de 1992 et les demandeurs, jusqu'à ce que la méthode de calcul des coûts présentés dans la demande et le motif des dépenses soient clarifiés. Dans la plupart des cas, à partir de ce dialogue, un accord sur le montant d'indemnisation à verser est conclu à l'amiable.
- 8.5** Si des renseignements complémentaires sont demandés mais que l'assureur du propriétaire du navire/le Fonds de 1992 estiment que le demandeur risque entre-temps d'être confronté à des difficultés financières, une évaluation provisoire peut être effectuée à partir des renseignements disponibles. Le demandeur sera avisé que l'évaluation pourra être revue si d'autres informations en appui de sa demande peuvent être fournies. Tout versement effectué à titre provisoire sera inférieur au montant payé suite à une évaluation complète, de manière à éviter les surpaiements. Le montant de tout versement provisoire sera déduit du versement définitif une fois que la demande aura été entièrement évaluée.
- 8.6** Dès que la demande d'indemnisation aura été évaluée par l'assureur du propriétaire du navire/le Fonds de 1992, le demandeur sera informé du montant de l'indemnité qu'ils pensent être juste, selon les preuves disponibles de la part de toutes les sources pertinentes. Cette évaluation sera rédigée par écrit et lui sera remise, en tant que demandeur, ou sera remise à son représentant s'il a désigné une personne pour agir en son nom.
- 8.7** Le demandeur recevra généralement une offre de paiement pour 'solde de tout compte'. Cela signifie qu'aucune autre demande d'indemnisation au titre des dépenses engagées pendant la période visée par la demande en >



cours ne sera examinée. Il sera invité à signer un accord dans ce sens. Bien que le demandeur puisse présenter d'autres demandes d'indemnisation au titre des préjudices subis après cette première période, dans le cas particulier d'un accord sur le coût de mesures de remise en état à mettre en œuvre à terme, il ne pourra pas présenter d'autres demandes d'indemnisation.

8.8 Il est à noter qu'il est possible que l'assureur du propriétaire du navire/le Fonds de 1992 aient à traiter des centaines, voire des milliers de demandes d'indemnisation. Les demandes seront évaluées aussi vite que possible, mais le Fonds pourrait avoir besoin d'un certain temps pour réunir et recouper les informations pertinentes nécessaires à leur évaluation, en particulier si peu de renseignements ont été soumis pour les étayer.

8.9 Si le demandeur n'accepte pas le montant qui lui est proposé, il doit contacter l'assureur du propriétaire du navire/le Fonds de 1992 (directement ou par l'intermédiaire du bureau local des demandes d'indemnisation, s'il y en a un) afin d'expliquer les raisons pour lesquelles il juge l'offre insuffisante. S'il dispose de nouvelles preuves à l'appui de sa demande, il doit également les fournir. L'assureur

du propriétaire du navire/le Fonds de 1992 peuvent décider de procéder à un nouvel examen de la demande et faire une nouvelle proposition à la lumière des nouvelles informations, ou décider que la première offre était équitable. Le Fonds de 1992 peut contacter le demandeur afin de le rencontrer et d'examiner la question plus avant. Quelle que soit la décision prise, les raisons avancées lui seront communiquées par écrit.

8.10 Si le demandeur n'accepte toujours pas le montant proposé, il a alors le droit d'engager une action en justice devant les tribunaux de son pays. Il peut s'agir d'une action à l'encontre du propriétaire du navire, de l'assureur et du Fonds de 1992, visant à contester l'évaluation du montant des préjudices subis. À défaut d'un accord avec le Fonds de 1992 dans les trois ans à compter de la date des dommages, le Fonds de 1992 recommande fortement d'intenter une action en justice à son encontre. À ce stade, le demandeur aura probablement besoin de faire appel à un conseiller juridique. S'il n'agit pas dans les trois ans, sa demande d'indemnisation risque d'être frappée de forclusion, et il perdra alors son droit à recevoir une indemnisation.

9. Contacter les FIPOL

9.1 Si un bureau local des demandes d'indemnisation est mis en place suite à un déversement de grande envergure, ses coordonnées seront diffusées dans les médias locaux et à l'adresse: www.fipol.org.

9.2 Les coordonnées du Secrétariat du Fonds de 1992 sont les suivantes:

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

4 Albert Embankment
Londres SE1 7SR
Royaume-Uni

Téléphone: +44 (0)20 7592 7100

Télécopie: +44 (0)20 7592 7111

Adresse électronique: info@iopcfunds.org

Site Web: www.fipol.org

9.3 Un numéro de demande d'indemnisation sera communiqué au demandeur une fois le dossier réceptionné. Ce numéro unique correspond à la demande en question et doit être cité dans toute correspondance ultérieure. Dans le cas où le demandeur aurait besoin de contacter le bureau local des demandes d'indemnisation ou le Secrétariat du Fonds de 1992 concernant sa demande, il lui sera demandé d'indiquer le numéro de la demande d'indemnisation ou de fournir des informations supplémentaires visant à confirmer son identité.

9.4 Le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992 et d'autres documents utiles sont disponibles sur le site Web des FIPOL à l'adresse: www.fipol.org.

Lectures complémentaires:

Manuel OMI/PNUE sur l'évaluation des dommages causés à l'environnement par les déversements d'hydrocarbures en mer et la restauration du milieu (édition de 2009).



ANNEXE

Habitat	Mesures possibles de remise en état	Commentaires sur la recevabilité en vertu des Conventions de 1992
Plages de sable	Reprofilage de plages, apport de sable	<p>Le reprofilage des plages visant à leur redonner leur configuration originale, notamment à la suite d'opérations de surfwashing (lavage de la zone de déferlement) relève des mesures de sauvegarde.</p> <p>L'apport de sable destiné à remplacer le sable qui a été enlevé pendant les opérations de nettoyage est rarement considéré comme une option raisonnable dans la mesure où les processus naturels sont susceptibles de le faire. Une exception à ce principe pourrait être l'aménagement d'une plage de loisirs afin de la rendre utilisable immédiatement après que des opérations de nettoyage ont été effectuées en pleine saison touristique; cette mesure serait toutefois normalement considérée comme une mesure de sauvegarde visant à minimiser le manque à gagner dans le secteur du tourisme.</p>
Dunes de sable	Replantation des dunes de sable	La replantation des herbes dunaires et autres plantes endommagées, par exemple par la circulation des véhicules et engins nécessaires au nettoyage des plages, peut être recevable ainsi que des mesures de limitation de l'accès aux dunes visant à réduire les perturbations.
Littoraux rocheux	Recolonisation ou replantation visant à rétablir les populations locales	Les populations de plantes et d'animaux vivant sur les littoraux rocheux exposés sont régulièrement soumises à des conditions environnementales difficiles et ont une capacité de récupération rapide. Compte tenu du rapide rétablissement escompté de ces habitats, il est peu probable que des demandes présentées au titre de mesures de remise en état soient recevables.
Mangroves et marais salés	Programmes de recolonisation et de replantation visant à rétablir et à améliorer l'habitat	Le réensemencement visant à renforcer la propagation naturelle est une technique de remise en état bien établie pour les mangroves et les marais salés. Toutefois, les projets de ce type doivent tenir compte de la diversité des espèces locales.
Communautés d'algues marines	Rétablissement de l'habitat au moyen de programmes de replantation et de réensemencement visant à restaurer et à améliorer les communautés locales	Les projets à petite échelle de replantation et de réensemencement des verrières connaissent un succès limité et sont en revanche coûteux et peuvent ne pas satisfaire au critère de proportionnalité. Les mesures visant à limiter les perturbations pendant le processus de rétablissement naturel des verrières sont plus facilement recevables.
Récifs coralliens	Reconstruction et recolonisation de l'habitat	Les récifs coralliens sont rarement menacés par la pollution par les hydrocarbures car ils sont généralement submergés. Cependant, les coraux et les organismes récifaux connexes peuvent être particulièrement sensibles aux hydrocarbures dispersés. Les mesures visant à limiter les perturbations pendant le processus de rétablissement peuvent être recevables. Les dommages physiques causés par les échouements de navires ne relèvent pas des conventions internationales sur la responsabilité et l'indemnisation.

Populations	Mesures possibles de remise en état	Commentaires sur la recevabilité en vertu des Conventions de 1992
Mammifères marins	<ul style="list-style-type: none"> Capture, nettoyage, réhabilitation et remise en liberté Élevage en captivité et remise en liberté 	<ul style="list-style-type: none"> La réhabilitation et la remise en liberté des animaux mazoutés sont considérées comme des mesures de sauvegarde et sont évoquées dans les directives pour les opérations de nettoyage. Les programmes d'élevage sont peu susceptibles d'être considérés comme des mesures possibles de remise en état mais les mesures de réglementation de la chasse et des autres activités humaines perturbatrices peuvent être recevables.
Reptiles marins	<ul style="list-style-type: none"> Capture, nettoyage, réhabilitation et remise en liberté Ramassage et relocalisation des œufs de tortues Lutte contre les prédateurs 	<ul style="list-style-type: none"> La réhabilitation et la remise en liberté des animaux mazoutés sont considérées comme des mesures de sauvegarde et sont évoquées dans les directives pour les opérations de nettoyage. Le ramassage, le déplacement ou l'éclosion en conditions contrôlées des œufs de tortues puis la libération des juvéniles est un processus coûteux qui ne répond pas nécessairement au critère de proportionnalité. La lutte contre les prédateurs est plus facilement recevable.
Oiseaux	<ul style="list-style-type: none"> Capture, nettoyage, réhabilitation et remise en liberté Lutte contre les prédateurs 	<ul style="list-style-type: none"> La réhabilitation et la libération des animaux mazoutés sont considérées comme des mesures de sauvegarde et sont évoquées dans les directives pour les opérations de nettoyage. Il est peu probable que l'élevage en captivité d'individus d'une population d'oiseaux touchée soit considéré comme une mesure réaliste ou proportionnée. La lutte contre les prédateurs et la réduction des perturbations visant à faciliter la reproduction des oiseaux de rivage sont des techniques plus susceptibles d'être recevables.
Poissons et crustacés	Repeuplement	Contrairement aux coquillages intertidaux, les populations de poissons pélagiques sauvages sont rarement exposées au risque de pollution par les hydrocarbures. Le réensemencement des populations conchylicoles est une approche reconnue et viable d'amélioration des stocks appauvris qui, dans certaines circonstances, peut être considérée comme une mesure de remise en état recevable, par exemple, dans les pêcheries artisanales de subsistance et celles des communautés autochtones.





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

4 Albert Embankment
Londres SE1 7SR
Royaume-Uni

Téléphone: **+44 (0)20 7592 7100**

Télécopie: **+44 (0)20 7592 7111**

Adresse électronique: **info@iopcfunds.org**

Site Web: **www.fipol.org**