

Introduction

Un déversement d'hydrocarbures peut être synonyme de manque à gagner pour des entreprises, organisations et individus divers. En dépit de tous les moyens mis en œuvre, les opérations de nettoyage peuvent s'avérer très longues et coûteuses. Les secteurs de la pêche et du tourisme sont souvent les plus touchés par les dommages aux biens et les préjudices économiques causés par un arrivage d'hydrocarbures sur un littoral. Un régime d'indemnisation est toutefois prévu pour les entreprises et les individus financièrement affaiblis par les conséquences d'un déversement d'hydrocarbures.

Ce document conseille sur les informations à conserver et les pièces justificatives à fournir en appui d'une demande d'indemnisation. Il explique également le processus de préparation et de soumission d'une demande. Applicable principalement aux déversements d'hydrocarbures causés par des navires, il contient un grand nombre de points également valables pour les déversements d'hydrocarbures provenant d'autres sources.

Généralités

Le versement d'indemnités pour les dommages causés par des hydrocarbures déversés par des navires dépend dans une grande mesure du régime juridique applicable dans le pays où l'accident ou les dommages se produisent. Un grand nombre de pays sont signataires d'un ou plusieurs régimes internationaux conçus pour accélérer l'indemnisation¹. Dans le cas de pays non signataires d'une convention applicable, le droit national détermine l'indemnisation disponible².

Ce document ne se propose pas de donner une explication détaillée des différents régimes. Dans la plupart des cas, cependant, l'assureur responsabilité civile du navire – généralement une mutuelle de protection et d'indemnisation (club P&I) – est la première source d'indemnisation. Dans le cas des pétroliers transportant des hydrocarbures persistants, les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) peuvent intervenir dans le règlement des demandes d'indemnisation. Dans d'autres cas, l'indemnisation est possible par le biais d'un fonds public national. Indépendamment de la source d'indemnisation prévue, les demandes sont généralement soumises selon un processus spécifique faisant reposer sur le demandeur la responsabilité de prouver les préjudices subis. Ainsi, les dossiers de demande d'indemnisation doivent être accompagnés des pièces justificatives appropriées, en nombre suffisant, pour permettre aux organes compétents de prendre des décisions en pleine possession des faits.

Des informations détaillées sur la préparation et la soumission des demandes d'indemnisation sont disponibles dans les manuels correspondant à chaque régime d'indemnisation. En particulier, le Manuel des demandes d'indemnisation des FIPOL³, bien qu'il concerne strictement les accidents dont les FIPOL ont à connaître,

¹ Les régimes internationaux comprennent la Convention sur la responsabilité civile et les conventions portant création des Fonds applicables aux déversements d'hydrocarbures persistants de pétroliers, la Convention Bunker applicable aux déversements d'hydrocarbures de soute causés par des navires et la Convention SNPD (pas encore en vigueur) applicable aux déversements d'hydrocarbures non persistants causés par des navires. La Convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes peut également être pertinente (voir www.imo.org). La définition d'un hydrocarbure persistant est donnée dans le Guide d'informations techniques intitulé Devenir des déversements d'hydrocarbures en mer.

² Par exemple, « US Oil Pollution Act 1990 ».

³ www.iopcfund.org/publications.htm

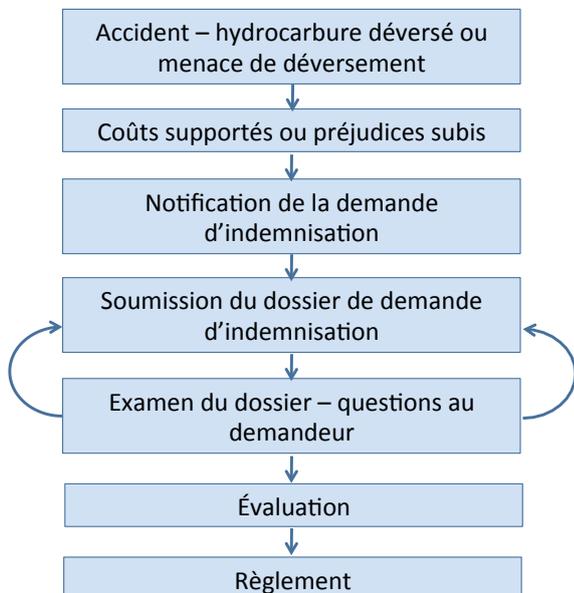


▲ Figure 1 : En cas de déversement d'hydrocarbures d'un navire, l'indemnisation des préjudices subis peut être obtenue auprès de plusieurs sources, selon le régime juridique applicable.

donne des conseils utiles pour de nombreuses autres juridictions, notamment eu égard aux accidents survenant dans des pays non parties à un Fonds, les accidents impliquant des navires autres que des pétroliers et d'autres accidents maritimes. Ce document de l'ITOPF ne se propose pas d'examiner en détail les processus d'évaluation et de règlement des demandes d'indemnisation. Il s'inscrit en complément, plutôt qu'en remplacement, des directives données dans les manuels des demandes d'indemnisation. Les demandes d'indemnisation au titre d'opérations de collecte des hydrocarbures demeurant dans un navire en avarie ou une épave ne sont pas non plus abordées.

Le processus d'évaluation

Dans de nombreux cas, le processus de règlement des demandes d'indemnisation s'articule en plusieurs étapes (Figure 2). Tout préjudice anticipé doit faire l'objet d'une notification dans les plus brefs délais, accompagnée d'informations sur les montants en question. Il incombe au demandeur de fournir des preuves adéquates du préjudice subi. Des renseignements complémentaires pourront lui être demandés au cours du processus d'évaluation, qui peut prendre la forme d'échanges itératifs entre le demandeur et l'organe compétent jusqu'à la clôture du dossier. Dans la plupart des cas, un accord sur le montant de l'indemnité à verser est conclu à l'amiable, sans qu'il soit nécessaire d'engager une action en justice et d'encourir les frais connexes.



▲ Figure 2 : Les étapes typiques du règlement des demandes d'indemnisation simples. D'autres étapes non illustrées sont à prévoir pour les accidents ou les demandes plus complexes, dont des expertises et des évaluations itératives.

Notification des demandes d'indemnisation

Les délais entre le moment où un préjudice est subi et la date de soumission de la demande d'indemnisation sont souvent longs. Il faut du temps, par exemple, pour préparer une demande au titre des coûts supportés par différentes organisations, ou encore pour rassembler des pièces justificatives de sources multiples. Il est dans l'intérêt de toutes les parties que le demandeur notifie l'armateur, le club P&I ou l'assureur concerné, le plus rapidement possible, de son intention de soumettre une demande d'indemnisation. En fonction des circonstances de l'accident, il faudra également notifier les FIPOL ou les autorités nationales compétentes en matière d'indemnisation. Dans le cas de marées noires, les médias locaux se chargeront éventuellement d'informer la population sur la procédure de notification à suivre, et un bureau des demandes d'indemnisation local sera mis en place afin de faciliter le processus.

S'il y a lieu, l'organe chargé de l'indemnisation enverra un représentant sur place ; généralement un correspondant de l'assureur ou un expert local. D'autres organisations seront mobilisées dans certaines juridictions, notamment les équipes de



gestion de crise. Il est également possible que l'assureur ou les FIPOL désignent des experts, y compris l'ITOPF, pour conseiller les intervenants dans la lutte antipollution et les personnes affectées par l'accident. Il convient toutefois de noter que les conseils des experts n'ont pas valeur contraignante pour les organisations chargées de déterminer le montant de l'indemnisation.

La notification rapide d'une demande d'indemnisation est indéniablement avantageuse en ce qu'elle permet de recevoir les conseils d'experts en temps utile, notamment sur les techniques de nettoyage et les mesures d'atténuation des préjudices financiers. Des expertises peuvent par ailleurs être effectuées sans tarder, au moment même où le préjudice allégué se produit, et des conseils peuvent être dispensés sur la recevabilité de demandes d'indemnisation potentielles, les types de pièces justificatives à fournir en appui d'une demande, ainsi que les modalités de formulation et de soumission d'une demande. Cela permet d'éviter des difficultés ultérieures au niveau de la vérification de la nature et du montant du préjudice, ou encore des retards d'indemnisation inutiles. Qui plus est, les organisations chargées du paiement des indemnités obtiennent ainsi une indication initiale des préjudices potentiels, aspect important si le total des demandes risque de dépasser le montant de l'indemnisation disponible.

Préparation des demandes d'indemnisation

Le type d'information requis en appui d'une demande d'indemnisation dépend de la nature du préjudice, et plus particulièrement de s'il est attribuable au coût de la lutte antipollution suite à l'accident ou aux effets de l'hydrocarbure sur, par exemple, une entreprise de tourisme ou de pêche (Figures 3 et 4). Bien que la qualité des documents et autres renseignements requis en appui d'une demande d'indemnisation dépende en grande partie des mesures prises pour conserver cette information au moment où le préjudice est subi, des justificatifs des recettes et bénéfices antérieurs à l'accident seront également à fournir dans le cas des demandes d'indemnisation au titre d'un préjudice économique. Autrement dit, les réponses aux questions suivantes sont fondamentales pour toutes les demandes d'indemnisation :

- Qui** fait la demande ?
- Que** s'est-il passé ?
- Pourquoi** cela s'est-il passé ?
- Quand** cela s'est-il passé ?
- Comment** cela s'est-il passé ?
- Où** cela s'est-il passé ?



▲ Figures 3 et 4 : Les demandes d'indemnisation au titre du coût d'un nettoyage intensif en main-d'œuvre et les préjudices associés aux opérations de pêche nécessitent des types différents de pièces justificatives.

Plus le temps passe, plus le nombre et la qualité des pièces justificatives pour étayer les demandes d'indemnisation, vérifier les préjudices et répondre à ces questions risque de diminuer. À moins, bien entendu, que les informations nécessaires soient méticuleusement enregistrées. Le règlement d'une demande d'indemnisation peut prendre du temps et les traces écrites sont parfois la seule source d'information si le personnel clé n'est plus disponible pour répondre aux questions. De même, à défaut de preuves correctement conservées, il peut s'avérer impossible d'étayer une demande d'indemnisation ultérieure. Par exemple, l'absence d'échantillons biologiques correctement préservés et enregistrés peut compromettre la justification de préjudices dans le secteur de la mariculture.

Il est à noter que les conventions internationales exigent que les préjudices allégués soient techniquement raisonnables. De ce fait, une demande d'indemnisation doit être basée sur les coûts et les pertes réels et ne doit pas donner lieu à un niveau excessif de bénéfices. Une demande d'indemnisation au titre du coût de la lutte antipollution doit, par ailleurs, témoigner d'activités mises en œuvre pour assurer une intervention efficace.

La préparation des demandes d'indemnisation pour quatre catégories de dommages causés par la pollution est traitée ci-dessous : les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde, les dommages aux biens, les préjudices économiques et les dommages à l'environnement.

Opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde

Dans de nombreux cas de déversements d'hydrocarbures, le déploiement de ressources pour protéger les zones sensibles et collecter le polluant pendant la phase d'urgence initiale de la lutte antipollution entraîne des coûts considérables. Une grande partie de ces mêmes ressources, notamment le personnel, peut être employée pour nettoyer les biens endommagés et entreprendre les études environnementales post-accident. Bien que cette section du Guide s'intéresse principalement aux demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde (notions regroupées sous le terme d'« opérations de lutte »), les informations données sont également valables pour les autres catégories, notamment en ce qui concerne l'archivage de pièces justificatives.

Le processus de préparation d'une demande d'indemnisation au titre du coût des opérations de lutte se décline en deux étapes :

- tenir un registre détaillé au moment où les coûts sont encourus ; et
- montrer comment les pièces justificatives et les coûts encourus sont liés à l'activité au moment de la préparation de la demande d'indemnisation, généralement lorsque la lutte antipollution est achevée.

Dans certaines circonstances, par exemple lorsque les opérations de lutte durent longtemps, les parties peuvent décider de soumettre des demandes d'indemnisation partielles avant l'achèvement des activités. Le processus de préparation d'une demande d'indemnisation est abordé en détail ci-dessous.

Archivage des données concernant la lutte

Pendant la phase d'urgence initiale, la nécessité d'enregistrer les informations nécessaires au remboursement ultérieur des frais est souvent négligée, du simple fait que le personnel opérationnel est accaparé par l'intervention. Cela étant dit, l'importance d'un

archivage précis ne saurait être exagérée. La mémoire humaine n'est pas suffisamment fiable pour préparer des demandes d'indemnisation, notamment dans le cas d'une lutte antipollution prolongée et en évolution constante. Dans un souci d'efficacité, la responsabilité de la conservation des informations doit retomber sur l'ensemble du personnel, mais il convient de confier la constitution des dossiers en appui d'une demande d'indemnisation à une personne ou un groupe maîtrisant la structure et les pratiques comptables de l'organisation demandeuse.

La tenue de registres complets et exacts des frais encourus au moment même où ceux-ci sont encourus permet de disposer de preuves plausibles des dépenses et facilite le processus de préparation d'une demande d'indemnisation. Elle permet également de répondre aux questions éventuellement soulevées pendant le processus d'évaluation. Pour les organisations qui ont préparé et fréquemment testé leur plan d'intervention d'urgence, cet exercice d'archivage peut être instinctif, logique et ordonné. Pour d'autres, la tâche peut être colossale et moins structurée. Celles qui l'auront anticipée seront donc mieux préparées.

Le temps nécessaire aux opérations de lutte antipollution et la quantité de documentation générée par ce travail sont difficiles à prédire. En raison de la longueur possible d'une intervention en cas de marée noire, les registres doivent être tenus dans un ordre logique dès le départ, par exemple par date, activité, chantier de nettoyage ou sous-traitant, afin de faciliter la préparation de la demande d'indemnisation. Ces registres peuvent servir plusieurs objectifs importants, dont certains ne seront éventuellement pas prévus au début de l'intervention, tels que les enquêtes ou les évaluations de la lutte antipollution à des fins de mise à jour et d'amélioration des plans d'intervention d'urgence. Par conséquent, il est souvent préférable d'enregistrer trop d'information plutôt que l'inverse.

Une demande d'indemnisation au titre de la lutte antipollution bien étayée comporte généralement cinq catégories génériques d'information :

- l'enregistrement de l'information reçue ;
- les comptes rendus des réunions et des prises de décisions ;
- les rapports d'activités ;
- les registres des dépenses ; et
- les rapports sur l'efficacité et les résultats des actions.

Chaque catégorie est abordée plus en détail ci-dessous.

Enregistrement de l'information reçue

L'information est essentielle à l'efficacité de la gestion, du



▲ Figure 5 : Les comptes rendus des réunions tenues pour discuter et décider des options de lutte antipollution doivent être inclus dans la documentation en appui d'une demande d'indemnisation.

- déchets pollués à bord ;
- l'activité en cours et sa durée ;
- les cartes, photographies et descriptions des travaux effectués ; et
- le type et les caractéristiques des aéronefs ou des navires, avec les indicatifs d'appel des aéronefs ou les noms des navires.

Ces informations permettront de mieux comprendre la contribution de la ressource à la lutte antipollution et pourront être particulièrement utiles si de nombreux navires sont mobilisés à partir de ports différents (Figure 6).

Les feuilles de présence, fiches de travail et autres journaux d'activité du personnel et des équipements sont un élément important de la documentation requise pour étayer les demandes de remboursement des dépenses. En ce qui concerne les opérations de nettoyage du littoral, la zone affectée est souvent divisée en chantiers individuels, généralement délimités par des éléments naturels, tels que des baies ou des estuaires. Les rapports des chefs de chantiers (Figure 7) doivent être utilisés pour enregistrer les détails de chaque chantier et de tout ce qui est présent sur place, afin de pouvoir s'y reporter ultérieurement. Par exemple :

- nom du chantier et/ou son emplacement par rapport à des repères locaux ;
- type de littoral, par exemple plage de sable, quai ou mangrove ;
- dates et heures de l'activité ;
- niveau de la marée ;
- noms, affiliations, rôles et responsabilités des membres de chaque équipe de nettoyage ;
- niveau de pollution du chantier (voir le Guide d'Informations Techniques : *Reconnaissance des hydrocarbures sur les littoraux*) ;
- techniques de nettoyage employées ;
- progrès réalisés pendant la période couverte par le rapport (ex. la longueur de plage nettoyée) ;
- type et quantité de consommables utilisés (ex. absorbant, équipement de protection individuelle et outils manuels) ;
- type et quantité de déchets collectés ; et
- équipement et autres ressources employés sur le chantier : récupérateurs, pompes, grues, camions, excavatrices, navires et cuves de stockage des déchets, ainsi que les fournisseurs de chaque ressource. L'équipement spécialisé doit être décrit pour permettre une bonne compréhension de son utilisation.



▲ Figure 8 : Le nettoyage et la réhabilitation de la faune génèrent parfois d'importantes demandes d'indemnisation. Les coûts peuvent inclure les frais de chauffage et d'éclairage des installations, les vêtements de protection du personnel et la nourriture des oiseaux.

Le personnel et une grande partie des équipements employés dans le cadre d'une opération de lutte antipollution sont très mobiles et peuvent se déplacer entre plusieurs chantiers au cours d'une même journée. Par exemple, les ouvriers peuvent être assignés à diverses tâches au gré des marées et les bennes peuvent être transférées régulièrement entre le littoral et les zones de stockage ou d'élimination des déchets. Dans les cas d'accidents couvrant une zone importante ou une longue distance, l'attribution d'un code à une ressource particulière et l'enregistrement électronique de ses mouvements peuvent être d'une utilité considérable pour déterminer comment, quand et où cette ressource particulière a été employée. L'élaboration d'un rapport d'activité qui rend compte de toutes les ressources et élimine les doublons est facilitée par le recours à un système d'information géographique (SIG) dont les relevés peuvent être soumis en appui d'une demande d'indemnisation. Avec l'aide de logiciels adaptés, les données ainsi obtenues permettent également de générer des tableaux susceptibles de faciliter la préparation d'une demande d'indemnisation. Les systèmes électroniques doivent cependant être réservés aux cas dans lesquels un avantage manifeste au niveau de la gestion de l'intervention ou des coûts de la préparation des demandes d'indemnisation peut être démontré.

Le suivi des déchets doit être effectué au fur et à mesure qu'ils sont générés par les opérations de nettoyage, par exemple à partir de chaque navire antipollution et de chaque chantier et jusqu'au traitement final, en passant par le stockage temporaire. Cette information peut aider la gestion de la lutte antipollution en donnant une idée claire des travaux de nettoyage entrepris et de la quantité globale de déchets produite. Les tickets de pont bascule et les bordereaux de suivi permettront de vérifier la quantité de déchets transportés. Les relevés de débit des pompes sur les camions citernes, à bord des navires antipollution ou aux stations de réception des déchets permettront d'enregistrer le volume de déchets liquides.

Les stations de nettoyage et de réhabilitation de la faune peuvent exiger des ressources et un effort logistique considérables. Un suivi détaillé de l'opération est nécessaire, y compris les effectifs, les travaux entrepris pour équiper les locaux, l'équipement, les vêtements de protection, les médicaments, la nourriture etc. destinés aux animaux et aux travailleurs (Figure 8). Un inventaire des animaux ou des oiseaux pris en charge doit également être tenu.

Les photographies constituent des preuves extrêmement utiles du niveau de pollution, des travaux entrepris et des ressources mises en œuvre sur un site particulier. L'inscription de la date, de l'heure et du lieu sur les images facilitera l'inventaire et l'identification des activités par la suite.

Registre des dépenses

Même en cas d'accident de faible ampleur, la lutte antipollution peut faire intervenir plusieurs organisations différentes. En plus d'utiliser ses ressources propres, chacune peut dépenser des sommes relativement importantes en marchandises et services, à l'achat ou à la location. Le dossier des dépenses qui en résulte, avec les appels d'offres, les ordres d'achat et de vente, les accords d'affrètement ou de location, les contrats, les factures, les bordereaux de livraison, les bons d'achat, les reçus, etc. peut être complexe et comprendre des centaines ou des milliers de documents individuels. Par conséquent, il est important d'établir un système ordonné d'enregistrement et de classement des documents, dès que possible après le début des opérations de lutte antipollution.

Les tableaux et bases de données électroniques accélèrent la

saisie des données et le calcul des coûts mais il convient de veiller à ce que les justificatifs des dépenses soient référencés de manière logique. Même si les documents numérisés peuvent être directement rattachés aux coûts correspondants à l'intérieur d'une base de données, il est vivement conseillé aux demandeurs de conserver les originaux.

Dans les administrations locales, les entreprises privées de lutte antipollution, et de nombreuses autres structures, le service de comptabilité se charge de l'enregistrement des dépenses. Une marée noire peut toutefois rapidement dépasser les capacités existantes et nécessiter une assistance complémentaire temporaire pour veiller à ce que l'information soit enregistrée avec un minimum de décalage.

Selon l'ampleur de l'accident, il peut être impossible d'avoir une indication précise du coût global de la lutte antipollution avant un certain temps. Il est toutefois souvent nécessaire de pouvoir obtenir une estimation des coûts encourus régulièrement tout au long de la période d'intervention afin de préparer les demandes d'indemnisation et de notifier les autorités compétentes. La mise en place d'un système de suivi des coûts dès le début d'une opération peut renforcer l'efficacité opérationnelle tout en permettant de cerner et de rationaliser les principaux postes de dépenses.

Rapports sur l'efficacité et les résultats des actions

Les sources d'information décrites ci-dessus donnent une idée de l'efficacité et des résultats des activités. Par exemple, l'utilisation de main-d'œuvre et d'équipement, telle qu'elle est enregistrée dans les procès-verbaux de réunions, sur les tableurs, etc. permettra de déterminer l'effort requis et les résultats de l'activité en question. D'autres sources, telles que les études de sites, le suivi post-déversement et les comptes rendus de l'accident et de la lutte antipollution seront également utiles.

Préparation d'une demande d'indemnisation au titre du nettoyage

Différentes organisations et différents individus sont en droit de former une demande d'indemnisation à la suite d'un déversement d'hydrocarbures. Dans le cas d'une marée noire, des centaines, voire des milliers de demandes d'indemnisation peuvent être reçues.

L'organisation et la coordination de la préparation des demandes d'indemnisation est importante pour veiller à ce que certains coûts



▲ Figure 9 : Personnel militaire mobilisé pour participer au nettoyage du littoral. Une demande d'indemnisation au titre des coûts associés à leur contribution peut être soumise directement par l'armée ou dans le cadre d'une demande globale par les pouvoirs publics.

ne soient ni omis ni dupliqués. Dans certains cas, les principales organisations peuvent choisir de regrouper toutes les demandes d'individus et d'autres organisations en une seule (Figure 9), ce qui peut être utile pour les instances chargées de l'évaluation. Néanmoins, dans de nombreux cas, cette méthode peut être inappropriée ou les demandeurs peuvent préférer soumettre des demandes individuelles. Les demandes soumises peuvent alors varier énormément en complexité et en qualité.

Lorsque toutes les composantes de la demande ont été établies, les pièces justificatives peuvent être rassemblées et la demande préparée. Le montant total réclamé peut être présenté dans une lettre expliquant le motif de la demande et la contribution du demandeur à la lutte antipollution. Ce total correspond à la somme des composantes individuelles de la demande et peut être résumé sur une seule grille jointe aux pièces justificatives (Figure 10).

À titre d'exemple, une demande d'indemnisation soumise par une autorité nationale et couvrant toute la période de la lutte antipollution peut inventorier les composantes de la demande par activité, par exemple les activités aériennes, en mer, sur le littoral et au poste de commandement. Une demande soumise par une autorité locale ou une entreprise de nettoyage peut être divisée en fonction des chantiers individuels ou des périodes de travail. Dans de nombreux cas, les composantes de la demande sont ordonnées en fonction du coût de l'équipement possédé ou loué, du personnel employé ou engagé temporairement, des frais accessoires de personnel, des achats de consommables et des prestations tierces. Dans tous les cas, les coûts doivent être rattachés aux chantiers où les ressources ont été déployées.

 Garde-côtière nationale	
Demande d'indemnisation au titre des frais de lutte antipollution suite à un rejet d'hydrocarbures d'un VRAQUIER ÉCHOUÉ	
Date du sinistre : 1/9/2011	
Date de soumission de la demande : 12/1/2012	
Ressources de la garde-côtière	
Activité aérienne	
1 Hélicoptères et autres aéronefs	139 975
Activité maritime	
2 Garde-côtes et vedettes	308 576
Ressources de lutte antipollution	
3 Véhicules et matériel de la garde-côtière	699 293
Personnel	
4 Traitements des effectifs de la garde-côtière	301 393
Dépenses	
5 Dépenses du personnel de la garde-côtière	55 621
Autres ressources	
Sous-traitants	
6 Coût de l'équipement en sous-traitance	100 145
7 Coût des effectifs en sous-traitance	379 623
Divers	
8 Autres prestations tierces et achats, y compris les consommables	111 102
Total	2 095 728

▲ Figure 10 : Exemple de synthèse d'une demande d'indemnisation au titre du nettoyage soumise par une garde-côtière nationale, illustrant les composantes typiques d'une demande.

Une ventilation détaillée des composantes de la demande, dressant un inventaire complet des articles d'équipement ou des travailleurs individuels, doit être préparée sur une grille séparée (Figure 11) avec références aux justificatifs correspondants. D'autres grilles peuvent être nécessaires, selon la complexité de la demande. Les pièces justificatives doivent être regroupées en fonction de la composante correspondante et numérotées dans l'ordre, ou identifiées et référencées d'une quelconque autre manière.

Les sections suivantes traitent des composantes potentielles d'une demande d'indemnisation au titre du nettoyage et décrivent la base sur laquelle les demandes de remboursement de coûts raisonnables peuvent reposer.

Ressources propres

En règle générale, le coût de l'utilisation de l'équipement qui appartient au demandeur est déterminé en multipliant la période d'utilisation par le tarif unitaire pour cette période. Il peut s'agir, par exemple, de récupérateurs fournis par un organisme gouvernemental, de navires appartenant à une entreprise de lutte antipollution ou une entreprise de sauvetage, ou bien de grues et excavatrices appartenant à une entreprise de travaux publics. La période d'utilisation peut être déterminée à partir des registres ou feuilles de présence.

Les demandes concernant l'utilisation d'aéronefs sont généralement basées sur le nombre d'heures de vol. Les frais d'atterrissage, les frais d'équipage, etc. sont ajoutés selon les besoins. Si les aéronefs sont retenus au sol par de mauvaises conditions météorologiques ou autres, un tarif stand-by journalier peut être applicable. En ce qui concerne les aéronefs militaires, une comparaison des tarifs

locaux pratiqués pour des aéronefs commerciaux analogues peut donner un tarif horaire approprié.

Le coût des navires est généralement basé sur un tarif journalier ou horaire, selon la durée de l'utilisation (Figure 12). Ce tarif est normalement fonction du coût annuel d'exploitation du navire. Pour obtenir un coût journalier approprié, la valeur du navire après amortissement, plus les frais de maintenance, d'inspection et d'exploitation, les salaires de l'équipage et l'assurance, est divisée par le nombre de jours de disponibilité du navire dans l'année. Dans la plupart des cas, le carburant est facturé en fonction de la quantité consommée pendant les opérations. Cela permet de veiller à ce que la demande d'indemnisation témoigne effectivement des coûts encourus par l'opérateur d'un navire des suites directes de l'accident.

D'autres méthodes, à base de formules ou de comparaisons et basées sur les caractéristiques du navire, peuvent également être applicables en l'absence de frais d'exploitation réels d'un navire, notamment dans le cas de remorqueurs et autres navires comparables. Ces méthodes doivent néanmoins produire des tarifs raisonnables et il convient de ne pas oublier que les formules conçues pour calculer les tarifs applicables aux travaux de sauvetage tiennent compte du risque inhérent à ces travaux ; le risque associé à la lutte antipollution a généralement tendance à être moindre.

En ce qui concerne l'équipement spécialisé de lutte antipollution, par exemple les récupérateurs et les barrages, un tarif raisonnable peut être déterminé en amortissant la valeur de l'équipement sur sa durée de vie attendue, puis en ajoutant les frais généraux

Déversement d'hydrocarbures d'un VRAQUIER ÉCHOUÉ – Coûts supportés par la garde-côtière nationale durant la semaine 1												
Équipement et consommables												
	Usage	Tarif		Jour 1	Jour 2	Jour 3	Jour 4	Jour 5	Jour 6	Jour 7	Usage total	Coût
Navire de servitude : 8 m, 60 CV	Utilisé	500	/jour	1	1	1		1	1	1	6	3 000,00
	Stand-by	200	/jour				1				1	200,00
Barrage gonflable : 2000 mm	Utilisé	8	/m/jour		200	200	200	200	100	100	1 000	8 000,00
	Stand-by	3	/m/jour	200					100	100	400	1 200,00
Ancres de barrage	Utilisé	1	pièce/jour		20	25	27	27	15		110	110,00
	Stand-by	0,5	pièce/jour	25	5				10	25	65	32,50
Récupérateur : 30 m ³ /h	Utilisé	250	/jour	1	1	1	1	1	1		6	1 500,00
	Stand-by	125	/jour							1	1	125,00
Cuve de stockage : 7,5 m ³	Utilisé	60	/jour	2	2	5	8	8	8	5	38	2 280,00
	Stand-by	20	/jour	6	6	3				3	18	360,00
Pompe à vis : 6"	Utilisé	200	/jour		1	1	1	2	2	1	8	1 600,00
	Stand-by	50	/jour	2	1	1	1			1	6	300,00
Nettoyeur haute pression	Utilisé	100	/jour				2	2	2	1	7	700,00
	Stand-by	50	/jour			2				1	3	150,00
Voiture : berline 4 portes		80	/jour	1	1	1	1	1	1	1	7	560,00
Voiture : 4x4		100	/jour			1	1	1	1	1	5	500,00
Camion : plateforme avec grue		160	/jour			1	1	1	1	1	5	800,00
Sous-total du coût de l'équipement :											16 357,50	
Barrage absorbant		15	Mètre		24		36		15		75	1 125,00
Feuilles absorbantes		1	Feuille		100		100	100			300	300,00
Pelles		7	pièce	20		5	15				40	280,00
Combinaisons de travail		4	pièce	20	30	30	40	20	20	10	170	680,00
Gants		2	paire	20	40	30	50	20	20	5	185	370,00
Bottes		10	paire	20	20	30	20	20	20		130	1 300,00
Sacs : 25 kg		0,5	pièce	20	50	100	80	30	30	5	315	157,50
Sacs : 1 tonne		8	pièce		5	5	4	2	2	5	23	184,00
Sous-total du coût des consommables :											4 396,50	

▲ Figure 11 : Exemple de tableur détaillant l'emploi du matériel et des consommables pendant une semaine de lutte antipollution. Chaque élément du matériel est identifié comme utilisé ou en stand-by, avec le tarif correspondant. La quantité de consommables utilisés est indiquée. Les consommables introduits sur le site mais non utilisés ne sont pas inclus. Le coût de chaque élément est calculé en multipliant l'usage total par le tarif. Des tableurs complémentaires indiqueraient l'utilisation de l'équipement et des consommables lors des périodes ultérieures et d'autres tableurs analogues indiqueraient l'utilisation et les coûts d'autres composantes d'une demande d'indemnisation, par exemple les aéronefs ou le personnel.



▲ *Figure 12 : Le coût de l'utilisation de navires antipollution spécialisés doit être basé sur le coût de l'exploitation du navire en prévoyant, dans les cas applicables, une marge de bénéfice.*

tels que le stockage, l'entretien et l'assurance. Les périodes d'amortissement varient en fonction du type d'équipement et sont basées sur la durabilité attendue. Pour les périodes d'utilisation prolongées, le tarif facturé doit diminuer une fois que la valeur de l'article a été atteinte, et tenir compte uniquement des frais de maintenance et d'exploitation, avec marge de bénéfice dans certains cas. Des tarifs dégressifs sur des périodes spécifiques peuvent également être appropriés pour tenir compte des coûts fixes moindres proportionnellement à un usage prolongé. Une fiche de description ou de spécification de l'équipement doit être jointe à la demande d'indemnisation.

Les tarifs appliqués aux ressources non spécialisées, telles que le matériel de travaux publics, les engins agricoles, le stockage des déchets, la restauration et l'équipement sanitaires, les abris démontables, l'éclairage et les véhicules, doivent être comparables à ceux pouvant être obtenus auprès de sociétés de location. Dans les cas appropriés, il convient d'expliquer si le tarif comprend le coût des chauffeurs et/ou opérateurs, du carburant et de l'équipement auxiliaire.

Les coûts associés aux ressources propres aux autorités publiques, qui auraient été encourus même si l'accident n'avait pas eu lieu, peuvent être recevables en vertu des régimes d'indemnisation en vigueur dans certains pays. La location de navires de la garde-côtière détournée de leurs activités normales pour répondre à un accident en est un exemple. Pour toutes les ressources publiques, notamment celles de l'armée, le tarif appliqué ne doit pas comprendre un niveau disproportionné de frais indirects, tels que les frais d'administration. Les frais indirects ne doivent pas être trop éloignés, en termes de temps et de distance, de l'accident. À titre d'exemple, le tarif appliqué aux navires militaires doit être représentatif de leur rôle dans la lutte antipollution et ne pas comprendre des frais correspondant à de l'équipement à bord qui ne serait pas normalement utilisé dans le cadre de l'intervention.

Le tarif appliqué peut varier en fonction du statut opérationnel de la ressource. Pour les périodes de location pendant lesquelles l'équipement n'est pas utilisé mais en stand-by ou en transit, ou lorsqu'un navire reste au port en raison de mauvaises conditions météorologiques ou lorsqu'il est en cours de nettoyage, un tarif « stand-by » réduit peut être approprié. Cette réduction témoigne de la contribution continue de la ressource à la lutte antipollution tout en tenant compte du manque d'usure et des économies de carburant, le cas échéant, lorsqu'elle n'est pas employée. Par conséquent, un enregistrement exact de l'utilisation et du statut

des ressources est nécessaire pour préparer correctement la demande d'indemnisation.

Eu égard aux ressources exploitées commercialement, un élément raisonnable de bénéfice est pris en compte, ce qui n'est pas le cas pour les ressources publiques. De même, un niveau raisonnable de frais d'administration peut être recevable sous forme de marge sur les frais encourus. Pour les demandes d'indemnisation importantes, un pourcentage de marge dégressif, appliqué à des intervalles monétaires précis, peut être approprié afin de témoigner d'un fardeau administratif proportionnellement inférieur. Il est néanmoins préférable d'inventorier le détail du coût et des dépenses du personnel administratif plutôt que d'appliquer une marge, afin de rendre compte des coûts réels supportés pour l'administration de la lutte antipollution.

Certains entrepreneurs proposent un système d'adhésion, selon lequel les ressources peuvent être utilisées à un tarif inférieur à celui pratiqué pour les non adhérents, moyennant une cotisation annuelle. Dans de tels cas, la cotisation peut couvrir les frais généraux annuels, tels que le stockage, l'entretien, etc. et le montant d'indemnisation réclamé pour l'utilisation des ressources concernées pendant la lutte antipollution doit être réduit en conséquence.

Ressources en sous-traitance ou en location

Une opération de lutte antipollution nécessite souvent des ressources additionnelles à celles possédées par l'organisation conduisant les opérations. Ces ressources peuvent être sous-traitées. Lorsque des ressources sont sous-traitées ou louées, des informations analogues à celles décrites ci-dessus sont requises pour calculer et étayer les dépenses réclamées. Des copies des contrats de location permettront de comprendre l'effet des conditions contractuelles sur la demande d'indemnisation.

Certaines ressources de lutte antipollution, telles que les avions d'épandage de dispersant ou les véhicules, font généralement l'objet de contrats de location ou d'affrètement à long terme, conclus avec les pouvoirs publics ou des organisations privées. Les demandes d'indemnisation portant sur l'utilisation de ressources louées ou affrétées doivent être très proches du coût de la location ou de l'affrètement. Par exemple, le coût de l'utilisation d'un véhicule peut être calculé en tant que proportion du coût de la location correspondant à la période d'utilisation pendant l'intervention.

En cas d'accident de grande ampleur, avec plusieurs niveaux de sous-traitance, il convient de veiller à ce que la somme de toutes les marges administratives appliquées à chaque niveau ne soit pas excessive.

Personnel

Une lutte antipollution peut comprendre un large éventail de personnel, dont des consultants spécialisés, des entrepreneurs, des équipages d'aéronefs et de navires, des employés de l'industrie ou du gouvernement, des intérimaires, des pompiers, des agents de police, des militaires, des résidents locaux et des bénévoles. Le coût de leur participation varie énormément, selon les niveaux de vie locaux et les niveaux de formation, ainsi qu'en fonction de leurs rôles et attributions dans la lutte antipollution.

Des feuilles de présence exactes et annotées doivent être conservées pour tout le personnel. Les informations contenues dans les comptes rendus de réunions, les rapports d'activités sur le littoral et les journaux de bord des aéronefs et des navires, peuvent être employées pour confirmer l'intervention du personnel. Le taux de rémunération doit être approprié pour les tâches entreprises

et en rapport étroit avec le coût de l'employé pour l'employeur au moment de sa contribution. Ce coût comprend la rémunération, les impôts nationaux et locaux, l'assurance, les frais généraux et les bénéfices dans les cas applicables. Les vêtements et l'EPI (équipement de protection Individuelle) fournis aux travailleurs sont généralement inventoriés séparément, en tant que consommables.

Pour les travailleurs salariés, un taux journalier est généralement appliqué, indépendamment de la longueur de la journée de travail. Les travailleurs non salariés sont normalement rémunérés à l'heure, avec majoration pour les heures antisociales, par ex. le soir, le week-end et les jours fériés. Lorsque le coût des opérateurs est inclus dans le tarif réclamé pour l'équipement, par exemple les chauffeurs de camions ou l'équipage de navires, la majoration heures supplémentaires doit s'appliquer à l'élément du tarif horaire correspondant au personnel uniquement et non pas au tarif de location du camion ou navire.

Le coût des salaires normaux du personnel permanent des autorités publiques, qui aurait été supporté par les autorités même si l'accident n'avait pas eu lieu, peut être recevable dans le cadre des régimes d'indemnisation de certains pays. Les demandes d'indemnisation doivent être limitées au personnel qui intervient suite à un accident, à savoir les employés chargés de la récupération de l'hydrocarbure à bord des navires, des travaux sur le littoral ou de la prise de décisions au sein du poste de commandement. De nombreux régimes d'indemnisation jugent irrecevable le coût du personnel situé en dehors de la zone de l'accident ou qui intervient uniquement pour des raisons politiques ou de relations publiques. En revanche, le coût du personnel chargé de l'enregistrement, du rassemblement et de la compilation des informations pour préparer et soumettre une demande d'indemnisation peut être recevable, à condition d'être proportionné au montant réclamé. Même lorsqu'un demandeur à tout fait pour soumettre une demande complète, les organismes chargés de l'évaluation demandent souvent des éclaircissements sur certains éléments. Par conséquent, la participation continue du demandeur peut être nécessaire, pour répondre aux questions et suivre la demande d'indemnisation jusqu'à son aboutissement. Le temps requis pour ces tâches doit être soigneusement enregistré pour le distinguer des autres travaux de lutte antipollution en cours.

Il est important de reconnaître que la participation de bénévoles aux opérations de nettoyage n'est pas sans coût. Même si cette main-d'œuvre est proposée à titre gratuit, chaque bénévole a besoin d'un certain niveau d'EPI, de nourriture, de transport jusqu'au chantier de nettoyage et d'encadrement compétent. Dans le cas des marées noires, un nombre important de bénévoles peut venir de l'extérieur de la zone locale et nécessiter hébergement et autres types d'assistance (Figure 13). Les bénévoles peuvent recevoir une indemnité journalière pour couvrir leurs frais, sauf si la nourriture et l'hébergement sont fournis séparément. Une assurance responsabilité civile peut aussi être nécessaire. Un registre des noms des bénévoles, de leurs chantiers et des activités qui leur sont confiées doit être tenu. Le pointage obligatoire à l'entrée et à la sortie des chantiers peut faciliter l'enregistrement de ces informations.

Frais de personnel

Les demandes d'indemnisation au titre des frais de nourriture et d'hébergement du personnel doivent être appuyées par les reçus et les factures des magasins, restaurants, cafétérias, hôtels, etc. Si les travailleurs habitent dans la localité, le coût du transport vers les chantiers de nettoyage ou les postes de commandement peuvent être basés sur les taux appropriés au kilomètre lorsqu'ils utilisent leurs propres véhicules. Sinon, des véhicules de location peuvent

être employés, ou des entreprises de transport locales engagées à cette fin. Les reçus, bons et billets pour tous les déplacements par avion et par train doivent être fournis. Les travailleurs peuvent recevoir une indemnité repas ou des entreprises locales peuvent être engagées pour la restauration sur place. Le nom, le rôle et la responsabilité des personnes qui supportent la dépense doivent être enregistrés et rapprochés des pièces justificatives pertinentes, du chantier et de l'activité correspondants.

Consommables/achats

Une opération de lutte antipollution nécessite l'utilisation et l'achat d'un large éventail d'articles. Les consommables, c'est-à-dire les dispersants, les absorbants, les EPI et les outils employés dans la lutte antipollution, l'encre, le toner et le papier des imprimantes employées pour enregistrer l'information et préparer une demande d'indemnisation, etc. peuvent soit être en stock et nécessiter un renouvellement de stock après la fin des travaux, soit être achetés spécialement.

L'achat de ressources non consommables peut être préférable à la location, notamment dans les situations où l'utilisation attendue risque d'être prolongée et où les frais de location pourraient dépasser le coût à l'achat. Les articles achetés, par exemple les pompes et autres ressources de lutte antipollution, ainsi que le mobilier, les ordinateurs et les téléphones portables pour le poste de commandement, peuvent avoir une valeur résiduelle après leur emploi dans le cadre d'un accident. Cette valeur dépendra de la période d'utilisation lors de l'accident et du potentiel de réutilisation pour des accidents futurs ou à d'autres fins après l'achèvement des travaux de nettoyage. La méthode habituelle consiste à déprécier les articles sur plusieurs années, selon les normes comptables locales, en allouant une fraction de cette période dans la demande d'indemnisation. Étant donné que les opérations de lutte antipollution suite à un déversement d'hydrocarbures peuvent lourdement solliciter les ressources, les articles qui sont considérés comme usés prématurément doivent être inventoriés et faire l'objet d'une explication.

La raison de l'utilisation d'articles consommables ou achetés dans la lutte antipollution, la date et le lieu de leur utilisation, ainsi que le coût d'achat sont autant de données à enregistrer. Il peut s'avérer difficile, surtout pendant la phase d'urgence d'une intervention majeure, de comptabiliser l'utilisation des achats en vrac, notamment des absorbants et de l'EPI, entre les entrepôts centraux et les zones de distribution locales, puis les chantiers ou les navires spécifiques. Pour cette raison, il convient de confier cette



▲ Figure 13 : La participation massive de bénévoles dans une opération de lutte antipollution peut se traduire par des dépenses importantes en vêtements de protection, nourriture et hébergement.



▲ *Figure 14 : La manutention, le stockage, le transport, le traitement et l'élimination des déchets peuvent être coûteux. Une attention particulière doit être accordée à l'enregistrement des quantités de déchets collectées, transportées et traitées.*

tâche à un personnel de logistique adéquatement expérimenté, capable de veiller à l'exactitude des enregistrements. Les bons de commande, fiches de sortie d'entrepôt, rapports d'inventaire, factures et reçus doivent être conservés et correctement indexés. Les reçus de carburant doivent être annotés de manière à identifier le navire, le véhicule ou l'engin pour lequel l'achat a été effectué.

Prestations tierces

Des prestations tierces additionnelles peuvent être requises pendant une lutte antipollution, par exemple pour nettoyer l'équipement, analyser des échantillons, modéliser et cartographier la trajectoire de l'hydrocarbure, fournir des conseils scientifiques ou des images satellites, assurer la sécurité des chantiers de nettoyage et stocker l'équipement, ainsi que pour stocker et traiter les déchets. Une documentation adéquate doit être produite pour permettre de parfaitement comprendre le service fourni et le calcul des coûts.

Le coût des services tels que l'eau, l'électricité, le téléphone (mobile et fixe) doit être appuyé par les justificatifs pertinents, en identifiant clairement l'élément de la facture qui correspond à la période de l'intervention.

Le stockage et le traitement des déchets peuvent constituer un élément important du coût total d'une opération de lutte antipollution (*Figure 14*). Les demandes d'indemnisation au titre de la gestion des déchets sont souvent basées sur le coût unitaire des déchets, au poids ou au volume. Dans les cas appropriés, une ventilation du coût unitaire est utile pour permettre de bien comprendre les éléments individuels, tels que le transport, le stockage, la manutention et le traitement final ou l'élimination des déchets, avec les factures appropriées jointes à la demande d'indemnisation.

Dommages aux biens

Les hydrocarbures peuvent causer des dommages graves à divers types de biens, résultant en des demandes d'indemnisation au titre du nettoyage, de la réparation ou du remplacement. Les éléments affectés sont le plus souvent les coques des bateaux de pêche et autres navires commerciaux ; les bateaux de plaisance ; les pontons ; le matériel de pêche (filets et casiers) ; les structures de mariculture (installations piscicoles, parcs à huîtres et à moules). Pour en savoir plus sur les déversements d'hydrocarbures et les pêcheries, consulter le Guide d'Informations Techniques de l'ITOPF : *Effets des hydrocarbures sur les pêches et la mariculture*

et les *Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et du traitement du poisson* publiées par les FIPOL⁴.

L'activité de nettoyage elle-même peut causer des dommages aux biens, par exemple aux routes ou aux sentiers empruntés par les travailleurs et les véhicules pour accéder aux chantiers. La réparation des véhicules, des navires et autres équipements endommagés des suites directes de leur emploi dans le cadre d'une opération de lutte antipollution peut être comprise dans une demande d'indemnisation mais devrait, en premier lieu, faire l'objet d'une demande auprès de l'assureur.

Si une demande d'indemnisation distincte n'est pas soumise au titre du nettoyage, une demande portant sur les coûts associés aux mesures de sauvegarde prises pour empêcher les dommages aux biens peut être jointe à une demande d'indemnisation pour dommages aux biens. Elle peut comprendre la pose de barrages de protection autour d'une installation de mariculture, de prises d'eaux industrielles ou d'un port de plaisance.

Informations en appui des demandes d'indemnisation au titre de dommages aux biens

Au minimum, des photographies des biens endommagés, avant et après les travaux de restauration, doivent être jointes en appui d'une demande d'indemnisation. Lorsque cela est pertinent et praticable, le demandeur ne peut se débarrasser du bien contaminé ou endommagé qu'avec l'accord préalable de l'organisation responsable de l'indemnisation. Une description détaillée de la cause du dommage doit également être fournie. Il convient, si possible, d'obtenir plusieurs devis avant d'engager des prestations de nettoyage ou de réparation, et de conserver l'ensemble des factures et des reçus. Une demande d'indemnisation portant sur le remplacement plutôt que sur la réparation d'un article endommagé doit être étayée par les devis estimatifs d'entreprises de nettoyage ou réparation, de fabricants, etc. et doit comprendre une explication de la raison pour laquelle l'article est passé par pertes et profits.

Pour de nombreuses demandes d'indemnisation au titre de dommages aux biens, une expertise sera nécessaire préalablement au début des travaux de restauration. Elle est généralement entreprise en conjonction avec les représentants de l'organisme chargé de l'indemnisation. L'expertise sert à confirmer le lien de causalité entre le dommage et l'accident, à corroborer le niveau de contamination ou autres dommages et à conseiller sur les travaux appropriés à entreprendre (*Figure 15*).

L'évaluation des demandes d'indemnisation au titre de dommages aux biens tient souvent compte de l'état et de l'âge du bien avant la contamination, et les remboursements ne sont généralement pas accordés selon le principe de rééquipement à neuf. Par exemple, les paiements pour le remplacement de matériel de pêche pollué proche de sa fin de vie utile font l'objet de déductions. Il convient donc de joindre les reçus à la demande d'indemnisation. Des déductions sont également possibles pour tenir compte de l'amélioration du bien, par exemple lorsqu'une route gravillonnée est goudronnée. Ce type d'amélioration doit être pris en compte dans la préparation de la demande d'indemnisation.

Préjudices économiques

Les recettes des entreprises, organisations et individus peuvent être affectées, entraînant des préjudices économiques directement

⁴ www.iopcfund.org/publications.htm



▲ *Figure 15 : Pelouse littorale gravement endommagée par la circulation d'engins lourds en provenance d'un littoral pollué. Une demande d'indemnisation au titre de sa réhabilitation nécessiterait une expertise pour établir le niveau exact de dommages et toute amélioration pouvant éventuellement résulter des travaux.*



▲ *Figure 16 : Cage à poissons polluée en cours de nettoyage. Tout manque à gagner résultant de la pollution peut donner lieu à une demande d'indemnisation au titre d'un préjudice économique consécutif.*



▲ *Figure 17 : Le nettoyage d'une plage peut avoir une incidence sur le nombre global de touristes dans la région et donner lieu à des demandes d'indemnisation au titre d'un préjudice économique pur par plusieurs entreprises.*

attribuables au déversement d'hydrocarbures. Ce type de préjudices peut être divisé en préjudices consécutifs et préjudices économiques purs.

Les demandes d'indemnisation au titre de préjudices économiques résultant d'un déversement d'hydrocarbures sont soumises, dans la plupart des cas, par les secteurs de la pêche et du tourisme. Un large éventail d'arrangements financiers et opérationnels a été adopté dans ces secteurs, à l'échelle mondiale. Par conséquent, les informations précises qu'un demandeur particulier peut fournir en appui d'une demande d'indemnisation sont très diverses et dépendent des circonstances précises du préjudice économique. Pour cette raison, les informations suivantes sont axées sur certains des problèmes le plus souvent rencontrés eu égard aux demandes d'indemnisation présentées au titre de préjudices économiques, notamment dans les secteurs de la pêche et de la mariculture.

Préjudice consécutif

Les demandes d'indemnisation au titre d'un préjudice consécutif découlent généralement de la contamination de navires de pêche, de matériel de pêche, d'installations de mariculture (Figure 16) ou d'équipements touristiques, qui empêche leur utilisation ultérieure. Le manque à gagner pendant que les articles pollués

sont nettoyés ou remplacés peut constituer la base d'une demande d'indemnisation au titre d'un préjudice consécutif. En complément de la documentation requise pour confirmer les dommages aux biens, des justificatifs du manque à gagner sont également nécessaires. À cet égard, l'information à fournir en appui des demandes d'indemnisation au titre de préjudices consécutifs à l'accident est comparable à celle à fournir en appui de demandes au titre de préjudices économiques purs. Les deux sont traités ensemble ci-dessous.

Préjudice économique pur

Des demandes d'indemnisation au titre d'un préjudice économique pur sont formées même si aucun dommage aux biens ne s'est produit, par exemple si l'hydrocarbure en mer empêche une flotte de pêche de quitter le port, ou si l'accès à un site touristique est bloqué par les activités de lutte antipollution (Figure 17). La couverture médiatique d'une marée noire peut également entraîner une perte de confiance du marché, qui peut à son tour dissuader les touristes de se rendre dans une région côtière, ou bien dissuader le public de consommer des fruits de mer de crainte qu'ils ne soient contaminés. Bien qu'acceptées par les régimes internationaux d'indemnisation, les demandes au titre d'un préjudice économique pur ne sont pas recevables dans certaines juridictions nationales. Lorsque ces demandes sont acceptées, les pertes peuvent être constatées sur un bilan financier uniquement, plutôt qu'en tant que conséquence des dommages aux biens. Ainsi, pour un grand nombre de ces demandes d'indemnisation, les pièces justificatives les plus importantes sont les copies de la comptabilité de l'entreprise ou autres états financiers.

Par mesure de précaution afin de protéger la santé publique, les autorités peuvent imposer des restrictions sur les activités de pêche et la vente de fruits de mer par les commerçants, les hôtels et les restaurants de la zone côtière affectée par le déversement d'hydrocarbures. Toute restriction de pêche doit être gérée sur un plan technique, pour veiller à ce que les critères applicables pour imposer, maintenir et lever les restrictions soient clairement compris. Les demandes d'indemnisation pour interruption d'activité due à des restrictions de pêche doivent être appuyées par des copies de tous les avis pertinents émis par les autorités. Il est à noter que même si les restrictions de pêche rendent illégale la poursuite d'activités de pêche, certaines demandes d'indemnisation peuvent être considérées irrecevables si les restrictions ont été imposées ou maintenues sans justification technique suffisante.



▲ Figure 18 : Dans le cas de la pêche de subsistance, il est fréquent qu'aucune comptabilité ne soit disponible pour étayer une demande d'indemnisation. D'autres moyens et sources d'information peuvent parfois être employés pour déterminer les pertes.



▲ Figure 19 : Prises mises en vente en criée. Les revenus de vente détaillés faciliteront l'évaluation des demandes d'indemnisation au titre de préjudices résultant d'un déversement d'hydrocarbures.

Préparation d'une demande d'indemnisation au titre d'un préjudice économique

La première étape de la préparation d'une demande d'indemnisation au titre d'un préjudice économique consiste généralement à prouver une activité commerciale particulière. Par exemple, étant donné que la pêche demande souvent l'obtention d'un permis, il est possible de fournir la preuve d'une cotisation à une coopérative de pêche ou les papiers d'immatriculation d'un navire. De même, les opérateurs touristiques étant eux aussi, en règle générale, tenus d'obtenir certains permis, les copies des documents pertinents doivent être fournies. Bien que les activités illicites ou non réglementées soient tolérées dans quelques pays, elles peuvent poser des difficultés au niveau de l'acceptation de certaines demandes d'indemnisation.

Les règlements officiels en matière de permis et de taxes dans certains pays n'exigent pas que la pêche à petite échelle soit déclarée. Par ailleurs, la pêche de subsistance ou artisanale (Figure 18) peut servir à fournir la nourriture quotidienne ou des fruits de mer à troquer sans qu'il y ait de transactions financières. Ensemble, ces facteurs rendent problématique l'évaluation de nombreuses demandes d'indemnisation car les pêcheurs sont souvent dans l'incapacité de fournir des pièces justificatives en appui de leurs demandes, autres que des rapports verbaux de leurs activités. Dans de telles situations, il est important que les demandeurs, les experts désignés (y compris l'ITOPF), les autorités locales, les responsables de la pêche et les autres parties concernées collaborent pour dresser un tableau financier réaliste des pêches touchées lors d'un déversement. Le processus peut être long et nécessiter à la fois un travail de terrain et une collecte de données considérables. Une approche analogue peut être nécessaire pour le tourisme et d'autres types de petites entreprises.

Lorsqu'une comptabilité existe, des copies des comptes des trois années au moins précédant l'accident doivent être fournies pour permettre de bien comprendre l'activité et les tendances commerciales normales, ainsi que les effets sur les recettes attribuables au déversement d'hydrocarbures (Figures 19 et 20). Si les circonstances le permettent, la comptabilité d'une période après l'accident peut également être fournie. À défaut d'une comptabilité, des copies des écritures de la société, les reçus des diverses taxations, les notes de prises et de vente, les reçus pour l'achat d'aliments pour poissons, de glace et de carburant, un calendrier de l'activité de pêche, les plans d'alimentation et

Année	Mois	Prises (kg)	Prix courant moyen (coût au kg)	Prix de vente des prises
2005	Janvier	300	1,4	420
	Février	1 201	1,44	1 729
	Mars	378	1,45	548
	Total	1 879		2 698
2006	Janvier	405	1,49	603
	Février	1 105	1,51	1 669
	Mars	312	1,5	468
	Total	1 822		2 740
2007	Janvier	314	1,5	471
	Février	216	1,57	339
	Mars	222	1,56	346
	Total	752		1 156

Traites/entretien du navire	Équipage	Carburant	Glace	Électricité	Total Coûts	Bénéfices
155	125	54	10	14		
175	432	167	45	32		
155	200	32	15	16		
485	757	253	70	62	1 627	1 071
165	145	59	10	17		
174	500	179	50	38		
145	210	38	15	13		
484	855	276	75	68	1 758	982
134	145	60	10	17		
120	110	50	10	11		
145	254	34	15	15		
399	509	144	35	43	1 130	26

▲ Figure 20 : Exemple de données fournies en appui d'une demande d'indemnisation au titre d'un manque à gagner pour le propriétaire d'un chalutier. Le déversement qui s'est produit en février 2007 a causé la fermeture des pêches pendant ce mois, résultant en des prises considérablement inférieures par rapport à la même période les deux années précédentes. Bien que des économies aient été réalisées au niveau des frais d'exploitation (maintenance des bateaux, équipage, carburant, glace, etc.), le bénéfice global a été réduit. Une analyse plus poussée serait nécessaire pour déterminer si le préjudice aurait pu être atténué, par exemple en pêchant dans une autre zone, loin du déversement d'hydrocarbures.

de récolte, peuvent tous être requis en appui d'une demande d'indemnisation présentée par des entreprises de pêche. Pour les entreprises de tourisme, les mêmes types de pièces justificatives peuvent être nécessaires avec les détails, par exemple, du nombre de chambres d'hôtel ou d'emplacements de camping réservés, du nombre de clients d'un restaurant servis, ou de billets d'entrée vendus dans le cas d'une attraction.

À l'instar des demandes d'indemnisation au titre de dommages aux biens, une expertise de l'entreprise du demandeur peut être requise pour confirmer le préjudice économique allégué, ainsi que pour établir si celui-ci peut être atténué ou réduit en envisageant d'autres sources de revenu.

Si les circonstances ne permettent pas qu'une expertise ait lieu, une description complète de l'activité du demandeur doit être fournie pour faciliter l'évaluation. Par exemple, pour les demandes d'indemnisation soumises par le secteur de la pêche et de la mariculture, un demandeur peut fournir les détails des espèces élevées ou prises, des cycles de production, des facteurs saisonniers et météorologiques, des types d'équipement et des clients. Un hôtelier peut fournir une description des équipements, des réservations, de la démographie des visiteurs et des attractions à proximité. Comme dans le cas des demandes d'indemnisation au titre du nettoyage, il est souvent préférable de fournir trop d'informations plutôt que l'inverse.

Les économies réalisées en raison des restrictions d'activité doivent être notées et prises en compte dans la demande d'indemnisation, par exemple les économies de carburant sur les navires de pêche restés au port ou la réduction des frais de nourriture des clients d'un hôtel due aux annulations de réservations.

Rares sont les commerces qui fonctionnent de manière isolée. Par conséquent, les entreprises ou les individus qui dépendent de commerces touchés directement par le déversement d'hydrocarbures peuvent également être affectés : fournisseurs d'aliments pour poissons, entreprises de transformation du poisson, grossistes en poisson, commerces d'accastillage, fournisseurs d'hôtels, etc. Une demande d'indemnisation au titre d'un préjudice économique formée par l'un de ces intéressés doit contenir les mêmes informations que celles formées par les entreprises ou individus directement touchés, et doit également comprendre les détails des arrangements contractuels entre le demandeur et le fournisseur ou l'acheteur, s'ils sont disponibles. Une situation analogue peut se produire avec l'équipage d'un navire de pêche lorsque la rémunération prend la forme d'un salaire, d'une part des bénéfices liés à la prise ou d'une combinaison des deux. Dans ce cas, les arrangements concernant la rémunération de l'équipage doivent être détaillés et, dans les cas appropriés, une attestation de renonciation émanant de l'équipage doit être fournie pour indiquer que toutes les demandes d'indemnisation pour un navire de pêche seront présentées solidairement.

Il est important de noter qu'il doit exister un lien clair et étroit entre les préjudices économiques allégués et le déversement d'hydrocarbures. Par ailleurs, les demandeurs doivent prouver qu'ils ont pris des mesures raisonnables pour atténuer leurs pertes ; par exemple, un restaurant peut changer de fournisseur de fruits de mer ou une entreprise peut réduire ses dépenses variables pour la période pendant laquelle elle ne peut pas fonctionner. La documentation nécessaire pour établir le lien de causalité, entre autres critères, est variée et particulière aux demandeurs individuels.

Le niveau de recettes ou de bénéfices d'une entreprise varie, parfois considérablement, de jour en jour, de saison en saison ou d'année en année et peut être influencé par de nombreux

facteurs indépendants d'un déversement d'hydrocarbures. Une crise économique nationale ou une saison de mauvais temps, par exemple peuvent réduire le nombre de touristes. Ou encore, les variations naturelles de ponte et de recrutement peuvent augmenter ou diminuer les stocks de poissons adultes et les quantités de poissons prises. Il est important de distinguer les préjudices subis des suites directes du déversement d'hydrocarbures de ceux pouvant se produire en l'absence de déversement. L'identification et la quantification des seuls préjudices économiques attribuables à un déversement d'hydrocarbures sont souvent complexes et peuvent nécessiter l'assistance d'experts, ainsi que des expertises entreprises conjointement avec d'autres parties.

Les entreprises de pêche et de tourisme ont la possibilité de monter une campagne de marketing pour contrer la mauvaise publicité générée par un déversement. Elle peut prendre la forme d'annonces télévisées, radiodiffusées ou publiées dans les journaux, dont le coût doit être détaillé dans une demande d'indemnisation. Des informations complémentaires peuvent être requises, telles que les dates et le public ciblé par la campagne, ainsi que les résultats mesurables. Il est prudent de discuter le plus tôt possible des objectifs de toute campagne de marketing avec les organismes d'indemnisation.

Dans les cas complexes, un demandeur peut juger approprié d'engager des conseillers pour l'aider à préparer une demande d'indemnisation. Les conseillers doivent être adéquatement qualifiés et posséder une connaissance approfondie du processus de demande d'indemnisation et de la documentation requise. Certains régimes prévoient le remboursement des frais raisonnables engagés pour l'intervention de conseillers. Ces frais doivent cependant être proportionnés aux préjudices subis et aux travaux entrepris. L'ITOPF et les autres experts désignés par l'organisme chargé de l'indemnisation peuvent être en mesure de conseiller sur la préparation de demandes d'indemnisation.

Domages à l'environnement

Le suivi d'une zone affectée par un déversement d'hydrocarbures peut être nécessaire pour diverses raisons, y compris pour déterminer l'étendue et la durée des opérations de nettoyage, ainsi que le niveau de contamination du littoral ou des espèces biologiques. Il peut varier des simples observations visuelles intermittentes à une campagne complète d'échantillonnage et d'analyse sur une certaine période. Un échantillonnage peut également être requis pour permettre l'identification de l'hydrocarbure. Il est préférable que les programmes de suivi soient convenus avec l'organisme chargé de l'indemnisation préalablement au commencement des travaux.

La documentation nécessaire en appui des demandes d'indemnisation au titre des dommages à l'environnement varie. Les demandes portant sur des activités d'échantillonnage doivent comprendre la raison des travaux, les informations essentielles sur le type d'échantillon (par ex. hydrocarbure, eau, sédiment ou organismes marins), la date et le lieu de prélèvement des échantillons, ainsi que la date et la méthode d'analyse. Les rapports ou avis consultatifs basés sur les résultats des programmes de suivi doivent également être fournis. De plus amples informations sont données dans le Guide d'Informations Techniques de l'ITOPF *Échantillonnage et suivi des déversements d'hydrocarbures en mer*.

Aux termes des régimes internationaux d'indemnisation, les demandes au titre de préjudices économiques subis des suites d'un dommage à l'environnement et des frais de réhabilitation peuvent être considérées. La documentation requise en appui de ce type de préjudice économique est semblable à celle décrite ci-

dessus, à savoir les justificatifs financiers et les détails de l'activité commerciale du demandeur.

Les demandes d'indemnisation au titre de travaux pour réhabiliter des ressources endommagées et favoriser le rétablissement naturel sont acceptables en vertu des conventions internationales uniquement si certains critères sont remplis. Les coûts doivent être détaillés de manière à expliquer clairement les travaux entrepris. Les demandes d'indemnisation fondées sur des calculs effectués selon des modèles théoriques et les demandes d'indemnisation au titre de pertes de fonction de l'environnement en soi sont reconnues par certains régimes d'indemnisation nationaux et régionaux mais ne sont pas recevables aux termes des régimes internationaux. De plus amples informations sont données dans le Guide d'Informations Techniques de l'ITOPF *Effets de la pollution par les hydrocarbures sur l'environnement*.

Soumission des demandes d'indemnisation

Sous sa forme la plus élémentaire, une demande d'indemnisation doit inclure l'identité et les coordonnées du demandeur, le nom de l'accident (généralement le nom du navire), le montant réclamé et le motif de la demande. Bien qu'une demande soumise sous cette forme puisse servir de notification d'intention, elle est généralement insuffisante pour permettre une évaluation. Un complément d'information non négligeable sera donc requis.

Les pièces justificatives fournies sous forme de cartons entiers de factures, relevés et autres documents non référencés nécessiteront

un effort supplémentaire considérable avant même de pouvoir entreprendre une évaluation. Dans le cas des marées noires, la documentation en appui des demandes d'indemnisation peut être volumineuse et doit idéalement être soumise sous une forme pouvant être facilement comprise par les organisations et les experts chargés de l'évaluation. En particulier, une description des factures, écritures et autres documents doit être fournie pour expliquer leur pertinence par rapport à l'accident et en quoi ils étayent la demande d'indemnisation. Ces documents doivent également être référencés pour permettre leur rapprochement des composantes individuelles de la demande d'indemnisation. Des synthèses des demandes d'indemnisation et des tableaux détaillés des chiffres, soumis sous un format électronique utilisable – de préférence sous forme de tableaux – rendent inutile la transcription des détails d'une demande par les individus responsables de l'analyse. En outre, l'évaluation des demandes d'indemnisation étant souvent un travail d'équipe entre les experts nationaux et internationaux, la soumission des documents par moyen électronique peut faciliter le processus, notamment s'il y a besoin de traduction. Il est cependant important de noter que la soumission d'une demande d'indemnisation bien documentée ne signifie pas forcément qu'elle sera recevable et qu'elle aboutira.

Des frais imprévus peuvent être encourus après la soumission d'une demande d'indemnisation. S'ils sont relativement peu importants, la demande originale peut être modifiée pour les inclure, au risque de retarder le processus d'évaluation. Il est également possible de soumettre une demande supplémentaire ultérieurement, sachant que dans de nombreuses juridictions, y compris les conventions internationales, des prescriptions empêchent les demandes d'indemnisation d'être acceptées après expiration d'une période prédéfinie suivant l'accident.

L'essentiel

- Les préjudices subis à la suite d'un déversement d'hydrocarbures par un navire doivent être notifiés à l'armateur dès que possible.
- Sous sa forme la plus élémentaire, une demande d'indemnisation doit inclure l'identité du demandeur, le nom de l'accident, le montant réclamé et le motif de la demande.
- Le type de documentation complémentaire requise dépend du type de demande d'indemnisation.
- Pour les demandes d'indemnisation au titre du nettoyage, la qualité des pièces justificatives est améliorée par les mesures prises pour enregistrer et conserver l'information dès le départ.
- La responsabilité de la conservation de pièces justificatives revient à l'ensemble du personnel. La collecte des informations nécessaires en appui d'une demande d'indemnisation doit être confiée à une personne ou un groupe spécifique et prévue dans les plans d'intervention d'urgence.
- Les comptes rendus de toutes les réunions, activités et dépenses doivent être conservés car il est préférable d'archiver trop d'information que pas assez.
- Les demandes d'indemnisation au titre du nettoyage doivent être structurées de manière à distinguer les composantes individuelles et être basées sur des tarifs raisonnables pour les travaux entrepris dans le cadre de la lutte antipollution.
- Les demandes d'indemnisation au titre de dommages aux biens nécessitent, dans de nombreux cas, une expertise indépendante pour déterminer l'étendue des dommages et les travaux de réparation appropriés.
- Les demandes d'indemnisation au titre de préjudices consécutifs et de préjudices économiques purs, notamment dans les secteurs du tourisme et de la pêche, doivent être étayées par une comptabilité complète des dépenses et des recettes et par des informations détaillées sur les ventes.
- Dans le cas des petits commerces de subsistance, ces données risquent de ne pas être disponibles et d'autres moyens de confirmer les préjudices seront éventuellement nécessaires.
- Finalement, c'est au demandeur qu'il incombe de prouver ses pertes.

GUIDES D'INFORMATIONS TECHNIQUES

- 1 Observation aérienne des déversements d'hydrocarbures en mer
- 2 Devenir des déversements d'hydrocarbures en mer
- 3 Utilisation des barrages dans la lutte contre la pollution par les hydrocarbures
- 4 Utilisation des dispersants dans le traitement des déversements d'hydrocarbures
- 5 Utilisation des récupérateurs dans la lutte contre la pollution par les hydrocarbures
- 6 Reconnaissance des hydrocarbures sur les littoraux
- 7 Nettoyage des hydrocarbures sur les littoraux
- 8 Utilisation de matériaux absorbants dans la lutte contre la pollution par les hydrocarbures
- 9 Traitement et élimination des hydrocarbures et des débris
- 10 Direction, commandement et gestion des déversements d'hydrocarbures
- 11 Effets de la pollution par les hydrocarbures sur les pêches et la mariculture
- 12 Effets de la pollution par les hydrocarbures sur les activités sociales et économiques
- 13 Effets de la pollution par les hydrocarbures sur l'environnement
- 14 Échantillonnage et suivi des déversements d'hydrocarbures en mer
- 15 Préparation et soumission des demandes d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
- 16 Planification d'urgence en cas de déversement d'hydrocarbures en mer
- 17 Intervention en cas d'accident chimique en mer

L'ITOPF est une organisation à but non lucratif, fondée au nom des armateurs du monde entier et de leurs assureurs. Sa mission : contribuer à l'efficacité des interventions de lutte contre la pollution en cas de déversements en mer d'hydrocarbures, de produits chimiques et autres substances dangereuses. De l'intervention d'urgence à la formation, l'éventail de services proposés comprend également l'apport de conseils techniques en matière de nettoyage, l'évaluation des dommages causés par la pollution et l'aide à la préparation de plans d'intervention en cas de déversement. Source d'informations exhaustives sur la pollution marine par les hydrocarbures, l'ITOPF publie ce document dans le cadre d'une série de guides basés sur l'expérience de son personnel technique. L'information qu'il contient peut être reproduite avec la permission expresse préalable de l'ITOPF. Pour tout renseignement complémentaire, merci de vous adresser à :



ITOPF Ltd

1 Oliver's Yard, 55 City Road, London EC1Y 1HQ, Royaume-Uni

Tél: +44 (0)20 7566 6999
Fax: +44 (0)20 7566 6950
24h: +44 (0)20 7566 6998

E-mail: central@itopf.org
Web: www.itopf.org