



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 opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde

Édition de 2018



Le texte original des présentes directives a été approuvé en avril 2015 par le Conseil d'administration du Fonds de 1992, agissant au nom de l'Assemblée du Fonds de 1992.

Cette édition 2018 comporte des modifications rédactionnelles mineures, dont aucune n'affecte le sens et le fond du texte, et intègre la nouvelle adresse des locaux des FIPOL, ainsi que leur nouveau logo.

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

Pages 7, 11 et 24: AMOSC

Pages 10 et 31: FIPOL

Pages 16, 22 et 27: Corbis Images

Page 19: ITOPF

Page 21: Shutterstock

Page 28: TJ Alex | Dreamstime.com

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 opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde

Édition de 2018

Telles qu'approuvées en avril 2015 par le Conseil d'administration du Fonds de 1992, agissant au nom de l'Assemblée du Fonds de 1992.



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?	4
Quand le Fonds de 1992 intervient-il?	4
Pourquoi le coût des mesures de sauvegarde est-il remboursé?	5
2. Qui peut formuler une demande d'indemnisation?	6
3. Que faut-il faire en cas de pollution par les hydrocarbures?	8
4. Quelles demandes sont recevables?	9
Généralités	9
Coûts supplémentaires et coûts fixes	11
5. Quels coûts sont couverts?	12
Missions d'observation dans les airs, en mer et au sol	12
Aéronefs	12
Navires	13
Équipement spécialisé	15
Nettoyage du littoral	16
Personnel	16
Consommables	17
Articles achetés	17
Équipement endommagé	17
Qu'entend-on par propre?	18
Élimination des déchets	19
Opérations d'assistance	20
Récupération d'hydrocarbures de navires-citernes naufragés	20
Nettoyage et rétablissement de la faune sauvage mazoutée	20
Coûts administratifs	20
Recours à des conseillers	21
6. Quand faut-il présenter la demande d'indemnisation?	22
7. Comment formuler une demande d'indemnisation?	23
Où se procurer un formulaire de demande d'indemnisation et comment le soumettre?	23
Quels renseignements faut-il fournir?	24
Pièces justificatives	25
Que se passe-t-il en cas de registres insuffisants ou en l'absence d'éléments de preuve?	29
8. Comment les demandes d'indemnisation sont-elles évaluées et comment les paiements sont-ils effectués?	30
9. Contacter les FIPOL	32
ANNEXE	33

Préface

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) est un guide pratique général de la formulation des demandes d'indemnisation des préjudices causés par des hydrocarbures déversés d'un navire-citerne. La présente publication concerne plus particulièrement les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde. Elle a pour but d'aider les demandeurs dans leur décision de présenter ou non une demande d'indemnisation du coût de ces opérations et, le cas échéant, de les accompagner dans leurs démarches. Bien que les demandes d'indemnisation au titre de préjudices subis dans d'autres secteurs (pêche, mariculture, tourisme et autres industries côtières) soient également recevables, seules les demandes de remboursement du coût des opérations de nettoyage et autres mesures de sauvegarde sont traitées ici. Les demandeurs d'autres secteurs sont invités à consulter le Manuel des demandes d'indemnisation et la section 'Publications' du site Web des FIPOL pour obtenir des directives particulières à leur secteur d'activité.

Les présentes directives s'adressent à tous les demandeurs, notamment les États Membres, les autorités locales, les organisations privées et les particuliers. Ils y trouveront une explication de la procédure à suivre pour formuler une demande de remboursement du coût des opérations de nettoyage suite à un déversement d'hydrocarbures, ainsi que des indications précises sur les renseignements à fournir.

Si le but recherché est de faciliter le règlement à l'amiable des demandes d'indemnisation, il est à noter que l'adhésion aux présentes directives ne constitue en rien une garantie de remboursement. Cette publication n'entre pas dans le détail des questions juridiques et ne doit pas être considérée comme une interprétation juridique faisant foi des conventions internationales pertinentes dans les différents 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) dont la mission est de verser des indemnités aux personnes ayant subi des dommages par pollution résultant de déversements d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes. Le Fonds de 1971, qui était le Fonds original, a cessé d'indemniser pour les sinistres survenus après mai 2002 et est désormais dissous.
- 1.2** Le Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (appelé 'Fonds de 1992' dans la présente publication) est le Fonds le plus récent. Ses États Membres sont signataires de deux conventions (la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, ou CLC de 1992, et la Convention de 1992 portant création du Fonds), qui couvrent 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. 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. Dans l'idéal, l'indemnisation devrait compenser entièrement le préjudice.

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. Les Clubs P&I assurent la majorité des navires-citernes du commerce international. Un petit nombre de navires-citernes, dont l'activité commerciale est pour la plupart limitée aux marchés intérieurs, sont assurés par des assureurs commerciaux. Le propriétaire du navire-citerne est généralement assuré à hauteur d'un montant fixe contre les dommages dus à la pollution par des hydrocarbures. Cet argent sert à payer les premières indemnités après un déversement d'hydrocarbures.

- 1.5** Des indemnités sont versées par le Fonds de 1992 lorsque le montant disponible prévu par l'assurance du propriétaire du navire-citerne 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 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** Que le navire-citerne soit ou non la cause du sinistre, en vertu des dispositions de la CLC de 1992 relatives à la responsabilité sans faute, il appartient au propriétaire du navire-citerne à l'origine du déversement d'hydrocarbures de payer une indemnisation pour les dommages causés, en général par l'intermédiaire de son assureur, qui est généralement un Club P&I. La CLC de 1992 permet cependant au propriétaire du navire de limiter le montant maximum à verser (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 de 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. Néanmoins, si les dommages surviennent dans un État Membre du Fonds complémentaire, des sommes supplémentaires peuvent être obtenues de ce dernier.

- 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 un déversement d'hydrocarbures persistants d'un navire-citerne. Le Fonds de 1992 n'est par ailleurs pas en mesure d'indemniser les victimes de dommages survenus en haute mer ou encore à l'extérieur des eaux territoriales ou de la zone économique exclusive de ses États Membres (sauf dans les circonstances décrites au paragraphe 2.1).
- 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 et les progrès des opérations de nettoyage. 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 à l'assureur concerné et au Fonds de 1992.

Pourquoi le coût des mesures de sauvegarde est-il remboursé?

- 1.10** Les deux Conventions qui régissent l'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures s'appuient sur une définition commune des mesures de sauvegarde, à savoir:

☞ *'Mesures de sauvegarde' signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution.* ☞

L'interprétation de cette définition convenue par l'Assemblée du Fonds de 1992 est exposée dans le Manuel des demandes d'indemnisation, destiné à faciliter l'interprétation uniforme des Conventions dans tous les États Membres. Il y est clairement expliqué que l'adjectif 'raisonnable' s'applique à la fois aux mesures et au coût de ces mesures. En plus de conseiller sur la formulation des demandes d'indemnisation au titre de mesures de sauvegarde, les présentes Directives se proposent, au moyen d'exemples illustratifs et d'explications, de démontrer comment le Fonds de 1992 a appliqué cette interprétation et, en particulier, comment les demandes d'indemnisation sont soumises au test de caractère raisonnable.

- 1.11** Dans la pratique, l'expression 'mesures de sauvegarde' désigne toute mesure raisonnable prise dans le but de prévenir ou de minimiser les dommages par pollution dans un État Membre. Elle est généralement appliquée aux mesures de lutte antipollution en cas de déversement, ainsi qu'aux opérations de nettoyage. Elle peut toutefois également inclure les opérations d'assistance en mer menées dans le but précis de prévenir ou de minimiser la perte d'hydrocarbures d'un navire-citerne en avarie. Les frais de réparation des dommages causés par les opérations de nettoyage peuvent également ouvrir droit à indemnisation, par exemple dans les cas de routes ou autres points d'accès endommagés par la circulation des véhicules dans le cadre des opérations de nettoyage. Les dépenses au titre des mesures de sauvegarde sont remboursables même si aucun déversement ne s'est produit, pour autant qu'il y ait eu une menace grave et imminente de dommage par pollution.
- 1.12** Le Fonds de 1992 reconnaît l'importance d'opérations efficaces d'assistance en mer et de nettoyage pour réduire l'impact d'un déversement et, par conséquent, le nombre et la valeur des préjudices subis par les victimes de la pollution par les hydrocarbures. Dans de nombreux pays, et plus particulièrement dans les pays parties à la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC), des plans d'intervention d'urgence sont en place pour réagir à divers types d'incidents, du déversement de petite envergure contenu à l'intérieur d'un port à la marée noire affectant une région entière. Un tel sinistre demande généralement l'exécution d'un plan d'intervention d'urgence national, faisant appel aux autorités nationales. De ce fait, l'un des principaux demandeurs, eu égard au remboursement du coût des mesures de sauvegarde, est souvent l'État Membre lui-même.

2. Qui peut formuler une demande d'indemnisation?

- 2.1** Toute personne qui a supporté des coûts au titre de mesures raisonnables pour limiter ou prévenir des dommages par pollution dans un État Membre peut présenter une demande de remboursement, où que ces mesures soient prises. Par exemple, si des opérations ont été effectuées en haute mer ou à l'intérieur des eaux territoriales d'un État qui n'est pas partie aux Conventions, afin de prévenir ou réduire les dommages dans un État Membre, le coût de ces opérations ouvre droit, en principe, à une indemnisation.
- 2.2** Un particulier, une association, une société, un organisme privé, une organisation non gouvernementale (ONG) ou un organe public, y compris un État ou une autorité locale, peut se constituer demandeur. Bien que les opérations de nettoyage soient souvent menées par les autorités locales ou nationales, les demandes portant sur ce type d'opérations peuvent également émaner d'un particulier, au titre du nettoyage d'un bien en bord de mer; d'une chaîne hôtelière, au titre des services d'une entreprise engagée pour nettoyer une plage; d'un groupe de conservation de la nature, au titre du nettoyage de la faune sauvage mazoutée; ou d'un club de voile, au titre du nettoyage des cales.
- 2.3** Différentes dispositions sont en place dans les États Membres concernant la lutte antipollution en cas de déversements d'hydrocarbures provenant de navires-citernes. Certains utilisent leurs propres ressources et/ou font appel à des ressources externes, tandis que d'autres laissent au propriétaire du navire le soin d'engager des entreprises spécialisées. D'autres encore font appel à des entreprises d'État pour les opérations de nettoyage. Dans presque tous les cas dont le Fonds de 1992 a à connaître, les autorités de l'État Membre interviennent à un niveau ou un autre, national ou local. Elles assurent elles-mêmes la lutte antipollution, dirigent les opérations ou bien surveillent les activités menées par d'autres.
- 2.4** En principe, les entreprises chargées d'intervenir en cas de déversement, par exemple par une autorité portuaire, locale ou nationale, devraient avoir un contrat en place avec l'autorité en question. C'est à cette dernière qu'il appartiendra alors de déposer une demande de remboursement des coûts supportés pour régler les factures de ces entreprises. En l'absence de contrat entre l'entreprise de lutte antipollution et l'autorité qui demande le déploiement d'équipement, de main-d'œuvre et de matériaux, le propriétaire du navire et son assureur, et si nécessaire le Fonds de 1992, sont censés régler la facture. Les entreprises peuvent alors éventuellement déposer une demande d'indemnisation directement auprès de l'assureur du propriétaire du navire et du Fonds de 1992. Il est cependant à noter que le Fonds de 1992 ne remboursera que les dépenses raisonnables. Par conséquent, les entreprises qui interviennent en dehors d'un contrat doivent savoir que leurs factures risquent de ne pas être intégralement remboursées (voir l'exemple en section 4).
- 2.5** Comme il est indiqué plus haut, certaines administrations attendent du propriétaire du navire qu'il fournisse les ressources nécessaires à la dépollution. Celles pour qui cela n'est pas le cas apprécieraient éventuellement sa participation. Par exemple, certains propriétaires de navires sont membres de coopératives qui leur donnent accès à des équipements de lutte

antipollution à titre préférentiel. Il est cependant à noter que seul le coût des mesures jugées raisonnables sera remboursé. En particulier, les mesures qui ne présentent aucun avantage significatif pour l'intervention et qui sont prises uniquement à des fins de relations publiques, ne sont pas indemnisables.

- 2.6** Il est de même possible que le propriétaire de la cargaison ait accès à des équipements de lutte antipollution qu'il pourra souhaiter mettre à disposition. Les coûts ainsi supportés pourront être réclamés auprès de l'assureur du propriétaire du navire et du Fonds de 1992. Ici aussi, les frais engagés à des fins purement de relations publiques ne seront pas remboursés.

- 2.7** Dans les cas où des organisations ou entreprises indépendantes proposent de contribuer aux opérations de lutte antipollution, il est essentiel que celles-ci soient menées en collaboration avec les autorités responsables. Il est impératif que les opérations soient coordonnées car les chevauchements d'activités risquent de ne pas être indemnisés.
- 2.8** Pour qu'une demande d'indemnisation soit recevable, l'auteur de la demande (le demandeur) doit être en mesure de démontrer qu'il, ou que l'organisation qu'il représente, a subi un préjudice financier. Dans le cas des mesures de sauvegarde, il doit avoir engagé des dépenses directement liées à la prévention ou à l'élimination de la pollution causée par le déversement.



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

- 3.1** En 1980, peu après la création du Fonds de 1971, le personnel du Fonds et ses experts ont effectué une mission d'observation aérienne à la suite du sinistre du *Tanio*, qui avait déversé 19 000 tonnes de fuel-oil lourd. Du ciel, le littoral nord-ouest de la France n'était plus que kilomètre après kilomètre de côtes et de baies polluées, sur deux à trois kilomètres de largeur. Tous se sont alors demandé s'il serait un jour possible de venir à bout d'un tel désastre.
- 3.2** La réponse, en 1980 et aujourd'hui, est que même si la pollution par les hydrocarbures paraît catastrophique, les littoraux peuvent être nettoyés. Les grands sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître depuis 1978 en sont la preuve. Dans le cas particulier du sinistre du *Tanio*, la plus grande partie de la pollution avait été éliminée avant l'arrivée de l'été.
- 3.3** Les assureurs des propriétaires de navires et le Fonds de 1992 disposent de moyens éprouvés pour indemniser des pertes, même si l'évaluation détaillée des demandes est parfois longue et le remboursement tardif. Les demandes de remboursement du coût des opérations de nettoyage sont toutefois réglées à l'amiable dans la majorité des cas, sans qu'il ne soit nécessaire d'engager des actions en justice.
- 3.4** Dès qu'un sinistre se produit, il est bon d'informer l'assureur du propriétaire du navire ou le Fonds de 1992 de la situation, afin de leur permettre de décider si l'intervention d'experts sur place est nécessaire. L'assureur, le Fonds et les experts peuvent conseiller non seulement sur les méthodes de nettoyage appropriées, mais aussi sur les meilleurs moyens de minimiser les pertes causées par le déversement et sur la présentation des demandes d'indemnisation.
- 3.5** Si l'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1992 ne sont informés que quelque temps après le sinistre, il leur sera plus difficile d'apprécier pleinement la situation rencontrée au moment où les dépenses en question ont été engagées. Les coordonnées du Fonds de 1992 sont indiquées à la fin de la présente publication.
- 3.6** L'aboutissement d'une demande d'indemnisation est en grande partie lié à la qualité des pièces justificatives qui l'accompagnent. Elles doivent comprendre des registres précis et complets, tenus
- dès le début du sinistre et à tous les stades de l'intervention, de la notification et de la mobilisation jusqu'à l'arrêt des opérations. Un compte rendu des mesures prises, appuyé par des photographies, des films et des cartes illustratives, aidera le Fonds de 1992 et ses experts à comprendre les circonstances dans lesquelles les mesures de sauvegarde ont été prises, ainsi que les raisons des démarches suivies. Même si, pour la plupart des sinistres dont le Fonds de 1992 a à connaître, l'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1992 engagent des experts pour suivre les activités de nettoyage et prodiguer des conseils, ceux-ci ne peuvent pas toujours suivre chaque opération, notamment lorsque la pollution est massive. D'autres indications concernant la documentation nécessaire en appui d'une demande d'indemnisation au titre du coût des opérations de nettoyage sont données à la section 7 de la présente publication.
- 3.7** Il est conseillé de rédiger des procès-verbaux des réunions pendant lesquelles des décisions sont prises concernant les mesures de lutte antipollution, de tenir un registre des événements et de conserver tous les documents. Un poste est souvent créé au sein de l'organisation de lutte antipollution dans ce but précis. Son coût, s'il est raisonnable, est généralement recevable à des fins d'indemnisation.
- 3.8** Il est également utile de veiller au suivi continu des dépenses, en temps quasi réel. Cela permet d'identifier et d'évaluer rapidement les domaines de fortes dépenses, puis de décider si ces niveaux de dépenses continuent d'être justifiés. Au fur et à mesure de l'évolution des opérations, cette démarche a pour avantage de mettre en évidence les coûts d'équipements qui ne sont plus nécessaires et qui devraient être nettoyés et rendus aux loueurs.

4. Quelles demandes sont recevables?

Généralités

- 4.1** Toutes les demandes d'indemnisation doivent satisfaire aux critères de recevabilité suivants, définis dans le détail à la section 1.5 du Manuel des demandes d'indemnisation:
- Les demandes d'indemnisation ne seront réglées qu'au titre des coûts résultant d'une contamination par des hydrocarbures persistants provenant d'un navire-citerne.
 - Il doit exister un lien étroit entre la contamination et les coûts visés dans la demande d'indemnisation.
 - Les demandeurs doivent prouver les sommes dépensées en appuyant leur demande de justificatifs.
 - Les dépenses doivent déjà avoir été engagées. Les demandes d'indemnisation concernant de futures dépenses anticipées ne seront pas prises en considération.
 - Toutes les demandes doivent porter sur des mesures raisonnables et justifiées. Elles seront évaluées au cas par cas, compte tenu des circonstances particulières et du lieu du sinistre.
- 4.2** Les demandes de remboursement du coût des mesures de prévention ou de limitation des dommages par pollution doivent remplir les critères ci-dessus pour être recevables mais, en particulier, ceux du test qui détermine leur caractère raisonnable. Les mesures prises étaient-elles en proportion avec l'ampleur du sinistre? Les coûts de ces mesures étaient-ils justifiables? Le caractère raisonnable des mesures est jugé par rapport à l'évaluation technique de la situation et aux données disponibles au moment de la décision de prendre lesdites mesures. Dans la plupart des cas, le test est appliqué à une action physique visant à réduire nettement le risque de dommages par pollution.
- 4.3** Les décisions concernant les opérations de lutte antipollution, notamment en mer, doivent souvent être prises dans l'urgence en raison du caractère imprévisible des déversements d'hydrocarbures. L'assureur du propriétaire du navire/le Fonds de 1992 en tiennent compte
- lorsqu'ils examinent les décisions prises par les autorités dans de telles circonstances. Ils tiennent également compte des informations à la disposition des autorités au moment de la prise de décision. Cependant, au fur et à mesure que le sinistre évolue et que la situation est mieux appréciée et maîtrisée, les mesures et leurs coûts correspondants devraient être revus dès que possible pour veiller à ce qu'ils continuent de remplir les critères du test de caractère raisonnable. Il peut être possible, par exemple, d'essayer de renégocier des tarifs acceptés dans l'urgence.
- 4.4** Les demandes d'indemnisation du coût des mesures de lutte antipollution dont l'inefficacité était prévisible ne sont pas acceptées; par exemple, l'utilisation de dispersants sur des hydrocarbures solides ou semi-solides ou encore le déploiement de barrages flottants sans qu'il ait été tenu compte de leur inefficacité sur des courants d'eau rapides. Cela étant dit, des mesures qui se révèlent inefficaces n'entraînent pas systématiquement le rejet de la demande de remboursement des coûts, à condition que les mesures en question aient pu être jugées raisonnables sur le plan technique au moment de la décision de les adopter. Dans le cadre de l'évaluation d'une telle demande d'indemnisation, le Fonds de 1992 tient compte de l'information dont disposaient les autorités au moment où les décisions ont été prises.



Exemple

Une autorité portuaire charge une entreprise de lutte antipollution, qui réside au port et avec laquelle elle entretient de bonnes relations mais n'a pas de contrat, d'intervenir dans le cadre d'un déversement à quelques kilomètres au large de la côte sur laquelle un navire-citerne s'est échoué. Nous sommes en hiver, la température de l'eau est très basse et une importante quantité de fuel-oil lourd s'est déversée. Le port et le littoral avoisinant sont menacés. L'entreprise est chargée d'appliquer du dispersant sur les hydrocarbures pour tenter de les empêcher d'atteindre la côte, mais les vents du large entraînent les hydrocarbures jusqu'au rivage, qui doit être nettoyé.

Sur les conseils de leurs experts, l'assureur et le Fonds de 1992 concluent que cet élément de l'intervention n'était pas raisonnable. En effet, dans ces conditions précises, l'inefficacité de l'application de dispersant était prévisible. En l'absence d'un contrat avec l'autorité portuaire, l'entreprise présente une demande d'indemnisation directement à l'assureur du propriétaire du navire et au Fonds de 1992, mais risque de voir sa demande rejetée même si elle n'a fait que suivre les consignes données par l'autorité portuaire. Si un contrat avait été en place, l'entreprise aurait été payée par l'autorité portuaire. Il est toutefois peu probable qu'une demande présentée par l'autorité portuaire pour le remboursement de la facture de l'entreprise aurait abouti étant donné que les mesures n'auraient pas été jugées raisonnables.

- 4.5** Les coûts supportés doivent être en proportion avec les avantages obtenus ou escomptés d'une opération. Par exemple, il est rarement justifié de pousser le nettoyage au-delà de l'enlèvement de la plus grosse partie des hydrocarbures dans le cas de côtes rocheuses exposées qui sont inaccessibles au public, car le nettoyage naturel sous l'action des vagues devrait être plus efficace. En revanche, un nettoyage approfondi peut être nécessaire dans le cas d'une plage publique aménagée, en particulier immédiatement avant ou durant une période de vacances.
- 4.6** Les organisations de lutte antipollution sont certes souvent poussées par des pressions politiques, par l'opinion publique et par les médias, à adopter des mesures qui ne sont pas techniquement raisonnables, néanmoins celles-ci sont rarement recevables. Par exemple, le renforcement de la main-d'œuvre engagée dans les opérations de nettoyage du littoral au-delà d'un nombre pouvant être efficacement géré, ou la poursuite des opérations longtemps après avoir dépassé le stade où elles restent techniquement justifiées, ne seront probablement pas jugés raisonnables. Si, d'après les conseils des experts sur place, le Fonds de 1992 estime que telle est la situation, il avisera les autorités au plus tôt et par écrit, dans la mesure du possible, qu'elles pourraient ne pas être indemnisées des mesures prises après une certaine date. Cela ne veut pas dire que les autorités doivent suivre ces conseils. Il est indiscutable qu'il appartient aux États Membres de conduire les opérations de lutte antipollution comme ils l'entendent. Cependant, un État Membre ayant reçu telle notification devrait savoir que le Fonds de 1992 pourrait ne pas être en mesure de rembourser le coût des mesures considérées comme déraisonnables après une certaine date.

**Exemple**

Des navires antipollution spécialisés de plusieurs pays collaborent à la récupération d'hydrocarbures en mer à la suite d'un sinistre grave. Les opérations se poursuivent pendant plusieurs semaines. Cependant, après un certain temps, la nature des hydrocarbures change; ils se fragmentent au point de rendre les navires spécialisés inefficaces et incapables de récupérer des quantités utiles d'hydrocarbures. Les experts engagés par l'assureur du propriétaire du navire/ le Fonds de 1992 transmettent cet avis à la fois à l'assureur du propriétaire du navire/au Fonds de 1992 et à l'autorité qui contrôle les eaux concernées. Les opérations en mer se poursuivent toutefois mais, lors de l'évaluation de la demande d'indemnisation au titre de leurs coûts, le Fonds de 1992 fixe une série de dates limites correspondant à la période pendant laquelle les activités de chaque navire sont jugées raisonnablement efficaces et au-delà desquelles les coûts ne seront pas remboursés.

- 4.7** L'exemple ci-dessus cherche à illustrer l'interprétation de mesures 'raisonnables' par le Fonds de 1992. Les autorités d'un État Membre sont, bien entendu, en droit d'appliquer les mesures qu'elles jugent appropriées et de cesser les opérations quand bon leur semble. Il est cependant toujours conseillé de procéder à des bilans réguliers afin de déterminer si ces opérations continuent d'être 'raisonnables' et, par conséquent, si les futures demandes de remboursement des coûts y afférents pourront être jugées recevables.
- 4.8** La 'mauvaise presse' peut avoir une influence négative sur l'assurance, la motivation et la cohésion de l'organisation de lutte antipollution à un moment critique de grande tension. Tout en reconnaissant l'importance de bons rapports avec les médias, les dispositions prises à leur égard ne sont pas considérées comme des mesures de sauvegarde. Par conséquent, le coût de la couverture médiatique des opérations de nettoyage n'est pas remboursable.

Coûts supplémentaires et coûts fixes

- 4.9** Les opérations de nettoyage sont souvent effectuées par les pouvoirs publics ou des organismes semi-publics, qui affectent à cette fin leur personnel permanent ou leurs propres navires et véhicules. Ces organismes peuvent être indemnisés des coûts additionnels raisonnables supportés, c'est-à-dire des dépenses dues exclusivement au sinistre et qui n'auraient pas été engagées si le sinistre et les opérations connexes n'avaient pas eu lieu.
- 4.10** Des indemnités sont également versées pour une part des coûts dits fixes supportés par les pouvoirs publics et les organismes semi-publics, c'est-à-dire des coûts qu'ils auraient supportés même si le sinistre ne s'était pas produit. Les traitements ordinaires du personnel permanent en sont un exemple. Cependant, pour pouvoir être remboursés, ces coûts doivent correspondre de près à la période de nettoyage en question et ne doivent pas comporter de frais généraux n'ayant qu'un rapport éloigné avec le sinistre. Le personnel fourni par les autorités publiques peut présenter plusieurs avantages pour l'intervention. Il est probable, par exemple, que des systèmes de commandement et de contrôle soient déjà en place et capables de rendre l'organisation de la lutte antipollution plus efficace. Parce que le personnel ainsi redirigé ne peut pas s'acquitter de ses fonctions habituelles, les autorités concernées doivent parfois faire face à des coûts supplémentaires ou une perte d'efficacité de leurs activités normales.



5. Quels coûts sont couverts?

- 5.1** Dans la plupart des cas, les opérations de nettoyage en mer et à terre sont considérées comme des mesures de sauvegarde puisqu'elles visent en général à prévenir ou limiter un dommage par pollution.
- 5.2** Les coûts de nettoyage couverts comprennent les mesures raisonnables prises pour combattre les hydrocarbures en mer, protéger les ressources vulnérables aux hydrocarbures (habitats côtiers sensibles, prises d'eau de mer des équipements industriels, installations de mariculture, ports de plaisance, etc.), nettoyer les rivages et les installations côtières et évacuer les hydrocarbures et les déchets mazoutés collectés. Les coûts raisonnables du nettoyage et du rétablissement de la faune sauvage mazoutée, et plus particulièrement des oiseaux, des mammifères et des reptiles, sont également pris en charge.
- 5.3** Les demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage peuvent inclure le coût de l'utilisation d'aéronefs, de navires et de véhicules; la location ou l'achat d'équipement et de matériel; et le personnel. Les demandes au titre du coût de l'équipement tenu en réserve mais qui n'a pas été déployé sont évaluées à un taux inférieur pour qu'il soit tenu compte de l'usure limitée de l'équipement. Les frais raisonnables de nettoyage et de réparation de l'équipement de nettoyage, ainsi que les frais de remplacement du matériel qui a été utilisé au cours des opérations de nettoyage, sont admis. Les coûts de l'équipement, des navires, des aéronefs et des véhicules, ainsi que de la main-d'œuvre, sont évalués au cas par cas, en tenant compte de la disponibilité de ressources appropriées et des tarifs journaliers raisonnables au lieu du sinistre.

Missions d'observation dans les airs, en mer et au sol

- 5.4** Le coût des opérations raisonnables d'observation aérienne destinées à déterminer l'ampleur de la pollution en mer et sur les rivages, ainsi qu'à identifier les ressources vulnérables à la pollution, est accepté. Il convient de prendre en compte, entre autres facteurs, l'adéquation du type d'appareil pour la mission. Par exemple, les avions de surveillance maritime

ne sont pas bien adaptés à la surveillance du littoral. En raison de leur manœuvrabilité, les hélicoptères sont préférables pour ce type de missions. Bien que généralement moins efficaces que la surveillance aérienne, les missions d'observation en mer peuvent être plus appropriées dans certaines situations et leur remboursement est prévu. Cependant, à l'exception des aéronefs équipés pour détecter les hydrocarbures de nuit, les missions d'observation nocturnes aériennes et en mer ne sont généralement pas jugées raisonnables. Si les hydrocarbures atteignent le littoral, une observation plus détaillée du rivage peut être nécessaire pour déterminer l'étendue de la pollution dans chacun des secteurs touchés et décider des meilleures méthodes de nettoyage. Lorsque les opérations de nettoyage sont en cours, des missions d'observation régulières sont nécessaires pour suivre les progrès réalisés, la dérive des hydrocarbures et leurs changements de comportement. Les méthodes peuvent ainsi être adaptées ou les opérations arrêtées en fonction de l'évolution des conditions.

- 5.5** Le caractère raisonnable d'une mission d'observation particulière, qu'elle s'effectue dans les airs, en mer ou au sol, sera probablement déterminé en fonction de l'utilité de l'information escomptée par rapport aux mesures de sauvegarde qu'elle était censée appuyer. Lorsque plusieurs organisations participent aux opérations de lutte antipollution suite à un sinistre, les missions d'observation doivent être correctement coordonnées de façon à éviter tout chevauchement.

Aéronefs

- 5.6** Deux méthodes peuvent être suivies pour calculer les coûts raisonnables de location des aéronefs: 1) à partir des frais réels d'exploitation des aéronefs ou 2) par comparaison avec les tarifs pratiqués pour des aéronefs adaptés au même rôle disponibles dans le commerce. À condition que les informations nécessaires soient disponibles, la méthode de calcul des frais réels d'exploitation des aéronefs prend le prix d'achat amorti sur la durée de vie prévue de l'aéronef et ajoute les frais annuels, comme le crédit hypothécaire, l'assurance, les

expertises, l'entretien et les frais d'équipage, puis divise le total ainsi obtenu par le nombre de jours de disponibilité de l'aéronef par année. Cette méthodologie est parfois appelée 'premiers principes'. Dans certains cas, des aéronefs qui ont un rôle premier de défense maritime sont utilisés parce qu'ils sont équipés pour l'observation aérienne de longue portée au-dessus de la mer, qu'ils sont à la disposition des pouvoirs publics et sous leur contrôle. Cependant, par rapport aux aéronefs commerciaux, les coûts d'exploitation de ces types d'aéronefs sont susceptibles d'inclure des coûts fixes importants en raison du degré de sophistication de leurs équipements et du nombre supérieur de membres d'équipage pour les opérations d'observation maritime et de défense de routine. Ces coûts fixes seraient alors à prendre en compte dans le calcul d'un tarif raisonnable.

- 5.7** Les aéronefs commerciaux sont normalement tarifés à l'heure de vol; un nombre d'heures forfaitaire par jour est parfois appliqué. Des frais de positionnement, qui correspondent au transfert de l'aéronef de sa base normale à la zone du déversement, peuvent également être facturés. Ces frais, ainsi que les frais d'atterrissage et les frais d'équipage sont normalement recevables à condition que les critères de recevabilité soient remplis. Pour les sinistres de grande envergure, avec intervention de plusieurs aéronefs, la nécessité éventuelle de mettre en place des protocoles et du personnel de contrôle aérien est acceptée.

Navires

- 5.8** Comme indiqué au paragraphe 5.6 pour les aéronefs, des coûts raisonnables pour les navires peuvent être calculés à partir soit 1) des frais réels d'exploitation des navires (voir l'exemple en page 14), soit 2) par comparaison avec les tarifs pratiqués pour des navires adaptés au même rôle disponibles dans le commerce. Si des données sont disponibles, il convient également de prendre en compte les éléments de coût fixe qui constituent le tarif journalier calculé. Dans le cas des navires dont le rôle principal n'a rien à voir avec la lutte antipollution en cas de déversement d'hydrocarbures, par exemple les équipements

de défense, il est évident que certains coûts fixes ne peuvent pas être inclus dans un tarif calculé pour l'intervention.

- 5.9** Un tarif de mise en réserve égal à une proportion du tarif opérationnel est accepté, qui tient compte, d'une part, des économies de carburant lorsque le carburant et les lubrifiants sont inclus dans le tarif journalier, et d'autre part, de la réduction de l'usure du fait que le navire est tenu à disposition, prêt à intervenir. Les navires sont considérés 'en réserve' lorsqu'ils sont prêts à intervenir mais ne participent pas aux opérations, par exemple lorsqu'ils sont accostés au port par mauvais temps ou pendant qu'ils sont nettoyés à la fin d'une opération. L'évaluation des coûts des navires doit également prendre en compte le caractère approprié de chaque navire pour le rôle précis qui lui a été confié dans l'intervention antipollution.





16

Nettoyage du littoral

5.16 Dans l'ensemble, le nettoyage du littoral ne demande pas d'équipement spécialisé mais plutôt de la main-d'œuvre munie d'excavatrices, de chargeuses frontales, de camions et autres véhicules. Les demandes d'indemnisation doivent correspondre de près aux tarifs nationaux pratiqués à la fois pour la main-d'œuvre et l'équipement non spécialisé. Lors de l'évaluation de ces demandes, les tarifs réclamés sont comparés aux tarifs courants pratiqués par les loueurs de véhicules et d'engins de la région où le déversement s'est produit. Ces évaluations prennent en compte la situation d'urgence, qui peut entraîner une disponibilité limitée des ressources nécessaires. Les faire venir de plus loin entraîne alors des coûts supplémentaires. Les tarifs devraient néanmoins être rationalisés lorsque le sinistre entre dans une phase de nettoyage secondaire.

Personnel

5.17 Un large éventail de personnel peut intervenir en cas de déversement, qu'il s'agisse d'employés des services d'État et des autorités locales, de personnel militaire, d'entreprises ou de bénévoles. Chaque catégorie s'accompagne de coûts différents qui doivent être justifiés, non seulement en termes du nombre d'heures travaillées dans le cadre du sinistre, mais aussi du rôle dans l'intervention. En règle générale, le coût réel des fonctionnaires d'État (salaires, charges sociales, heures supplémentaires) pour l'administration concernée est recevable. La plupart des administrations ont des tarifs bien établis pour leur personnel. Cependant, lorsqu'elles présentent une demande d'indemnisation du coût des fonctionnaires mis à disposition, les éléments individuels qui constituent les tarifs facturés doivent être détaillés. Cela permet d'exclure les frais généraux qui n'ont qu'un rapport éloigné avec les opérations, comme le personnel administratif qui n'intervient pas dans le cadre du sinistre.

5.18 Les bénévoles, bien qu'ils ne soient pas rémunérés pour leur travail, ne sont pas sans coût. Le coût du personnel pour les gérer ainsi que les frais d'assurance, de transport local, d'hébergement et de nourriture sont à prendre en compte. Comme pour le personnel des pouvoirs publics et des entreprises, les bénévoles ont aussi besoin d'équipement de protection individuelle (EPI): bottes, gants, combinaisons, vêtements imperméables, etc. et d'outils. En règle générale, les demandes d'indemnisation des coûts raisonnables des bénévoles à l'intérieur de la région touchée sont acceptés, mais pas le coût de leur transport s'ils sont domiciliés plus loin.

Consommables

5.19 Les matériaux consommés pendant une intervention de lutte antipollution comprennent généralement le carburant, le dispersant, les absorbants, l'EPI, les sacs en plastique, les films de plastique, les cordes et divers autres articles. Ils peuvent aussi comprendre de petits outils, comme des seaux, râtaux, pelles, truelles, etc. qui n'auront probablement plus d'usage après l'intervention. Des factures doivent être fournies pour prouver l'achat de chaque article et un registre des lieux d'utilisation doit être tenu. Par exemple, une comptabilité détaillée doit être tenue de l'utilisation de carburant acheté pour les aéronefs, les navires ou les véhicules. Elle doit indiquer pour quel aéronef, navire ou véhicule le carburant a été utilisé et quel rôle cet aéronef, ce navire ou ce véhicule a joué dans l'intervention. Une comptabilité comparable doit être tenue de l'utilisation d'articles de type dispersant, absorbant, EPI, en indiquant les dates, les quantités et les lieux d'utilisation.

Articles achetés

5.20 Les biens d'investissement achetés spécifiquement pour lutter contre la pollution suite à un déversement vont des barrages, écrémeurs, pompes et dispositifs de stockage temporaire au mobilier de bureau, ordinateurs, systèmes GPS, appareils de prise de vue, radios, etc. Ces articles sont coûteux et peuvent avoir une valeur résiduelle à la fin de l'intervention. À partir du moment où les achats sont justifiés et raisonnables dans le cadre des opérations de lutte antipollution, deux options sont possibles pour en demander le remboursement: des demandes peuvent être présentées pour le remboursement d'un tarif de location raisonnable pour la période d'utilisation (voir paragraphe 5.14) ou du prix d'achat diminué de la valeur résiduelle. Les valeurs résiduelles sont calculées selon les normes comptables applicables dans le pays où le sinistre survient. Les demandes d'indemnisation doivent être appuyées par des factures et une explication claire de l'utilisation de l'article en question dans le cadre de l'intervention.

Équipement endommagé

5.21 L'équipement endommagé des suites de son utilisation dans le cadre d'opérations de lutte antipollution est généralement classé dans l'une des deux catégories suivantes: endommagé de manière irréversible ou nécessitant des 'réparations courantes'. Bien que le coût de l'entretien normal ne soit généralement pas accepté, les coûts raisonnables de petites réparations pour maintenir l'équipement en service sont généralement inclus dans les demandes recevables. L'évaluation de l'indemnisation au titre de l'équipement endommagé de manière irréversible prend plusieurs facteurs en compte, notamment la manière dont le dommage s'est produit, le prix d'achat original, le prix du remplacement et l'âge de l'équipement. Des photographies des dommages et une description de la manière dont ils ont été causés faciliteront l'évaluation de ces demandes.

17

Qu'entend-on par propre?

5.22 L'un des problèmes les plus difficiles à résoudre est celui de la décision d'arrêter les opérations de nettoyage. Cela est vrai pour tous les aspects de la lutte antipollution, mais plus particulièrement pour le nettoyage du littoral. La difficulté se résume en une simple question: qu'entend-t-on par propre? Elle est par ailleurs aggravée par le fait que plus la quantité d'hydrocarbures restante diminue, plus il faut de moyens pour l'éliminer. Il arrive un point où les résultats obtenus ne justifient plus le travail requis, lequel varie d'un type de littoral à l'autre. Par exemple, il est généralement plus facile d'atteindre un plus haut degré de propreté sur les plages de sable que sur les plages de galets. Au moment de décider de cesser ou non les opérations sur le littoral, il convient en outre de fixer des points limites pour le nettoyage, qui dépendent fortement de l'usage de la section de littoral en question, ou du service qu'elle fournit. Par exemple, les points limites pour le nettoyage d'une plage aménagée et d'une crique rocheuse isolée seraient très différents. Les experts engagés par le Fonds de 1992 sont une bonne source de conseils au sujet des points limites qui peuvent être raisonnablement atteints. Comme indiqué précédemment, si le Fonds de 1992 réalise que les travaux continuent au-delà d'un point limite pouvant être considéré raisonnable, il cherchera à en aviser officiellement les autorités concernées par écrit.

5.23 Les points limites décrits dans le tableau ci-après sont typiques de ceux qui pourraient être visés pour des opérations de nettoyage. Dans certaines circonstances, cependant, il peut s'avérer impossible de les atteindre; par exemple pour des raisons de sécurité et de risques pour la main-d'œuvre.

Quand cesser les opérations – Qu'entend-t-on par propre?

Opération/Type de littoral	Exemples de critères types d'arrêt des opérations	
En mer • Général	Les hydrocarbures se sont répandus sur un très large secteur et sont fragmentés, réduits à un mince film, ou se sont dissipés naturellement	
	• Récupération mécanique	Sous l'effet du vieillissement des hydrocarbures, d'importantes quantités ne sont plus récupérables
	• Application de dispersant	À cause du vieillissement et de l'émulsification des hydrocarbures, les dispersants ne sont plus efficaces
À terre • Général	Rétablissement de l'usage du secteur côtier ou du service fourni	
	• Zones à forte valeur d'agrément – accès public facile	Point limite: aucune odeur – pas d'hydrocarbures visibles ni d'irisation à la surface et aucun signe d'hydrocarbures enfouis/piégés – pas de texture grasseuse
	• Port industriel	Point limite: légère souillure
	• Crique rocheuse isolée	Point limite: récupération du gros des hydrocarbures – reste du nettoyage confié à la nature
	• Secteur écologiquement sensible	Point limite: selon la nature de la sensibilité ou la saison – récupération prudente du gros des d'hydrocarbures – conseils de spécialistes nécessaires

Élimination des déchets

- 5.24** Les opérations de nettoyage aboutissent souvent à la récupération de quantités considérables d'hydrocarbures et de débris souillés. Les frais raisonnables de transport, de stockage et d'élimination de ces matières sont acceptés. S'il a été possible de vendre une partie des hydrocarbures récupérés, les recettes de la vente sont normalement déduites de toute indemnisation versée.
- 5.25** L'élimination des déchets souillés est généralement contrôlée par des règlements nationaux ou régionaux. Par ailleurs, dans le cas de sinistres de grande envergure, les quantités de matériau à éliminer peuvent dépasser les capacités de certaines méthodes d'élimination potentielles, d'où la nécessité d'avoir recours à des sites de stockage temporaire. Cependant, si plusieurs options compatibles avec les règlements applicables sont possibles, il convient, pour obtenir le remboursement des frais d'élimination des déchets, de choisir l'option la plus économique.
- 5.26** Il convient également de veiller à réduire la quantité de déchets récupérés au minimum. Les sinistres passés nous ont montré que les déchets pouvaient représenter jusqu'à dix fois la quantité d'hydrocarbures déversés. Une quantité de déchets collectés de beaucoup plus de dix fois la quantité d'hydrocarbures déversés indique qu'il est nécessaire d'examiner de plus près les circonstances qui ont abouti à un niveau de déchets excessif. Une part seulement des coûts du nettoyage et de l'élimination des déchets pourrait alors être jugée raisonnable.

Exemple

Les opérations de nettoyage suite au déversement de quelque 2 000 tonnes de fuel-oil lourd ont généré près de 80 000 tonnes de déchets souillés. Alors que l'on aurait pu prévoir environ 20 000 tonnes de déchets suite au déversement, la quantité de déchets collectés était en fait de 40 fois la quantité d'hydrocarbures déversés. Les tickets de pont-basculé et les estimations de volumes accumulés aux sites de stockage ne laissaient aucune place au doute quant à la véracité de ces chiffres. Dans le cadre de son évaluation de la demande d'indemnisation au titre des coûts de l'élimination des déchets, et des frais de transport et de stockage y afférents, le Fonds de 1992 a estimé qu'à certains endroits, l'utilisation inappropriée d'engins lourds pour récupérer les hydrocarbures du littoral avait entraîné la collecte de quantités excessives de déchets souillés. Une étude plus approfondie ayant permis de conclure que les conditions météorologiques défavorables et les types de littoral à nettoyer avaient donné lieu à des circonstances exceptionnelles, les coûts de la prise en charge d'environ 40 000 tonnes de déchets ont été acceptés comme raisonnables.



Opérations d'assistance

5.27 Les opérations d'assistance se rapprochent parfois des mesures de sauvegarde. Si l'objectif essentiel est de prévenir un dommage par pollution, les frais supportés, en principe, ouvrent droit à indemnisation en vertu des Conventions de 1992. Cependant, si ces opérations ont un autre but, comme celui de sauver le navire et/ou la cargaison du navire, les frais supportés ne sont pas acceptés en vertu des Conventions. Si ces opérations sont entreprises à la fois dans le but de prévenir la pollution et de sauver le navire et/ou sa cargaison sans qu'il soit toutefois possible d'en établir l'objectif essentiel avec certitude, les coûts sont répartis entre les activités de prévention et les activités d'assistance. L'évaluation des demandes au titre du coût des mesures de sauvegarde associées aux opérations d'assistance ne repose pas sur les mêmes critères que pour le calcul des rémunérations d'assistance; elle est plutôt limitée au coût des travaux, avec une part raisonnable de profit.

Récupération d'hydrocarbures de navires-citernes naufragés

5.28 Le caractère raisonnable des coûts de l'enlèvement des hydrocarbures restant à bord d'un navire-citerne naufragé est déterminé au cas par cas, selon plusieurs facteurs indiqués en détail dans le Manuel des demandes d'indemnisation. La première étape consiste normalement à mesurer la quantité de ces hydrocarbures, à condition que cela puisse se faire moyennant un risque minimal de provoquer une nouvelle pollution. La situation et l'état du navire-citerne naufragé; le risque de perte d'hydrocarbures pendant l'opération d'enlèvement; les chances de réussite et le coût, notamment par rapport au risque de dommages par pollution si les hydrocarbures sont laissés à bord du navire-citerne naufragé, sont autant d'autres facteurs également pris en compte.

Nettoyage et rétablissement de la faune sauvage mazoutée

5.29 La capture, le nettoyage et le rétablissement de la faune sauvage mazoutée exigent du personnel qualifié. Le travail est en général effectué par des groupes d'intérêt spécifique, normalement avec l'aide de bénévoles qui installent des postes de nettoyage à proximité du lieu du déversement. Le nettoyage est souvent difficile et lent; il peut accroître la détresse de l'animal et ne devrait

être entrepris qu'en présence d'une chance raisonnable de survie. Les demandes au titre des coûts raisonnables des installations locales d'accueil adaptées à l'ampleur du problème, du matériel, des médicaments et de la nourriture sont en général recevables, de même que les coûts raisonnables des repas et de l'hébergement des travailleurs, y compris des bénévoles. Si plusieurs groupes d'intérêt spécifique mènent des activités de nettoyage et de remise en état, celles-ci doivent être correctement coordonnées de façon à éviter qu'elles se chevauchent. Des déductions seront faites pour les fonds recueillis auprès du public dans le but précis de maintenir les opérations sur le terrain dans le cadre d'un sinistre particulier.

Coûts administratifs

5.30 Des coûts administratifs raisonnables sont acceptés, couvrant certains travaux qui ne peuvent pas être facilement isolés mais sont étroitement liés aux opérations de nettoyage. Différentes rubriques sont parfois employées dans les demandes d'indemnisation couvrant ce type de coûts, comme 'frais de gestion', 'dépenses générales' ou 'frais généraux'. Ces rubriques peuvent inclure les frais de comptabilité, de fournitures de bureau, de photocopie, d'informatique, de communication et de services de bureau, c'est-à-dire les frais généraux de fonctionnement d'une entreprise ou d'une organisation pendant la période des opérations.

5.31 Les coûts administratifs sont généralement exprimés sous forme de pourcentage de la demande d'indemnisation. Cependant, des niveaux supérieurs à 5 % ne seront pas acceptés sous forme de pourcentage et le Fonds de 1992 pourra demander des informations détaillées sur chaque coût. De même, si les coûts administratifs individuels, tels que ceux donnés en exemple ci-dessus, sont inclus en tant que rubriques individuelles dans la demande d'indemnisation, les frais administratifs doivent être réduits proportionnellement ou exclus de la demande d'indemnisation. Dans le cas des très grosses demandes d'indemnisation, les frais administratifs exprimés sous forme de pourcentage peuvent représenter des sommes d'argent exceptionnellement élevées qui dépassent de loin le montant réel de ces types de dépenses. En règle générale, des pourcentages dégressifs sont alors appliqués si les coûts évalués dépassent une série de seuils définis.

5.32 Les organisations qui interviennent dans les opérations de lutte antipollution doivent souvent sous-traiter certaines prestations et faire appel, par exemple, à des entreprises de nettoyage, des compagnies de transport, des entreprises de restauration collective, etc. Chaque entreprise/sous-traitant peut facturer un pourcentage supplémentaire pour couvrir les frais d'administration. Lorsque les sous-traitants sont nombreux, l'assureur du propriétaire du navire/le Fonds de 1992 rembourse un pourcentage global raisonnable.

Recours à des conseillers

5.33 Une aide professionnelle peut être nécessaire pour présenter une demande d'indemnisation. Le coût raisonnable des services rendus par un conseiller peut parfois être remboursé. Dans le cadre de l'évaluation d'une demande d'indemnisation, le Fonds de 1992 examinera le besoin de recourir à un tel service d'aide ou de conseil, la qualité du travail effectué, le temps requis, son coût et sa valeur au regard du processus d'examen de la demande d'indemnisation. Lors de sinistres de grande envergure, avec intervention de plusieurs autorités, agences et entreprises sur un grand nombre de chantiers de nettoyage, la préparation d'une demande d'indemnisation peut être complexe et le regroupement de toutes les pièces justificatives requises très chronophage. Dans de telles circonstances, les coûts raisonnables de la préparation de la demande d'indemnisation peuvent également être inclus dans la demande. Pour les demandes moins complexes, ces coûts sont censés être inclus dans la rubrique des frais administratifs.

5.34 Dans la majorité des cas, les demandes d'indemnisation portant sur les mesures de sauvegarde sont réglées à l'amiable, sans saisir la justice. Par conséquent, l'intervention de conseillers juridiques n'est normalement pas nécessaire en appui de demandes d'indemnisation des activités de nettoyage dans un État Membre du Fonds de 1992. Cependant, si un règlement n'a pas été conclu dans les trois ans suivant la date du sinistre (ou la date des dommages s'ils surviennent après le sinistre), l'intervention d'un conseiller juridique pourrait être nécessaire pour protéger la demande (voir paragraphe 8.10). Le Fonds de 1992 remboursera le coût raisonnable de ces conseils.





6. Quand faut-il présenter la demande d'indemnisation?

- 6.1** Les demandes d'indemnisation doivent être présentées dès que possible. Les personnes qui envisagent de soumettre une demande ultérieurement doivent informer le Fonds de 1992 de leur intention.
- 6.2** Normalement, seules les dépenses déjà assumées font l'objet d'une indemnisation. Bien qu'il importe d'informer le Fonds de 1992, dès que possible, qu'un sinistre s'est produit et que des opérations de nettoyage sont en cours, les coûts ne pourront être remboursés qu'ultérieurement. Le Fonds de 1992 comprend toutefois le risque de problèmes de trésorerie qui peut se poser si le nettoyage se poursuit sur plusieurs semaines, voire plusieurs mois. Les ouvriers étant habituellement payés à la semaine, une forte pression peut être exercée sur les finances, notamment dans le cas d'un sinistre complexe de grande ampleur, pour lequel la facture des salaires risque d'être très élevée. Dans de tels cas, plusieurs demandes peuvent être échelonnées sur la durée des travaux, ce qui permet de les évaluer et d'envisager des paiements provisoires. Ces paiements provisoires, prévus pour atténuer les difficultés de trésorerie immédiates, ne couvriront probablement qu'une proportion des coûts réclamés, dans l'attente d'une évaluation finale.
- 6.3** 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. Cependant, étant donné que le règlement de toutes les demandes des entités non gouvernementales peut parfois prendre plusieurs années, il est extrêmement important d'examiner ces demandes d'indemnisation en dernière position dès que possible après le sinistre, au lieu d'attendre de voir 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 l'assureur du propriétaire du navire/le Fonds de 1992. Les individus qui sont intervenus au moment du sinistre, et qui auraient pu répondre aux questions de l'assureur du propriétaire du navire/du Fonds de 1992, risquent de ne plus être disponibles.
- 6.4** Quelle que soit la période sur laquelle porte la demande d'indemnisation, il convient de tenter de la présenter dès que possible. Le demandeur dispose d'un délai maximum de trois ans à compter de la date à laquelle le dommage s'est produit. S'il a présenté une demande d'indemnisation, mais qu'aucun accord n'a été conclu avec l'assureur du propriétaire du navire/le Fonds de 1992 dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le dommage s'est produit, il devra défendre ses droits en justice. À défaut, il perdra ses droits à réparation. Même si le dommage peut se produire quelque temps après qu'un sinistre est survenu, l'action en justice doit être intentée en tout état de cause dans les six ans qui suivent la date du sinistre (pour en savoir plus, voir la section 2.5 du Manuel des demandes d'indemnisation).

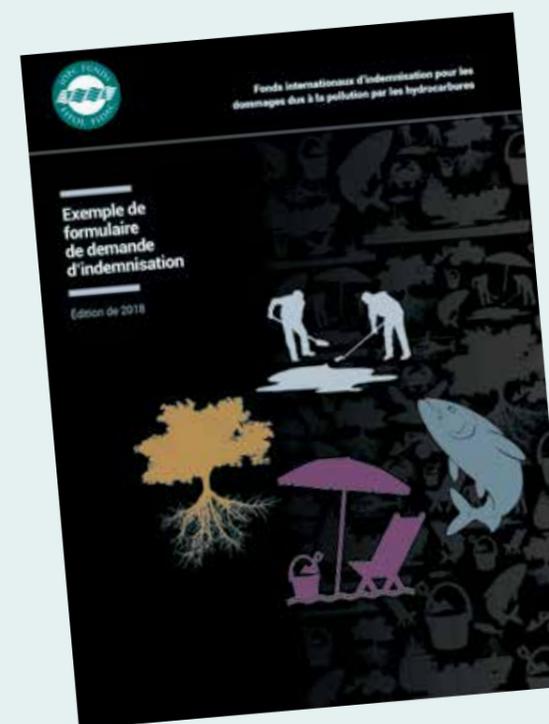
7. Comment formuler une demande d'indemnisation?

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 doivent 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

7.21 Plus le demandeur fournira de renseignements et de preuves à l'assureur du propriétaire du navire/au Fonds de 1992 sur les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde qu'il a entreprises, ainsi que sur les coûts qu'il a supportés, plus la demande d'indemnisation pourra être évaluée rapidement. Les pièces à fournir sont notamment les suivantes:

- 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-citerne en cause (s'il est connu) ou des éléments de preuve que le déversement provenait d'un navire-citerne.

- 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 le remboursement des coûts de nettoyage (mesures de sauvegarde).
- Le montant de l'indemnisation réclamée et la méthode de calcul de ce montant.

7.22 Il est essentiel que les demandes au titre du coût des opérations de nettoyage soient soumises avec des pièces justificatives montrant comment les dépenses se rattachent aux mesures prises. Les experts engagés par l'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1992 pour suivre les opérations de nettoyage examinent les

coûts réclamés au titre de ces opérations dans le cadre de leur évaluation. Par conséquent, une demande doit clairement indiquer ce qui a été effectué et pourquoi, où, quand et par qui, avec quelles ressources et à quel prix. Les factures, reçus, feuilles de travail et la comptabilité de paie des salariés, bien qu'ils constituent une confirmation utile des dépenses, ne sont pas suffisants en soi. L'ajout d'un rapport décrivant le lien entre les dépenses qui font l'objet de la demande et les opérations de nettoyage facilitera considérablement l'évaluation des demandes d'indemnisation.

Soumission des demandes d'indemnisation au format électronique – Tableaux

7.23 Très souvent, les entreprises accompagnent leurs demandes d'indemnisation d'un seul tableau indiquant leurs coûts globaux. Celui-ci ne fournit cependant pas suffisamment d'informations sur la manière dont ces coûts sont répartis entre les chantiers. Les experts qui sont habituellement engagés par l'assureur du propriétaire du navire/le Fonds de 1992 pour suivre les opérations de nettoyage doivent pouvoir rattacher leurs observations aux demandes de remboursement ultérieures. Par conséquent, des informations correspondant à chaque chantier doivent être fournies. L'annexe contient une demande d'indemnisation fictive concernant des opérations de nettoyage, avec exemples simplifiés de tableaux types. Le but de l'exemple est d'illustrer un moyen de structurer une demande d'indemnisation au titre des coûts de nettoyage (Figure 1), ainsi que les types de documents à joindre en appui d'une telle demande (Tableau 2). Les tableaux sont donnés à titre illustratif uniquement et les tarifs qui y sont indiqués ne doivent pas être considérés comme représentatifs de tarifs raisonnables.

7.24 Très souvent, les entreprises accompagnent leurs demandes d'indemnisation d'un seul tableau indiquant leurs coûts globaux. Celui-ci ne fournit cependant pas suffisamment d'informations sur la manière dont ces coûts sont répartis entre les chantiers. Les experts qui sont habituellement engagés par l'assureur du propriétaire du navire/le Fonds de 1992 pour suivre les opérations de nettoyage doivent pouvoir rattacher leurs observations aux demandes de remboursement ultérieures. Par conséquent, des informations

correspondant à chaque chantier doivent être fournies. L'annexe contient une demande d'indemnisation fictive concernant des opérations de nettoyage, avec exemples simplifiés de tableaux types. Le but de l'exemple est d'illustrer un moyen de structurer une demande d'indemnisation au titre des coûts de nettoyage (Figure 1), ainsi que les types de documents à joindre en appui d'une telle demande (Tableau 2). Les tableaux sont donnés à titre illustratif uniquement et les tarifs qui y sont indiqués ne doivent pas être considérés comme représentatifs de tarifs raisonnables.

7.3 Pièces justificatives

7.31 Les listes des pages 26 et 27 donnent des exemples des types de renseignements et pièces justificatives à joindre à une demande d'indemnisation au titre du coût de ressources particulières utilisées et autres frais généraux supportés pendant des opérations de nettoyage. Ces informations aident l'assureur du propriétaire du navire/le Fonds de 1992 à évaluer la demande. Au moment d'établir quelles informations peuvent raisonnablement être demandées, il est tenu compte des pratiques comptables normales suivies dans les pays touchés par le sinistre. Les demandeurs sont en outre encouragés à entretenir un dialogue avec l'assureur du propriétaire du navire/le Fonds de 1992 pendant la formulation d'une demande d'indemnisation, afin que les méthodes suivies pour préparer la demande soient clairement comprises et que l'assureur du propriétaire du navire/le Fonds de 1992 puissent conseiller sur les méthodes qui faciliteraient l'évaluation. Ce dialogue peut être particulièrement utile dans le cas d'un déversement de grande envergure lorsque la demande d'indemnisation soumise par un État Membre risque d'être très complexe, au titre des coûts supportés par une multitude d'organismes nationaux et ministères.

7.32 Les listes suivantes ne sont pas exhaustives et tous les articles répertoriés ne seraient pas appropriés ou nécessaires dans tous les cas.



Aéronefs

7.33 Exemples de pièces justificatives pouvant être incluses:

- Fournisseur/opérateur de l'appareil
- Type d'aéronef et indicateur d'appel
- Tarif horaire (indiquant les éléments inclus dans le tarif pour les aéronefs fournis par le gouvernement)
- Registres des heures de vol et composition de l'équipage
- Reçus pour les frais d'atterrissage et d'équipage
- Noms et affiliations des passagers
- Secteur observé, plan de vol suivi, conditions météorologiques et visibilité
- Rapports de mission d'observation aérienne, diagrammes, photographies et films

Navires et équipement de lutte antipollution

7.34 Exemples de pièces justificatives pouvant être incluses:

- Fournisseur/opérateur du navire
- Caractéristiques du navire: nom, longueur totale, puissance (kW)
- Tarif journalier (indiquant les éléments inclus dans le tarif pour les navires fournis par le gouvernement)
- Composition normale de l'équipage
- Consommation de carburant et de lubrifiants et reçus (s'ils ne sont pas inclus dans le tarif journalier)
- Frais portuaires et reçus
- Noms et affiliations des passagers
- Journal de passerelle, avec enregistrement du secteur d'opérations, des activités et des heures de travail
- Inventaire de l'équipement de lutte antipollution à bord de chaque navire, tarif journalier pour chaque type d'équipement (s'il n'est pas inclus dans le tarif pour le navire), registre de déploiement indiquant la période 'en service' pour chaque type d'équipement, photos et films
- Estimation de la quantité d'hydrocarbures récupérés chaque jour
- Enregistrement du volume d'hydrocarbures déchargés (au navire-mère ou à terre) pour chaque déchargement
- Registre des dommages éventuels à l'équipement, indiquant les circonstances et accompagné de photographies
- Matériaux consommés par chaque navire, par ex. dispersant

Organisation de lutte antipollution

7.35 Exemples de pièces justificatives pouvant être incluses:

- Structure organisationnelle, rôles et responsabilités
- Tarifs des personnels, rattachés à leurs rôles et responsabilités (indiquant les éléments inclus dans le calcul pour les employés de la fonction publique), feuilles de présence, fiches de paye et justification des notes de frais pour déplacements, hébergement et repas
- Photographies, films et diagrammes identifiant le secteur touché par le déversement et enregistrant au jour le jour l'évolution des opérations de nettoyage
- Enregistrement des conditions météorologiques et des prévisions de dérive des hydrocarbures
- Registres des communications avec chaque secteur de l'opération de lutte antipollution
- Journal des événements
- Procès-verbaux des réunions stratégiques indiquant, entre autres, comment les priorités ont été définies et le raisonnement des décisions d'intervention, y compris des décisions d'arrêt des opérations
- Procès-verbaux des réunions de bilan quotidiennes

Protection des ressources sensibles

7.36 Exemples de pièces justificatives pouvant être incluses:

- Cartes des ressources sensibles et des mesures de sauvegarde connexes
- Description des ressources sensibles
- Description du type de mesures de sauvegarde mises en œuvre, par ex. barrages durs, barrages absorbants, barrages temporaires; courants de marée, longueurs concernées, matériaux employés, coûts
- Si des barrages ont été utilisés: marque, modèle, longueur déployée, ancrage, tarifs journaliers, période de déploiement et fournisseur
- Photographies

Nettoyage du littoral

7.37 Exemples de pièces justificatives pouvant être incluses:

- Cartes ou diagrammes indiquant l'étendue de la pollution du littoral
- Rapports de l'équipe SCAT (Shoreline Clean-up Assessment Technique/ Technique d'évaluation du nettoyage du littoral) ou équivalent, détaillant les niveaux de pollution, les techniques de nettoyage et limites recommandées pour chaque chantier ou section du littoral, photographies et films
- Rapports de chantier journaliers (chef de chantier) indiquant les travaux effectués, par exemple les heures travaillées, le secteur nettoyé et la quantité de déchets pollués collectée
- Pour chaque chantier, les listes de l'équipement utilisé chaque jour, indiquant les tarifs et les fournisseurs
- Rapports d'incidents ou de dommages
- Pour chaque chantier, les listes des matériaux consommés chaque jour, indiquant les fournisseurs
- Feuilles de tarifs des entreprises
- Tarifs et feuilles de présence du personnel pour chaque chantier (indiquant les éléments inclus dans le tarif pour les employés du gouvernement)
- Fiches de paye

Élimination des déchets

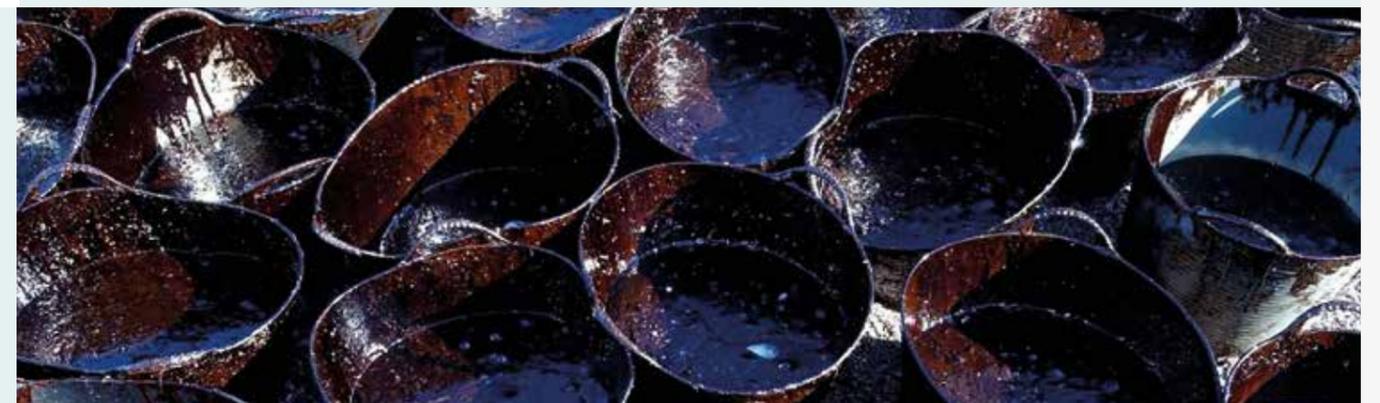
7.38 Exemples de pièces justificatives pouvant être incluses:

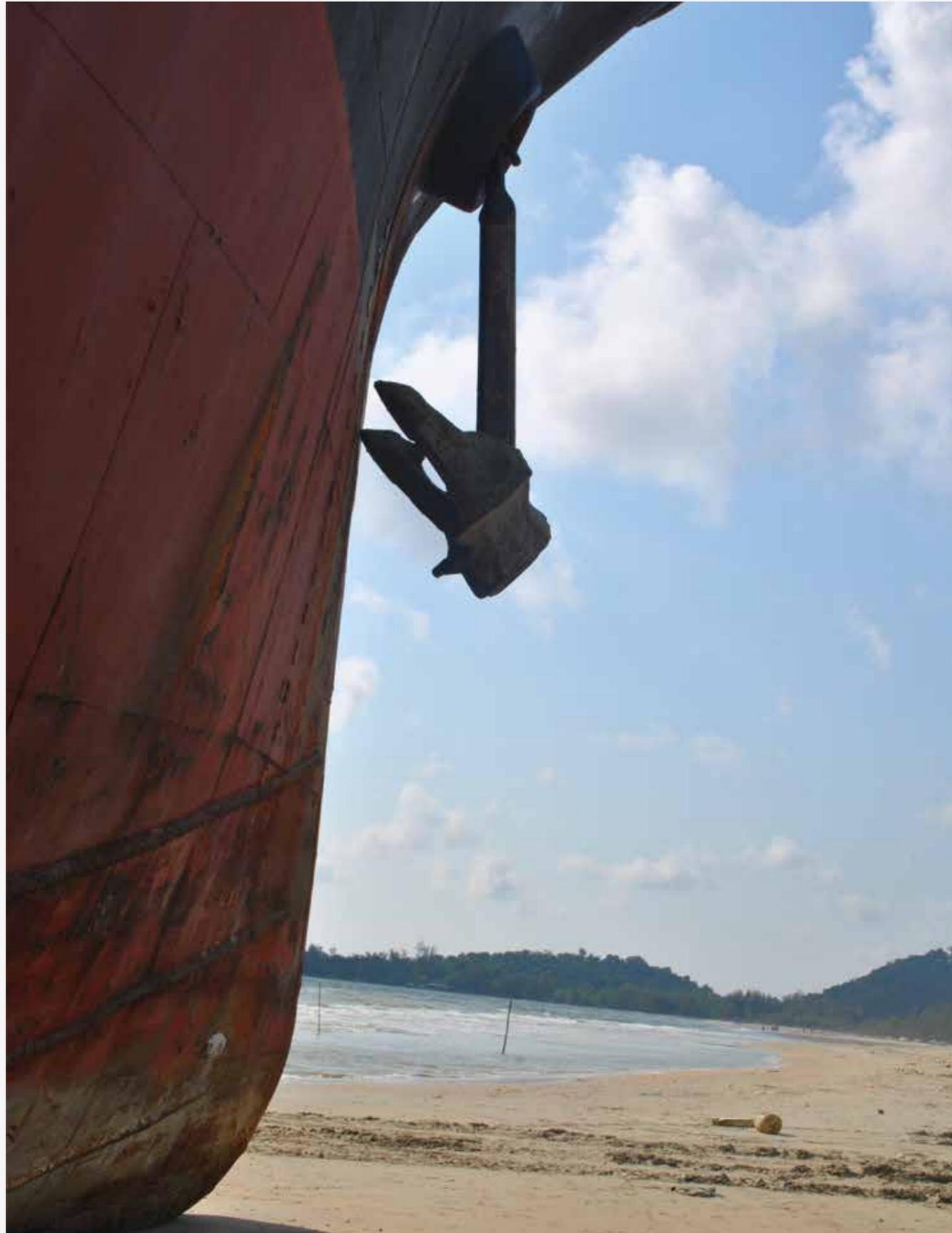
- Source des déchets (noms des navires ou nom de la plage si le point d'origine est le littoral)
- Coût du stockage temporaire, emplacement des sites utilisés et registres des entrées et sorties des déchets
- Méthodes d'élimination et quantité de déchets pour chaque méthode
- Nom des entreprises d'élimination des déchets et emplacement des installations
- Tarif unitaire pour chaque méthode d'élimination, indiquant la méthode de calcul des coûts
- Tickets de pont-basculé
- Lettres de voiture ou équivalent de l'autorité chargée des déchets
- Frais de transport: véhicules utilisés, distance parcourue, tarif kilométrique
- Factures et reçus
- Photographies

Nettoyage et rétablissement de la faune sauvage

7.39 Exemples de pièces justificatives pouvant être incluses:

- Nom des organisations concernées
- Noms des membres du personnel; rôles, responsabilités et qualifications, heures travaillées et montants versés comme pour les autres membres du personnel de lutte antipollution
- Nombre d'animaux de chaque espèce traités
- Photographies et films
- Période requise pour le nettoyage et le rétablissement
- Nombre d'animaux relâchés avec succès dans la nature
- Ventilation des coûts, comme pour les autres coûts de la lutte antipollution, par ex. personnel, équipement, matériaux, transport et élimination des déchets
- Montant des dons ou de l'aide éventuellement reçus





Paiements supplémentaires

- 7.3.10** Tout paiement, aide ou indemnisation reçus d'autres parties ou versés en vertu d'une police d'assurance pour aider aux opérations de nettoyage doivent être déclarés. Ces paiements peuvent être pris en compte lors de l'estimation du montant des indemnités à verser par le Fonds de 1992.
- 7.3.11** Il est à noter que toute inexactitude dans les documents ou déclarations présentés peut entraîner des retards dans le traitement de la demande d'indemnisation et/ou son rejet. Il est donc conseillé aux demandeurs de s'assurer que leur demande d'indemnisation est exacte et conforme à leurs dépenses réelles, et qu'elle comprend des informations concernant toute aide financière éventuellement reçue.

Fraude

- 7.3.12** Le Fonds de 1992 prend très au sérieux la soumission de faux documents et, s'il s'avérait que de tels documents ont été soumis à l'appui d'une demande, il se réserverait le droit d'en informer les autorités nationales compétentes.

7.4. Que se passe-t-il en cas de registres insuffisants ou en l'absence d'éléments de preuve?

- 7.4.1** Dans la plupart des États Membres, l'obligation de rendre compte des dépenses publiques est rigoureusement observée et une comptabilité est systématiquement tenue pour justifier les dépenses. Il en est de même pour les demandes formées contre le Fonds de 1992. Il est cependant possible que, dans certaines circonstances, il n'existe pas de registres pour l'ensemble ou une partie de l'intervention, ou que les renseignements à l'appui de la demande d'indemnisation soient limités. La raison peut en être que, dans l'État Membre concerné, la tenue de registres détaillés n'est pas la norme ou que les premiers intervenants dans la situation d'urgence n'ont pas réalisé que des demandes d'indemnisation devraient être présentées ultérieurement. Il est également possible qu'en raison de la très longue période écoulée entre la survenance du sinistre et la présentation de la demande d'indemnisation, les registres aient été perdus et les individus concernés ne soient plus disponibles pour fournir les explications nécessaires en soutien du montant réclamé.

- 7.4.2** Les demandeurs à qui il manque certains renseignements ou documents peuvent tout de même présenter une demande d'indemnisation et fournir toutes les informations dont ils disposent. Des preuves informelles et indirectes, telles que des articles de presse, indiquant l'étendue de la pollution et l'échelle des opérations de lutte antipollution, des photographies des opérations de nettoyage et l'application de tarifs raisonnables pourraient leur fournir suffisamment d'informations pour calculer leurs coûts approximatifs. Les conditions de base définies au paragraphe 4.1 doivent néanmoins être remplies pour qu'il y ait indemnisation.
- 7.4.3** En cas de difficultés à rassembler les pièces justificatives, le demandeur doit s'adresser à un représentant de l'assureur du propriétaire du navire/ du Fonds de 1992, qui sera éventuellement en mesure de le conseiller ou de l'aider. Toutes les preuves possibles doivent être rassemblées, même si elles sont limitées, pour étayer les demandes. Le demandeur doit s'abstenir de 'fabriquer' des registres car cela sera découvert et sa demande d'indemnisation pourra en conséquence être rejetée. La soumission de faux documents à l'appui d'une demande d'indemnisation est un acte frauduleux et peut donner lieu à des poursuites en vertu de la législation du pays concerné.



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

8.1 Les demandes d'indemnisation sont évaluées selon trois critères généraux:

- i) Les mesures prises étaient-elles raisonnables?
- ii) Les coûts de ces mesures étaient-ils raisonnables?
- iii) Le calcul des frais réclamés est-il correct?

Les méthodes suivies par le Fonds de 1992 pour déterminer si les demandes d'indemnisation et les coûts sont raisonnables sont traitées aux sections 4 et 5. Il convient toutefois de rappeler que, bien que le Fonds de 1992 se fie aux conseils de ses experts, il évalue les demandes d'indemnisation au cas par cas, en tenant compte des circonstances particulières du sinistre.

8.2 La façon dont les demandes sont présentées est souvent propre à ces circonstances particulières et aux mesures prises pour répondre à la situation. Qui plus est, les administrations suivent 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.

8.3 Les États Membres, les organisations de lutte antipollution et les entreprises de nettoyage spécialisées sont encouragés à convenir à l'avance, avec le Fonds de 1992, de tarifs applicables en cas de déversement. Bien que de tels accords ne puissent pas garantir que tous les coûts supportés dans le cadre d'opérations d'intervention seront acceptés comme raisonnables, ils peuvent éviter de devoir discuter en détail des tarifs au moment d'évaluer une demande d'indemnisation.

8.4 Lorsque des renseignements complémentaires sont demandés mais que l'assureur du propriétaire du navire/le Fonds de 1992 estiment que le demandeur risque entretemps 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.

8.5 Si le demandeur est une entreprise engagée dans les opérations de nettoyage pour un sinistre de grande envergure et qu'il est confronté, de ce fait, à des problèmes de trésorerie, il peut déposer une demande ou une série de demandes d'indemnisation provisoire(s). Les versements provisoires effectués seront pris en compte dans le règlement final de la demande d'indemnisation une fois que les opérations auront cessé.

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 des préjudices subis pendant la période visée par la demande en cours ne sera examinée. Il sera invité à signer un accord dans ce sens. Si le demandeur pense avoir subi un préjudice après la période couverte par sa première demande d'indemnisation, il peut présenter d'autres demandes, lesquelles seront traitées comme des demandes distinctes.

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 peut-être 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 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 par le biais des 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 Des exemplaires du Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992 et d'autres documents utiles sont disponibles dans la section 'Publications' du site Web des FIPOL à l'adresse: www.fipol.org.

ANNEXE

L'exemple ci-après (Figure 1) illustre la page de synthèse d'un tableau illustratif dans le cas d'un sinistre de petite envergure demandant l'intervention des agences de lutte antipollution d'un État Membre et de trois entreprises. Les références dossier peuvent correspondre à divers aspects de l'intervention, par exemple AT1 peut correspondre à l'observation aérienne; AT2 à l'intervention en mer; AT3 au nettoyage du littoral et AT4 au transport et à l'élimination des déchets souillés. Une ventilation détaillée simplifiée pour l'entreprise OSRO Co Ltd chargée de la récupération des hydrocarbures en mer est donnée dans les pages suivantes (Tableau 1), ainsi que des exemples de renseignements à l'appui de la demande (Tableau 2).

L'exemple est repris dans les pages qui suivent, avec des tableaux simplifiés et illustratifs pour les coûts de nettoyage sur trois chantiers différents le long du littoral touché – La Plage, La Crique rocheuse et Le Banc de Galets – demandant chacun des techniques de nettoyage différentes. Les données de chaque chantier sont incorporées dans les coûts globaux de l'entreprise, qui sont à leur tour reliés à la page de synthèse ci-après.

Figure 1: Exemple de page de synthèse

UNTANKER: échoué au large d'Unport, État Membre (EM), Juin		
	Réclamé (£)	Réf. dossier
1. Agence de lutte antipollution de L'EM (air)	46 355	AT1.1
2. Agence de lutte antipollution de L'EM (mer)	260 889	AT2.1
3. OSRO Co Ltd	75 660	AT2.2
4. EM (littoral)	115 789	AT3.1
5. Marine Pollution Responders Ltd	455 608	AT3.2
6. Waste Services Co Ltd	247 248	AT4.1
TOTAL: 1 201 549		

TABLEAU 1: Exemple de tableau

3 OSRO Co Ltd

I Personnel	Coût unitaire	12 juin	13 juin	14 juin	15 juin	16 juin	Nombre	Unité	Tarif	Demande £	Référence
Commandement	850	1	1	1	1	1	5	Jours-hommes	100 %	4 250	AT2.21
Superviseurs	350	3	3	3			9	Jours-hommes	100 %	3 150	AT2.22
	350				3	2	5	Jours-hommes	150 %	2 625	
Techniciens	200	5	5	5			15	Jours-hommes	100 %	3 000	AT2.23
	200				5	3	8	Jours-hommes	150 %	2 400	
Ouvriers	150	15	15	15			45	Jours-hommes	100 %	6 750	AT2.24
	150				12	9	21	Jours-hommes	150 %	4 725	
Repas	12						108	Jours-hommes	100 %	1 296	AT2.25
II Équipement										28 196	
Bateau 1	1 500	1	1	1	1	1	5	Jours	100 %	7 500	AT2.26
Bateau 2	1 200	1	1	1	1		4	Jours	100 %	4 800	AT2.27
Bateau 3	1 200	1	1	1			3	Jours	100 %	3 600	AT2.28
Camion 5 tonnes	250	1	1	1	1	1	5	Jours	100 %	1 250	AT2.29
Voitures	55	3	3	3	3	2	14	Jours	100 %	770	AT2.210
Barrages absorbants	25	12		12			24	m	100 %	600	AT2.211
Barrages	8,5	250	250	250	250		1 000	Jours-hommes	100 %	8 500	AT2.212
Feuilles absorbantes	7,5	10		10			30	kg	100 %	225	AT2.213
Écrémur à disques	120						0	Jours d'utilisation	100 %	-	AT2.214
	120	1	1	1	1	1	5	Jours en réserve	50 %	300	
Écrémur à tambour	150	1	1	1	1		4	Jours d'utilisation	100 %	600	AT2.215
	150						1	Jours en réserve	50 %	75	
Bloc d'alim.	160	1	1	1	1		4	Jours d'utilisation	100 %	640	AT2.216
	160	1	1	1	1	2	6	Jours en réserve	50 %	480	
Pompe	50						0	Jours d'utilisation	100 %	-	
	50	1	1	1	1	1	5	Jours en réserve	50 %	125	AT2.217
Gants coton	0,5	24	24	24	9	6	87	Jours-paires	100 %	44	AT2.218
Gilets de sauvetage	24	24					24	Jours-gilet	100 %	576	AT2.219
Combinaisons Tyvek	4,5	24	24	24	9	6	87	Jours-combi.	100 %	392	AT2.220
Bottes de sécurité	15	24					24	Jours-bottes	100 %	360	AT2.221
										30 836	
III Divers											
Élimination des déchets	150						65	Tonne	100 %	9 750	AT2.222
										9 750	
										68 782	
									10 %	6 878	
										75 660	
IV Frais de gestion											

TABLEAU 2: Exemples de pièces justificatives

AT2.21	Nom; fonction dans l'intervention; fiche de mission; rapports journaliers; feuille de paye
AT2.22	Noms; fonctions dans l'intervention; affectés au Bateau 1, 2 ou 3; feuilles de travail; rapports journaliers; fiches de paye
AT2.23	Noms; fonctions dans l'intervention; affectés au Bateau 1, 2 ou 3; feuilles de présence; fiches de paye
AT2.24	Noms; fonctions dans l'intervention; affectés au Bateau 1, 2 ou 3; feuilles de présence; fiches de paye
AT2.25	Fournisseur; factures et reçus
AT2.26	Spécifications du bateau: Nom; type; longueur totale; puissance (kW); équipage normal; consommation de carburant et de lubrifiants; contrôles quotidiens du niveau de carburant dans le réservoir. Journal de passerelle avec notes sur le secteur d'opérations, les activités, les heures de travail, les quantités d'hydrocarbures et d'eau récupérées, les contrôles quotidiens du niveau des réservoirs de stockage des hydrocarbures récupérés
AT2.27	Spécifications du bateau et journal de passerelle comme ci-dessus
AT2.28	Spécifications du bateau et journal de passerelle comme ci-dessus
AT2.29	Marque et modèle du véhicule; numéro d'immatriculation; nom du chauffeur
AT2.210	Marques et modèles des véhicules; numéros d'immatriculation; noms des chauffeurs
AT2.211	Fabricant et spécifications: taille; longueur et épaisseur des sections; matière; factures et reçus
AT2.212	Fabricant et spécifications: taille; longueur et épaisseur des sections; matière; factures et reçus
AT2.213	Fabricant et spécifications: taille; poids, nombre de feuilles par kg; matière; factures et reçus
AT2.214	Fabricant et modèle: capacité nominale
AT2.215	Fabricant et modèle: capacité nominale
AT2.216	Fabricant et modèle: capacité nominale
AT2.217	Fabricant et modèle: capacité nominale
AT2.218	Fournisseur; factures et reçus
AT2.219	Fournisseur; factures et reçus
AT2.220	Fournisseur; factures et reçus
AT2.221	Fournisseur; factures et reçus
AT2.222	Méthode d'élimination; entreprise spécialisée; tickets de pont-basculé; factures et reçus

On trouvera aux pages 36 et 37 des tableaux développant l'élément 5 de la page de synthèse pour la société fictive Marine Pollution Responders (MPR) Ltd., engagée dans les opérations de nettoyage du littoral. Les tableaux sont une illustration simplifiée de la présentation d'une demande d'indemnisation. Ils doivent toutefois être accompagnés d'un court descriptif, comme celui donné ci-dessous, ainsi que des pièces justificatives répertoriées au paragraphe 7.3.5. Le premier tableau représente les coûts globaux pour l'entreprise, composés des coûts pour chacun des trois chantiers,

à savoir La Plage, La Crique Rocheuse et Le Banc de Galets, qui correspondent aux tableaux 5.1, 5.2 et 5.3 respectivement. Les coûts supplémentaires sont ajoutés au Tableau 5 pour la gestion globale des trois chantiers.

Comme indiqué plus haut, les tarifs sont donnés à titre illustratif uniquement et ne devraient pas être considérés comme représentatifs de coûts raisonnables. Les méthodes décrites ne seraient pas non plus forcément acceptées comme raisonnables, en fonction des circonstances du sinistre.

Exemple de descriptif

5. Marine Pollution Responders (MPR) Ltd

Aux premières heures du 12 juin, le navire-citerne Untanker s'est échoué par mauvais temps à environ trois milles marins au nord-ouest d'Unport. Il transportait une cargaison de fuel-oil moyen (IFO 180) et aurait perdu quelque 500 tonnes de l'une des citernes de cargaison. Les hydrocarbures ont rapidement dérivé vers la côte et, le soir même, se sont échoués sur environ trois kilomètres de littoral sableux, un lieu appelé localement La Plage. Pendant la nuit du 12 au 13 juin, une partie de ces hydrocarbures a été emportée par la mer et a dérivé le long de la côte jusqu'à La Crique Rocheuse et Le Banc de Galets.

La société MPR a été alertée à midi, le 12 juin, lorsqu'il est devenu évident que des hydrocarbures s'échoueraient sur le rivage. Elle a été engagée par l'agence de lutte antipollution de l'État Membre pour fournir des ressources de nettoyage. Les opérations se sont tout d'abord concentrées sur La Plage mais, pendant le week-end, MPR a également été chargée de la dépollution de La Crique Rocheuse et Le Banc de Galets.

La Plage

MPR a initialement déployé 45 hommes, puis 60 le jour suivant et jusqu'à 100 pendant le week-end. La main-d'œuvre a été utilisée pour récupérer les hydrocarbures échoués dans des sacs en plastique, regroupés dans des Big Bags pour être transportés hors de la plage. Les hydrocarbures qui flottaient à proximité du rivage ont été pompés dans des réservoirs portables. Le reste des hydrocarbures a été concentré vers des points de collecte avec les pompes à eau, pour être transféré dans les réservoirs portables au moyen de pompes à membrane. Les hydrocarbures séparés dans les réservoirs portables ont été chargés dans des camions citernes de 10 tonnes pour être transportés vers les installations d'élimination.

La main-d'œuvre a été renforcée la semaine suivante, atteignant un total de 120 ouvriers les jeudi et vendredi 20 et 21 juin. Ce nombre a progressivement diminué pendant le deuxième week-end. Suite à une inspection par l'agence de lutte antipollution de l'État Membre le 24 juin, un nettoyage final a été effectué, puis la démobilitation s'est faite sur les deux jours suivants.

La Crique Rocheuse

L'entreprise MPR s'est rendue à La Crique Rocheuse dans la matinée du samedi 15 juin, munie de laveurs haute pression pour nettoyer les rochers. De la main-d'œuvre a été employée pour récupérer les hydrocarbures au moyen de feuilles absorbantes.

Le Banc de Galets

Une excavatrice a été employée pour transférer les galets au bord de l'eau afin de procéder à une opération de 'surfwashing'. Des barrages absorbants ont été posés à l'extrémité du banc pour encercler les hydrocarbures flottants qui déviaient et quelques ouvriers ont été chargés de les récupérer avec des feuilles absorbantes.

Pièces jointes:

- Facture de MPR Ltd à l'Agence de lutte antipollution de l'État Membre (Littoral)
- Feuilles de présence quotidiennes pour La Plage; La Crique Rocheuse; Le Banc de Galets
- Rapport sommaire quotidien du responsable de MPR
- Carnets de bord des camions de 5 tonnes
- Rapports quotidiens des chefs de chantier
- Carnets de bord des camions citernes de 10 tonnes
- Feuilles de tarifs de l'entreprise
- Factures pour les fournitures par des tiers



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**