



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

Manuel des demandes d'indemnisation

Édition d'octobre 2016



Le texte original du Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992 a été adopté par l'Assemblée du Fonds de 1992 en 1998. Depuis, il a été révisé par l'Assemblée à plusieurs reprises, ce qui a petit à petit donné lieu à des incohérences terminologiques mineures au sein du texte. À l'occasion de la publication de l'édition de 2013, le Secrétariat en a profité pour réaliser une révision linguistique du Manuel des demandes d'indemnisation, afin de s'assurer qu'il était cohérent et que les termes employés étaient d'utilisation courante. Cette harmonisation du texte a été réalisée en anglais, français et espagnol. Elle s'est traduite par un certain nombre de modifications mineures, dont aucune n'affecte le sens et le fond du texte.

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

Tous droits réservés ©FIPOL 2016

La reproduction du présent rapport 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 ce rapport à des fins commerciales.

Tous les autres droits sont réservés.

Remerciements

Photographies

Pages 7, 18, 26 et 35: FIPOL

Page 10: Organisation maritime internationale (OMI)

Page 23: You Inspire Photography

Page 41: Shutterstock

Conception

thecircus.uk.com

Manuel des demandes d'indemnisation

Édition d'octobre 2016

**Tel qu'adopté par l'Assemblée du Fonds de 1992 en avril 1998
et plus récemment modifié par le Conseil d'administration
du Fonds de 1992 en avril 2016.**



Table des matières

Introduction

1 Comment fonctionne le régime d'indemnisation?	8
1.1 Le régime d'indemnisation	10
La Convention de 1992 sur la responsabilité civile	
La Convention de 1992 portant création du Fonds	
Le Protocole portant création du Fonds complémentaire	
1.2 Quel est le montant d'indemnisation disponible?	12
En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile – c'est le propriétaire du navire qui paie	
En vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds – c'est le Fonds de 1992 qui paie	
En vertu du Protocole portant création du Fonds complémentaire – c'est le Fonds complémentaire qui paie	
1.3 Quels sont les types de sinistres visés?	13
1.4 Quels sont les types de dommages visés?	13
Opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde	
Dommages aux biens	
Préjudice consécutif	
Préjudice économique pur	
Utilisation de modèles économiques	
Dommages à l'environnement	
Recours à des conseillers	
1.5 Quand les demandes d'indemnisation sont-elles recevables pour indemnisation?	15
2 Présentation et évaluation des demandes	16
2.1 Qui peut formuler une demande?	18
2.2 À qui faut-il soumettre la demande?	19
2.3 Comment présenter la demande d'indemnisation?	19
2.4 Quels renseignements faut-il donner dans la demande?	20
2.5 Dans quels délais faut-il présenter la demande d'indemnisation?	20
2.6 Évaluation et paiement des demandes	21
2.7 Quel est le délai relatif à l'évaluation et au paiement des demandes?	21
Durée maximum du traitement des demandes d'indemnisation	
Traitement accéléré des demandes d'indemnisation	
2.8 Que se passe-t-il si un demandeur n'accepte pas une décision du Fonds?	22

3 Directives sur la soumission des différents types de demandes 24

3.1 Demandes au titre des coûts des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde	27
Portée de l'indemnisation	
Présentation des demandes	
Demandes de remboursement de la TVA déposées par les gouvernements centraux	
3.2 Demandes au titre des dommages aux biens	31
Portée de l'indemnisation	
Présentation des demandes	
3.3 Demandes au titre du préjudice économique dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et de la transformation du poisson	32
Portée de l'indemnisation	
Présentation des demandes	
3.4 Demandes au titre du préjudice économique dans le secteur du tourisme	36
Portée de l'indemnisation	
Présentation des demandes	
3.5 Demandes au titre du coût des mesures visant à prévenir des préjudices économiques purs	38
Portée de l'indemnisation	
Présentation des demandes	
3.6 Demandes au titre des dommages à l'environnement et des études de suivi écologique	38
Portée de l'indemnisation	
Présentation des demandes	

Les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sont deux organisations intergouvernementales (le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire) avec pour mission d'indemniser les victimes de dommages par pollution causés par des déversements d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes.

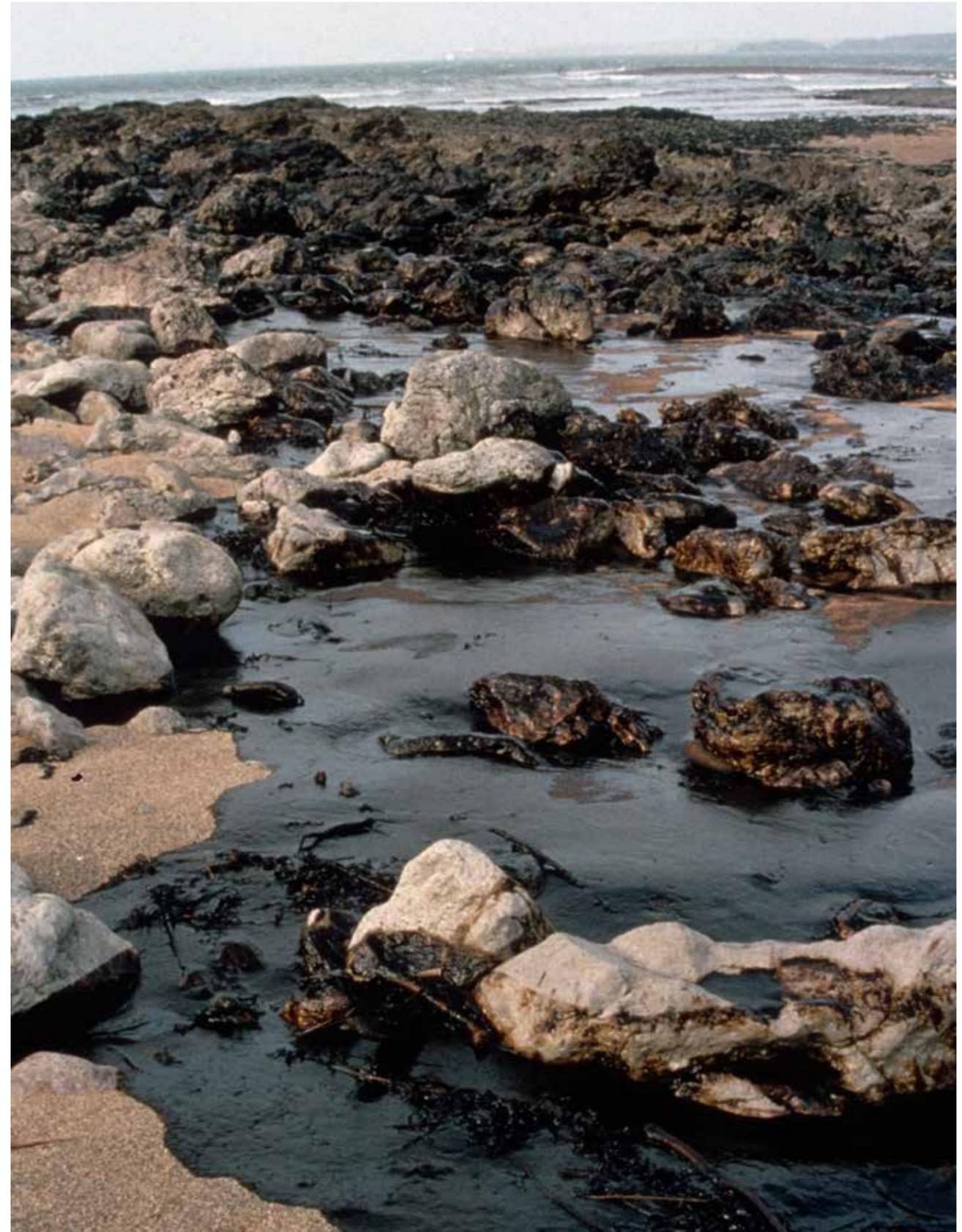
introduction

Le Manuel des demandes d'indemnisation est un guide pratique de la procédure à suivre pour présenter des demandes d'indemnisation au Fonds de 1992. Le texte original a été adopté par l'Assemblée du Fonds de 1992 en 1998. La présente version est la 6^{ème} édition et prend en compte les dernières modifications adoptées en avril 2016. Élaboré conformément aux dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, il est également applicable en cas de sinistre faisant intervenir le Fonds complémentaire.

Seules les demandes répondant à des critères spécifiques donnent lieu à une indemnisation. Le présent Manuel, adopté par l'Assemblée du Fonds de 1992, est conçu pour aider les demandeurs en donnant un aperçu général des critères de recevabilité appliqués par le Fonds. Il ne traite pas des aspects juridiques dans le détail et ne doit pas être considéré comme donnant une interprétation faisant foi des conventions internationales pertinentes.

Le présent Manuel se compose de trois sections.

- La section 1 décrit brièvement le régime d'indemnisation et la façon dont le Fonds de 1992 travaille.
- La section 2 comporte des renseignements généraux sur la manière dont les demandes d'indemnisation doivent être présentées. Elle présente la politique du Fonds de 1992 en matière de traitement des demandes et de réparation.
- La section 3 fournit des renseignements plus spécifiques afin d'aider les demandeurs à présenter leurs demandes et est divisée en six parties, chacune d'entre elles portant sur l'une des principales catégories de demandes couvertes par le régime d'indemnisation, à savoir:
 - **opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde**
 - **dommages aux biens**
 - **préjudices économiques dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et de la transformation du poisson**
 - **préjudices économiques dans le secteur du tourisme**
 - **mesures visant à prévenir des préjudices économiques purs**
 - **dommages à l'environnement et études de suivi écologique**



Comment fonctionne le régime d'indemnisation?

Section une



1.1 LE RÉGIME D'INDEMNISATION

- 1.1.1 Le régime d'indemnisation a été créé en 1978 et est actuellement fondé sur deux Conventions: la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1992 sur la responsabilité civile) et la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1992 portant création du Fonds). Un Protocole à la Convention de 1992 portant création du Fonds a été adopté en 2003, instituant un Fonds complémentaire (Protocole portant création du Fonds complémentaire).**



Siège de l'Organisation maritime internationale, qui abrite également le Secrétariat des FIPOI.

La Convention de 1992 sur la responsabilité civile

- 1.1.2** En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, des demandes d'indemnisation pour des dommages par pollution causés par des hydrocarbures persistants peuvent être formées contre le propriétaire immatriculé du navire d'où provenaient les hydrocarbures à l'origine du dommage (ou contre son assureur). Cependant, le propriétaire du navire peut normalement limiter sa responsabilité financière à raison d'un montant qui est fonction de la taille (de la jauge) du navire en cause. Le propriétaire est obligé de souscrire une assurance pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention. Toutefois, cette obligation ne s'applique pas pour les navires transportant moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en tant que cargaison.
- 1.1.3** Le propriétaire du navire est tenu de verser des indemnités au titre des dommages par pollution résultant d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures persistants provenant de son navire, et ce, même si la pollution n'a été le fait d'aucune faute le mettant en cause. Il n'est déchargé de sa responsabilité que dans des circonstances très spécifiques.

La Convention de 1992 portant création du Fonds

- 1.1.4** Le Fonds de 1992 a été créé en 1996 en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds et est financé par des sociétés et autres entités dans les États Membres qui reçoivent certains types d'hydrocarbures transportés par mer. Le Fonds est une organisation intergouvernementale créée et régie par les États.
- 1.1.5** Le Fonds de 1992 est régi par deux organes: l'Assemblée et le Comité exécutif. L'Assemblée est composée de représentants des gouvernements de tous les États Membres. Le Comité exécutif est un organe subsidiaire, composé de 15 États Membres élus par l'Assemblée. Le Comité a pour principale fonction d'approuver les demandes d'indemnisation. Toutefois, il donne normalement à l'Administrateur des pouvoirs très étendus pour approuver et payer les demandes.

- 1.1.6** En vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds, le Fonds de 1992 met à la disposition des demandeurs une indemnisation supplémentaire lorsque ceux-ci ne sont pas intégralement indemnisés en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Cela peut se produire dans les cas suivants:

- Les dommages excèdent la responsabilité du propriétaire du navire telle qu'elle est limitée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- Le propriétaire du navire n'est pas responsable en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile car le dommage a pour cause une catastrophe naturelle grave ou bien résulte en totalité d'un acte commis délibérément par un tiers ou est intégralement dû à la négligence des pouvoirs publics chargés de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation.
- Le propriétaire du navire est dans l'incapacité financière de s'acquitter pleinement de ses obligations en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et son assurance ne suffit pas à satisfaire les demandes de réparation valides.

- 1.1.7** Le Fonds de 1992 ne verse pas d'indemnité si:

- le dommage par pollution résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou est dû à un déversement provenant d'un navire de guerre (dans ce cas, le propriétaire du navire n'est pas non plus responsable en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile), ou
- le demandeur ne peut pas prouver que le dommage résulte d'un sinistre mettant en cause un ou plusieurs navires tels que définis dans les Conventions (c'est-à-dire un bâtiment de mer ou un engin marin en charge ou, en certaines circonstances, à vide construit ou adapté aux fins du transport d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison).



Le Protocole portant création du Fonds complémentaire

1.1.8 Le Protocole de 2003 à la Convention de 1992 portant création du Fonds a institué un Fonds complémentaire visant à fournir une indemnisation supplémentaire au titre des dommages par pollution dans les États Membres du Fonds complémentaire. Les critères selon lesquels les demandes d'indemnisation peuvent être prises en compte pour indemnisation par le Fonds complémentaire sont identiques à ceux du Fonds de 1992. La politique générale du Fonds de 1992 dans le domaine du règlement des demandes énoncée dans le présent Manuel s'applique donc également au versement des indemnités par le Fonds complémentaire.

1.2 QUEL EST LE MONTANT D'INDEMNISATION DISPONIBLE?

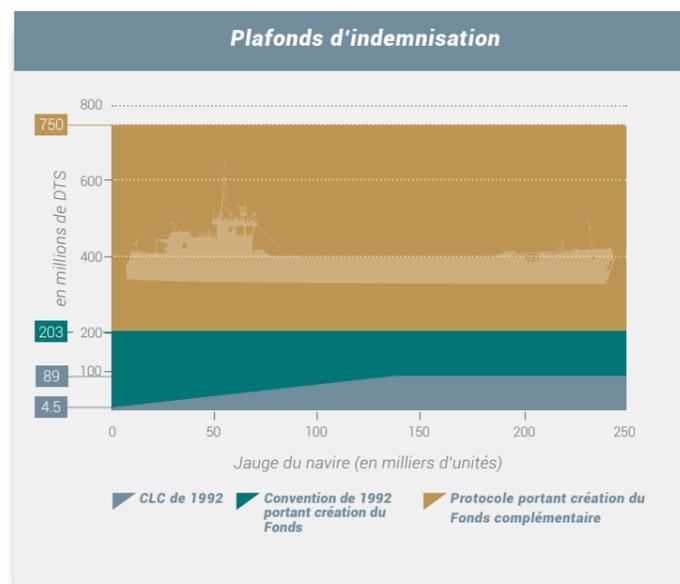
En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile – c'est le propriétaire du navire qui paie

1.2.1 Le propriétaire du navire est normalement en droit de limiter sa responsabilité à raison d'un montant qui est fonction de la jauge du

navire. Pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités, la limite est de 4,51 millions de droits de tirage spéciaux (DTS)^[1] (US\$6,30 millions); pour un navire dont la jauge se situe entre 5 000 et 140 000 unités de jauge, la limite est de 4,51 millions de DTS (US\$6,30 millions) plus 631 DTS (US\$882) pour chaque unité de jauge supplémentaire; et pour un navire dont la jauge est égale ou supérieure à 140 000 unités, la limite est de 89,77 millions de DTS (US\$125,4 millions)^[2]. Le propriétaire est toutefois déchu du droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

En vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds – c'est le Fonds de 1992 qui paie

1.2.2 Le montant maximum d'indemnisation à verser par le Fonds de 1992 pour tout sinistre est de 203 millions de DTS (US\$283,6 millions)^[3] quelle que soit la jauge du navire. Ce montant maximum comprend les indemnités versées par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention 1992 sur la responsabilité civile.



[1] Les montants indiqués dans les Conventions de 1992 sont exprimés en droits de tirage spéciaux (DTS) du Fonds monétaire international. Le DTS est converti dans la monnaie de l'État où le dommage par pollution s'est produit, sur la base du taux de change approprié. Dans le présent Manuel, les droits de tirage spéciaux ont été convertis en dollars des États-Unis sur la base du taux de change applicable le 1er septembre 2016, soit 1 DTS = US\$1,397085. On trouvera sur le site Web de l'Organisation les conversions mises à jour.

[2] Ces montants s'appliquent aux sinistres survenus après le 1er novembre 2003.

[3] Ces montants s'appliquent aux sinistres survenus après le 1er novembre 2003.

1.2.3 Si le montant total des demandes établies dépasse le montant total de l'indemnisation disponible en vertu des deux Conventions de 1992, les indemnités versées à chaque demandeur font l'objet d'une réduction proportionnelle. Si cette situation risque de se produire, le Fonds de 1992 peut être contraint de limiter les paiements afin de veiller à ce que tous les demandeurs soient traités sur un pied d'égalité. Le niveau des paiements peut augmenter ultérieurement si le montant total des demandes établies est connu de manière plus certaine.

En vertu du Protocole portant création du Fonds complémentaire – c'est le Fonds complémentaire qui paie

1.2.4 Le Fonds complémentaire fournit une indemnisation complémentaire, de façon à ce que le montant total d'indemnisation à verser pour tout sinistre au titre d'un dommage survenu dans un État Membre de ce Fonds soit de 750 millions de DTS (US\$1 047 millions), y compris le montant à verser en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Un avantage important du Fonds complémentaire est que, même dans le cadre des sinistres de pollution les plus graves, il devrait être rarement nécessaire de procéder à une réduction proportionnelle des paiements pour dommages par pollution dans les États Membres de ce Fonds: les demandeurs devraient pouvoir recevoir dès le début 100 % de leur demande d'indemnisation établie.

1.3 QUELS SONT LES TYPES DE SINISTRES VISÉS?

1.3.1 La Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds visent les sinistres par déversement d'hydrocarbures minéraux persistants provenant d'un bâtiment de mer construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison (soit, en général, un navire-citerne). Les Conventions de 1992 visent non seulement les déversements de cargaison et de combustible de soute (le combustible du navire) de navires-citernes en charge mais aussi, dans certaines circonstances, les déversements de combustible de soute provenant de navires-citernes à vide.

1.3.2 Les hydrocarbures minéraux persistants sont par exemple le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage. Ces hydrocarbures

mettent en général du temps à se dissiper naturellement après avoir été déversés dans le milieu marin et sont donc susceptibles de dériver et de nécessiter des opérations de nettoyage. Les dommages causés par des déversements d'hydrocarbures minéraux non persistants, tels que l'essence, l'huile diesel légère et le kérosène, ne sont pas indemnisés en vertu des Conventions. Ces hydrocarbures ont tendance à s'évaporer rapidement après un déversement et n'exigent donc pas de nettoyage.

1.4 QUELS SONT LES TYPES DE DOMMAGES VISÉS?

1.4.1 Les Conventions de 1992 couvrent les dommages par pollution, qui sont définis comme: 'le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées aux coûts des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront.'

1.4.2 Les dommages par pollution comprennent les mesures de sauvegarde, définies dans les Conventions de 1992 comme: 'toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution.'

1.4.3 La Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds ainsi que le Protocole portant création du Fonds complémentaire s'appliquent aux dommages par pollution survenus sur le territoire, dans la mer territoriale ou la zone économique exclusive (ZEE) d'un État Partie, ou bien la zone équivalente d'un tel État. On peut obtenir la liste des États Parties en s'adressant directement au Fonds de 1992 ou bien en consultant son site Web (www.fipol.org).

1.4.4 Les principaux types de dommages par pollution couverts sont décrits ci-dessous.

Opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde

1.4.5 Une indemnisation est prévue au titre du coût des mesures raisonnables de nettoyage et autres mesures visant à prévenir ou limiter >

les dommages par pollution survenus dans un État Partie, où que ces mesures soient prises. Par exemple, si des opérations étaient 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 par pollution dans la mer territoriale ou la zone économique exclusive d'un État Partie, le coût de ces opérations ouvrirait droit, en principe, à une indemnisation. Les dépenses au titre des mesures de sauvegarde sont remboursables même si aucun déversement d'hydrocarbures ne s'est produit, pour autant qu'il y a eu une menace grave et imminente de dommage par pollution.

- 1.4.6** Une indemnisation est également prévue au titre des coûts raisonnables liés à la capture, au nettoyage et à la remise en état de la faune sauvage, en particulier les oiseaux, les mammifères et les reptiles.

Dommages aux biens

- 1.4.7** Une indemnisation est prévue au titre des coûts raisonnables de nettoyage, de réparation ou de remplacement de biens qui ont été contaminés par les hydrocarbures.

Préjudice consécutif

- 1.4.8** Une indemnisation est prévue au titre du manque à gagner subi par les propriétaires de biens contaminés par les hydrocarbures à la suite d'un déversement (préjudice consécutif). Comme exemple de préjudice consécutif, on peut citer le manque à gagner des pêcheurs dont les filets ont été souillés et qui sont donc dans l'impossibilité de pêcher en attendant que leurs filets soient nettoyés ou bien remplacés.

Préjudice économique pur

- 1.4.9** Dans certaines circonstances, une indemnisation est également prévue au titre du manque à gagner dû à la pollution par les hydrocarbures subi par des personnes dont aucun bien n'a été pollué (préjudice économique pur). Par exemple, un pêcheur dont les filets n'ont pas été contaminés peut néanmoins être dans l'impossibilité de pêcher parce que la zone de mer où il exerce normalement son activité est polluée et qu'il ne peut pas l'exercer ailleurs. De même, un hôtelier ou un restaurateur dont l'établissement se trouve à proximité d'une plage publique contaminée peut subir un préjudice dû à la

chute du nombre de ses clients pendant la période où la pollution a sévi.

- 1.4.10** Une indemnisation est en outre prévue au titre du coût des mesures raisonnables, comme les campagnes de promotion, qui visent à prévenir ou réduire les préjudices économiques en remédiant aux possibles effets néfastes de la pollution à la suite d'un grave sinistre.

Utilisation de modèles économiques

- 1.4.11** Lorsque les pièces justificatives présentées à l'appui d'une demande d'indemnisation sont insuffisantes et qu'il n'est possible ni de solliciter ni de recevoir davantage d'informations, l'indemnisation peut être versée sur la base d'une estimation des pertes calculées en utilisant un modèle économique reconnu et fiable. Tout modèle économique de ce type doit être dérivé de données réelles étroitement associées aux pertes alléguées et dérivé de l'industrie ou du secteur pertinent. Le modèle serait examiné avec soin par le Fonds et ses experts afin de s'assurer que les données utilisées, les hypothèses retenues et la méthode de calcul sont valables.

Dommages à l'environnement

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

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

Recours à des conseillers

- 1.4.14** Les demandeurs souhaitent parfois recourir à des conseillers pour se faire aider

dans la présentation de leurs demandes d'indemnisation. Des indemnités sont versées au titre du coût raisonnable des services rendus par les conseillers pour la présentation de demandes relevant des Conventions. On détermine si ces coûts sont indemnisables lorsque la demande d'indemnisation pertinente est examinée. On prend en compte le besoin du demandeur de faire appel à un conseiller, l'utilité et la qualité des services rendus par le conseiller, le temps raisonnablement requis pour assurer ce type de services et le tarif habituel appliqué dans le pays en cause pour ce genre de travail.

1.5 QUAND LES DEMANDES D'INDEMNISATION SONT-ELLES RECEVABLES POUR INDEMNISATION?

- 1.5.1** Les organes directeurs du Fonds de 1992, c'est-à-dire l'Assemblée et le Comité exécutif, ont souligné qu'une interprétation uniforme des Conventions dans tous les États Membres était essentielle au bon fonctionnement du régime d'indemnisation. Ils ont arrêté la politique du Fonds en ce qui concerne les demandes d'indemnisation et adopté des critères de recevabilité des demandes (s'agissant de déterminer quand les demandes ouvrent droit à indemnisation). Les critères généraux ci-après s'appliquent à toutes les demandes d'indemnisation:

- Toute dépense, toute perte ou tout dommage doivent effectivement avoir été encourus.
- Toute dépense doit se rapporter à des mesures considérées raisonnables et justifiables.
- Toute dépense, toute perte ou tout dommage ne sont indemnisés que si et pour autant qu'ils peuvent être considérés comme ayant été causés par une contamination résultant du déversement.
- Il doit y avoir un lien de causalité raisonnablement étroit entre, d'une part, la dépense, la perte ou le dommage visés par la demande et, d'autre part, la contamination résultant du déversement.
- Un demandeur n'a droit à réparation que s'il a subi un préjudice économique quantifiable.

- Un demandeur doit prouver le montant de sa dépense, de sa perte ou de son dommage en produisant des documents appropriés ou autres éléments de preuve.

Les demandeurs sont tenus de témoigner que leurs demandes correspondent fidèlement aux pertes qu'ils ont subies, sous forme de déclaration libellée comme suit:

“ **Ma demande correspond exactement, à ma connaissance, au montant effectif de la perte que j'ai subie. Elle comprend des informations sur tous mes gains matériels et financiers, notamment en rapport avec les activités de nettoyage, au titre de l'aide reçue des organismes de soutien ou des subventions de l'État, pendant la période sur laquelle porte ma demande. Je n'ignore pas que les FIPOL prennent très au sérieux la soumission de faux documents et que, dans le cas où ils découvrirait que de tels documents ont été soumis à l'appui de ma demande, ils se réservent le droit d'en informer les autorités nationales compétentes.** ”

- 1.5.2** Une demande n'ouvre donc droit à indemnisation que dans la mesure où le montant de la perte ou du dommage est effectivement prouvé. Tous les éléments de preuve sont pris en considération mais des pièces suffisantes doivent être fournies pour permettre au propriétaire du navire, à son assureur et au Fonds de 1992 de se former une opinion sur le montant de la dépense, de la perte ou du dommage effectivement subis. La possibilité pour les demandeurs de réduire leurs pertes est prise en compte.
- 1.5.3** Cependant, chaque demande a ses propres caractéristiques et il est donc nécessaire d'examiner le bien-fondé de chacune d'elle. Les critères permettent donc un certain degré de souplesse en fonction des circonstances particulières propres au demandeur, au secteur ou au pays concernés, par exemple lorsqu'il s'agit d'exiger la production de documents.
- 1.5.4** Les critères spécifiques applicables aux différents types de demandes sont énoncés à la section 3.

Présentation et évaluation des demandes

Section deux



2.1 QUI PEUT FORMULER UNE DEMANDE?

- 2.1.1** Toute personne qui a subi un dommage par pollution dans un État Partie aux Conventions de 1992 peut formuler une demande d'indemnisation. Si le dommage est causé dans un État seulement Partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les demandes ne peuvent être formées que contre le propriétaire du navire et son assureur. Toutefois, des demandes au titre des dommages causés dans les États Parties à la fois à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds peuvent être formées contre le propriétaire du navire et son assureur et le Fonds de 1992. Comme il a été mentionné plus haut, il est possible d'obtenir la liste des États Parties à ces Conventions et au Protocole portant création du Fonds complémentaire en s'adressant au Secrétariat du Fonds ou en consultant le site Web de l'Organisation.



- 2.1.2** Un particulier, une association, une société, un organisme privé ou public, y compris un État ou des autorités locales peuvent se constituer demandeurs. Lorsque plusieurs demandeurs ont subi des dommages similaires, ils peuvent juger opportun de regrouper leurs demandes, ce qui facilitera aussi le traitement et l'évaluation des demandes.

2.2 À QUI FAUT-IL SOUMETTRE LA DEMANDE?

- 2.2.1** Quand un sinistre survient, le Fonds de 1992 coopère étroitement avec l'assureur du propriétaire du navire, en général l'une des mutuelles de protection et d'indemnisation (clubs P&I) qui assurent la responsabilité civile des propriétaires de navires, y compris la responsabilité au titre des dommages par pollution. Le club P&I concerné et le Fonds de 1992 coopèrent généralement pour le traitement des demandes, en particulier lorsqu'il est clair dès le début que les indemnités seront versées en vertu des deux Conventions. Comme dans la plupart des cas le Fonds de 1992 verse une indemnisation seulement après que le propriétaire du navire/son assureur a payé à raison de la limite applicable au navire en cause, il faut d'abord soumettre la demande au propriétaire du navire ou à son club P&I. Dans la pratique, il arrive souvent que le correspondant du club P&I dont le bureau est le plus proche du lieu du sinistre canalise les demandes. Étant donné l'étroite coopération qui existe entre le Fonds et l'assureur, il suffit d'envoyer les demandes, avec toutes les pièces justificatives, soit au club P&I/son correspondant, soit au Fonds.
- 2.2.2** Parfois, lorsqu'un sinistre donne lieu à un grand nombre de demandes, le Fonds de 1992 et le club P&I ouvrent ensemble un bureau local des demandes d'indemnisation, ce qui permet de faciliter le traitement des demandes. Les demandeurs doivent, en pareil cas, soumettre leurs demandes à ce bureau local, dont ils trouveront les coordonnées dans la presse locale et à l'adresse: www.fipol.org.
- 2.2.3** Les demandes des victimes de dommages dans un État ayant adhéré au Protocole portant création du Fonds complémentaire seront automatiquement prises en compte

aux fins de leur indemnisation par le Fonds complémentaire, si le montant disponible auprès du propriétaire du navire/son assureur et le Fonds de 1992 ne suffit pas pour verser intégralement les indemnités au titre des pertes avérées.

- 2.2.4** Les demandeurs souhaitant réclamer des indemnités directement auprès du Fonds de 1992 doivent envoyer leurs demandes à l'adresse suivante:

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

- 2.2.5** Toutes les demandes sont transmises au Fonds de 1992 et au club P&I du propriétaire du navire, qui décident si elles ouvrent droit à réparation et, si tel est le cas, se prononcent sur le montant des indemnités à verser aux demandeurs. Ni les correspondants locaux désignés, ni les bureaux locaux des demandes d'indemnisation ne sont habilités à prendre ce type de décisions.

2.3 COMMENT PRÉSENTER LA DEMANDE D'INDEMNISATION?

- 2.3.1** Les demandes d'indemnisation sont présentées par écrit (y compris par télécopie ou courrier électronique). Si cela est opportun, le club P&I et/ou le Fonds fournissent des formulaires de demande d'indemnisation pour aider les demandeurs dans la présentation de leurs demandes.



2.3.2 Les demandes doivent être claires et comporter suffisamment de renseignements et de pièces justificatives pour permettre d'évaluer le montant du dommage. Chaque rubrique de la demande doit être étayée par une facture ou d'autres pièces justificatives: feuilles de travail, notes explicatives, documents comptables et photographies. C'est aux demandeurs de soumettre assez d'éléments de preuve à l'appui de leur demande. Il est important que les pièces justificatives soient complètes et exactes. Si celles-ci risquent d'être volumineuses, les demandeurs doivent prendre contact avec le Fonds de 1992 (ou, le cas échéant, avec l'expert désigné ou le bureau local des demandes d'indemnisation) dès que possible après le sinistre pour discuter de la présentation de leur demande.

2.4 QUELS RENSEIGNEMENTS FAUT-IL DONNER DANS LA DEMANDE?

2.4.1 Chaque demande doit comporter les renseignements de base indiqués ci-après:

- Le nom et l'adresse du demandeur et, le cas échéant, de son représentant.
- L'identité du navire en cause.
- La date, le lieu et les circonstances particulières du sinistre, si le demandeur en a connaissance, à moins que le Fonds de 1992 ne dispose déjà de ces renseignements.
- Le type de dommage par pollution qui a été subi.
- Le montant de l'indemnisation réclamée.

2.4.2 Pour certaines catégories spécifiques de demandes, il se peut qu'un complément d'information soit demandé (voir la section 3).

2.5 DANS QUELS DÉLAIS FAUT-IL PRÉSENTER LA DEMANDE D'INDEMNISATION?

2.5.1 Les demandeurs doivent présenter leur demande dès que possible après la survenance du dommage. S'ils ne peuvent pas soumettre de demande formelle peu après le sinistre, le Fonds de 1992 leur serait reconnaissant de bien vouloir l'aviser dès que possible de leur intention d'en présenter une ultérieurement. Les demandeurs doivent fournir les informations détaillées indiquées ci-dessus sous la forme la plus complète possible.

2.5.2 Les demandeurs perdront finalement le droit à réparation que leur accorde la Convention de 1992 portant création du Fonds s'ils n'intentent pas une action en justice contre le Fonds de 1992 dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le dommage s'est produit ou bien s'ils ne notifient pas formellement le Fonds de 1992 qu'ils ont entrepris une action en justice contre le propriétaire du navire ou son assureur dans ce même délai de trois ans. De même, les demandeurs perdront le droit qu'ils ont à obtenir réparation du propriétaire du navire et de son assureur en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile s'ils n'engagent pas une action en justice contre eux dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le dommage s'est produit. Même si le dommage peut se produire quelque temps après qu'un sinistre est survenu, l'action en justice doit dans les deux cas être intentée en tout état de cause dans les six ans qui suivent la date de ce sinistre. Il est recommandé aux demandeurs d'obtenir un avis juridique s'ils n'ont pas réussi à obtenir un accord de règlement relatif à leurs demandes d'indemnisation, afin d'éviter que ces demandes ne soient frappées de prescription. Si des mesures sont prises pour protéger la demande contre le Fonds de 1992, tout droit à une indemnisation supplémentaire par le Fonds complémentaire est automatiquement protégé.

2.6 ÉVALUATION ET PAIEMENT DES DEMANDES

2.6.1 Le Fonds de 1992, normalement en coopération avec l'assureur du propriétaire du navire, confie en général à des experts le soin de suivre les opérations de nettoyage, d'étudier le bien-fondé technique des demandes et d'effectuer des évaluations indépendantes des pertes.

2.6.2 Le Fonds de 1992 et les clubs P&I ont développé un réseau mondial d'experts spécialisés dans les différents secteurs susceptibles d'être concernés par une pollution par les hydrocarbures. Il est fait également appel aux conseils de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF), organisation à but non lucratif financée principalement par les propriétaires de navires par l'intermédiaire de leurs assureurs. Le personnel technique de l'ITOPF a acquis une expérience considérable dans le domaine de la lutte contre les déversements d'hydrocarbures et connaît très bien les critères du Fonds en ce qui concerne l'acceptation des demandes. Durant la phase des opérations de nettoyage effectuées dans le cadre d'un sinistre, les membres du personnel technique de l'ITOPF sont généralement sur place et peuvent donc donner des conseils techniques sur les mesures de lutte les plus appropriées conformément aux critères de recevabilité du Fonds.

2.6.3 Bien que le Fonds de 1992 et les clubs P&I comptent sur l'aide d'experts pour ce qui est d'évaluer les demandes, la décision d'approuver ou de rejeter une demande particulière dépend entièrement du club concerné et du Fonds.

2.6.4 Une fois que le Fonds et le club P&I se sont prononcés au sujet d'une demande, on prend contact avec le demandeur, généralement par écrit, pour lui expliquer le fondement de l'évaluation. Si le demandeur décide d'accepter une offre d'indemnisation, il sera invité à signer un reçu lors du versement du montant dû. Dans le cas où le demandeur n'accepte pas l'évaluation de la demande, il peut fournir des

renseignements supplémentaires et demander une nouvelle évaluation.

2.6.5 L'Administrateur du Fonds de 1992 dispose normalement de pouvoirs étendus s'agissant d'approuver et de payer ou de rejeter les demandes. Cependant, dans certaines situations, par exemple quand une demande donne lieu à des questions de principe, l'Administrateur doit transmettre la demande au Comité exécutif, qui prend une décision (voir le paragraphe 1.5.1). Le Comité exécutif se réunit généralement deux ou trois fois par an.

2.7 QUEL EST LE DÉLAI RELATIF À L'ÉVALUATION ET AU PAIEMENT DES DEMANDES?

2.7.1 Le Fonds de 1992 et les clubs P&I s'efforcent de parvenir à un accord avec les demandeurs et de verser les indemnités aussi vite que possible. Ils peuvent effectuer des paiements provisoires avant qu'un accord définitif soit possible, si le demandeur risque d'être confronté à des difficultés financières excessives. Cependant, les paiements provisoires sont assujettis à des conditions et des limites particulières, notamment si le montant total des demandes dépasse le montant total d'indemnisation disponible en vertu des deux Conventions de 1992.

2.7.2 Le temps mis à accepter et payer les demandes est en grande partie fonction de la rapidité avec laquelle les demandeurs ont fourni les renseignements requis. Il est donc conseillé aux demandeurs de suivre le présent Manuel d'aussi près que possible, de collaborer pleinement avec les experts du Fonds et de leur fournir tous les renseignements voulus pour l'évaluation de leurs demandes.

2.7.3 Les langues de travail du Fonds de 1992 sont l'anglais, le français et l'espagnol. Les demandes seront traitées plus rapidement si elles sont soumises, ou tout au moins un résumé, dans l'une de ces langues.



Durée maximum du traitement des demandes d'indemnisation

2.7.4 Un mois au plus après réception du formulaire de demande d'indemnisation dûment rempli et enregistrement de la demande, le Secrétariat s'efforcera de faire parvenir au demandeur un accusé de réception de sa demande, accompagné d'explications sur la procédure d'évaluation qui suivra. De plus, dans les six mois après l'enregistrement de la demande, le Secrétariat s'efforcera de fournir au demandeur un premier aperçu de l'état d'avancement de son dossier sous la forme d'une lettre lui notifiant, entre autres:

- que la demande est recevable et qu'elle est en cours d'évaluation; ou
- que la demande est recevable dans son principe mais que d'autres pièces justificatives sont requises pour l'évaluer; ou
- que la demande est recevable mais qu'il va falloir davantage de temps pour la traiter; ou
- que la demande n'est pas recevable et qu'elle est donc rejetée.

En fonction de l'ampleur et de la complexité du sinistre, le Secrétariat peut être amené à appliquer un délai plus long dont le demandeur sera informé.

Traitement accéléré des demandes d'indemnisation

2.7.5 Afin d'éviter tout retard excessif dans l'évaluation des petites demandes d'indemnisation, le Comité exécutif du Fonds de 1992 pourrait décider, après avoir étudié le rapport coût/efficacité et l'intérêt qu'il y a à examiner un grand nombre de petites demandes d'indemnisation, d'approuver l'utilisation d'une évaluation 'accélérée' des demandes d'indemnisation pour un sinistre donné et de fixer le montant d'une 'petite' demande d'indemnisation^[4] pour ledit sinistre. La possibilité de recourir à cette évaluation accélérée sera déterminée au cas par cas, sur décision du Comité exécutif. Ces évaluations 'accélérées' seront effectuées sur la base d'une brève enquête du Fonds et de ses experts concernant

[4] Le montant de ce qui constitue une 'petite' demande d'indemnisation sera fixé par le Comité exécutif au cas par cas.

les circonstances des pertes, mais elles devront inclure la confirmation que ces pertes ont effectivement été subies et qu'il existait un lien clair de causalité avec le sinistre. À défaut, les demandeurs pourraient préférer attendre un règlement fondé sur une évaluation approfondie et complète, qui exigera inévitablement davantage de temps. Les demandeurs qui n'accepteraient pas l'offre de règlement proposée sur la base de l'évaluation 'accélérée' ne pourront obtenir que l'évaluation de leur demande soit réexaminée qu'à condition de fournir de nouveaux renseignements établissant la perte qu'ils ont subie. Cela pourrait aboutir à un chiffrage supérieur ou inférieur à celui qui leur a d'abord été proposé en vertu de la procédure d'évaluation accélérée.

2.8 QUE SE PASSE-T-IL SI UN DEMANDEUR N'ACCEPTE PAS UNE DÉCISION DU FONDS?

2.8.1 S'il n'est pas possible de parvenir à un accord sur l'évaluation d'une demande, le demandeur a le droit de porter sa demande devant le tribunal compétent de l'État dans lequel le dommage est survenu. Cependant, depuis la création, en 1978, du régime international d'indemnisation, l'engagement d'actions en justice par les demandeurs ne s'est pas révélé nécessaire dans le cadre de la majorité des sinistres dont le Fonds de 1992 et son prédécesseur ont eu à connaître.



Directives sur la soumission des différents types de demandes

Section trois



3.1 DEMANDES AU TITRE DES COÛTS DES OPÉRATIONS DE NETTOYAGE ET DES MESURES DE SAUVEGARDE

Portée de l'indemnisation

- 3.1.1** Dans la plupart des cas, les opérations de nettoyage en mer et à terre sont considérées comme des mesures de sauvegarde puisque ces mesures visent en général à prévenir ou limiter un dommage par pollution.
- 3.1.2** Une indemnisation est prévue au titre du coût des mesures raisonnables prises pour combattre les hydrocarbures en mer, protéger les ressources vulnérables aux hydrocarbures (comme les habitats côtiers sensibles, les prises d'eau de mer des équipements industriels, les installations de mariculture et les ports de plaisance), nettoyer les rivages et les installations côtières et évacuer les hydrocarbures et les déchets mazoutés collectés. Une indemnisation est également versée au titre du coût de la mobilisation des équipements de nettoyage et des ressources en matière d'assistance aux fins des mesures de sauvegarde même en l'absence de pollution, sous réserve qu'il y ait eu une menace grave et imminente de dommage par pollution née du sinistre et à condition que les mesures prises aient été proportionnelles à la menace.
- 3.1.3** Une indemnisation est en outre versée au titre des pertes ou dommages causés par des mesures raisonnables prises pour prévenir ou limiter la pollution. Par exemple, si des routes, des jetées ou des quais sont endommagés à la suite d'opérations de nettoyage, le coût des réparations nécessaires est indemnisé. Toutefois, les demandes relatives à des travaux qui consistent à apporter des améliorations plutôt qu'à réparer les dégâts résultant d'un déversement ne sont pas acceptées.
- 3.1.4** Du fait des préoccupations relatives au bien-être des animaux, l'on entreprend fréquemment de nettoyer les animaux contaminés, notamment les oiseaux, les mammifères et les reptiles mazoutés. La capture, le nettoyage et le rétablissement de la faune sauvage mazoutée requièrent du personnel qualifié et le travail est en général effectué par des groupes d'intérêt spécifiques, souvent avec l'aide de bénévoles qui installent des postes de nettoyage à proximité du lieu du déversement. Le nettoyage, qui est difficile, lent et accroît la détresse de l'animal, ne devrait

être entrepris que si l'animal a une chance raisonnable d'y survivre. Les demandes au titre de coûts raisonnables concernant la fourniture d'installations locales d'accueil appropriées à l'ampleur du problème, le matériel, la médication et l'alimentation sont en général indemnisables, de même que les coûts raisonnables des repas et de l'hébergement des bénévoles. Si plusieurs groupes d'intérêt spécifiques 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 spécifique de soutenir les opérations sur site effectuées dans le cadre d'un sinistre particulier.

- 3.1.5** Les demandes d'indemnisation au titre des coûts des mesures visant à prévenir ou à limiter un dommage par pollution sont évaluées sur la base de critères objectifs. Ce n'est pas parce qu'un gouvernement ou un autre organisme public a décidé de prendre certaines mesures que celles-ci sont raisonnables aux fins d'une indemnisation au sens des Conventions. Pour évaluer leur justification technique, il est tenu compte des données disponibles au moment où les décisions ont été prises. Toutefois, les responsables des opérations doivent constamment revoir ces décisions en fonction de l'évolution de la situation et de l'obtention de conseils d'ordre technique.
- 3.1.6** Les demandes d'indemnisation au titre des coûts des mesures de lutte ne sont pas acceptées lorsque l'on aurait pu prévoir que les mesures prises seraient inefficaces, par exemple si des dispersants ont été utilisés sur des hydrocarbures solides ou semi-solides ou si des barrages flottants ont été déployés sans qu'il ait été tenu compte de leur inefficacité sur des courants d'eau rapides. Par ailleurs, ce n'est pas parce que des mesures se sont



révélées inefficaces que la demande au titre des coûts encourus sera nécessairement rejetée.

3.1.7 Les coûts encourus ainsi que la corrélation entre ces coûts et les bénéfices obtenus ou escomptés doivent être raisonnables. Par exemple, il est rarement justifié de procéder à un nettoyage très poussé, au-delà de l'enlèvement de la plus grosse partie des hydrocarbures, des côtes rocheuses exposées qui sont inaccessibles au public, puisque le nettoyage naturel sous l'action des vagues devrait être plus efficace. En revanche, un nettoyage approfondi est en général nécessaire dans le cas d'une plage publique aménagée, en particulier immédiatement avant ou durant une période de vacances. Il est nécessaire de tenir compte des circonstances particulières d'un sinistre.

3.1.8 Les demandes d'indemnisation au titre des mesures d'enlèvement d'hydrocarbures persistants restant à bord d'un navire naufragé sont aussi soumises au critère général de leur caractère objectivement raisonnable, qui s'applique de la même manière à toutes les mesures de sauvegarde. Pour être recevables, les coûts de ces mesures doivent donc être objectivement raisonnables au moment où elles ont été prises, comme indiqué dans les paragraphes précédents, et le rapport entre ces coûts et les avantages obtenus ou que l'on pouvait raisonnablement escompter au moment où les mesures ont été prises doit également être raisonnable. S'il est possible de mesurer, avec une certaine précision, pour un coût raisonnable et moyennant un risque minimal de provoquer une nouvelle pollution, la quantité d'hydrocarbures restant à bord d'un navire naufragé, cela devrait être la première chose à faire avant de décider s'il y a lieu ou non de procéder à leur enlèvement.

3.1.9 Le caractère raisonnable des mesures d'enlèvement des hydrocarbures restant à bord d'un navire naufragé est déterminé au cas par cas en tenant compte des facteurs ci-après, selon qu'il convient:

A. Facteurs liés à la localisation et à l'état du navire naufragé, notamment:

- Probabilité que les hydrocarbures restants s'échappent de l'épave, par exemple par suite de l'effondrement de la structure ou de la corrosion du navire;

- Quantité, type et caractéristiques des hydrocarbures restants à bord du navire;

- Stabilité du fond marin à l'endroit où se trouve l'épave.

B. Facteurs liés à la probabilité, à la nature et à l'étendue du dommage éventuel, notamment:

- Probabilité du dommage par pollution qu'aurait entraîné l'échappement des hydrocarbures restants de l'épave, en particulier au vu du coût de l'opération d'enlèvement;

- Degré de vulnérabilité à la pollution par les hydrocarbures que présente le rivage risquant le plus d'être affecté par les rejets provenant du navire, d'un point de vue économique ou environnemental;

- Dommage à l'environnement que causerait probablement le rejet des hydrocarbures restants provenant du navire.

C. Facteurs liés à la faisabilité de l'opération, notamment:

- Faisabilité technique et chances de réussite de l'opération, compte tenu notamment de la visibilité, des courants, de la présence d'autres épaves à proximité et des chances de réussite des opérations du type envisagé à la profondeur à laquelle se trouve l'épave;

- Probabilité que des quantités importantes d'hydrocarbures s'échappent du navire au cours de l'opération d'enlèvement.

D. Coût des opérations, en particulier au vu du dommage par pollution qu'aurait probablement entraîné l'échappement des hydrocarbures restants provenant du navire.

3.1.10 Le coût des opérations raisonnables de surveillance aérienne destinées à déterminer l'ampleur de la pollution en mer et sur les rivages et à identifier les ressources vulnérables à la pollution est accepté. Quand plusieurs organisations participent aux opérations effectuées pour lutter contre un sinistre, les activités de surveillance aérienne doivent être correctement coordonnées de façon à éviter que ces opérations se chevauchent.

3.1.11 Les demandes d'indemnisation au titre d'opérations de nettoyage peuvent porter sur le coût du personnel et sur le coût de la location ou de l'achat d'équipement et de matériel. Les demandes au titre du coût de l'équipement en

attente, mais non pas effectivement utilisé, 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 et les frais de remplacement du matériel qui a été utilisé au cours des opérations de nettoyage sont admis. Pour ce qui est de l'évaluation des demandes au titre du coût de l'équipement acheté pour un déversement particulier, la valeur résiduelle dudit équipement est déduite du montant des indemnités s'il est utilisable en cas de sinistre futur ou à toute autre fin. Si, dans le contexte d'un plan d'urgence, un pouvoir public a acheté et conservé du matériel ou de l'équipement pour pouvoir en disposer immédiatement en cas de déversement d'hydrocarbures, des indemnités lui sont versées au titre d'une part raisonnable du prix d'achat des biens effectivement utilisés. Cela est généralement fondé sur un tarif journalier qui est calculé de façon à ce que les coûts d'investissement consacrés à ces biens soient remboursés au cours de leur durée de vie utile prévue, outre une part des coûts relatifs à leur stockage et à leur entretien. Une part raisonnable de profit est également incluse si l'équipement appartient à un entrepreneur privé.

3.1.12 À l'issue des opérations de nettoyage, on se retrouve souvent avec des quantités considérables d'hydrocarbures et de débris souillés. Les frais raisonnables de stockage et d'évacuation de ces matières sont acceptés. Si un demandeur a perçu des recettes additionnelles issues de la vente des hydrocarbures ainsi récupérés, celles-ci sont déduites de toute indemnisation qu'il reçoit.

3.1.13 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 embarcations et véhicules. L'indemnisation est versée au titre des coûts additionnels raisonnables encourus par ces organismes, c'est-à-dire des coûts qui résultent exclusivement du sinistre et n'auraient pas été engagés si le sinistre et les opérations qu'il a entraînées n'avaient pas eu lieu.

3.1.14 L'indemnisation est versée également à raison d'une part raisonnable des coûts fixes engagés 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, comme les traitements ordinaires du personnel permanent. Cependant, pour pouvoir être pris en compte pour indemnisation, ces coûts doivent correspondre strictement à la durée des travaux de nettoyage en question et ne doivent pas comporter de frais généraux n'ayant qu'un rapport éloigné avec le sinistre.

3.1.15 Les opérations d'assistance en mer se rapprochent parfois des mesures de sauvegarde. Si l'objectif essentiel de ces opérations est de prévenir un dommage par pollution, les frais encourus peuvent, en principe, ouvrir 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 d'un navire, les frais encourus ne sont pas acceptés en vertu des Conventions. Si elles sont entreprises à la fois dans le but de prévenir la pollution et de sauver le navire et/ou la 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 se fait pas sur la base des mêmes critères qui servent au calcul des rémunérations d'assistance mais les indemnités se limitent aux coûts des opérations, avec une part raisonnable de profit.

Présentation des demandes

3.1.16 Il est essentiel que les demandes au titre du coût des opérations de nettoyage soient soumises avec des pièces justificatives montrant comment les frais de nettoyage se rattachent aux mesures prises. La règle essentielle d'un remboursement consiste à tenir une comptabilité correcte. Une demande doit clairement indiquer ce qui a été effectué et pourquoi, où, quand et par qui, avec quelles ressources et pour combien. Les factures, reçus, feuilles de travail et la comptabilité de paie des salariés, tout en fournissant une présentation de la confirmation nécessaire des dépenses, ne sont pas suffisants en soi. Un bref rapport décrivant les mesures prises pour lutter contre le sinistre et les reliant à ces dépenses facilite grandement l'évaluation des demandes.

3.1.17 Les tableaux sont une manière particulièrement utile de récapituler certains des principaux renseignements requis à l'appui d'une demande. Chaque organisation ou entrepreneur intervenant dans la lutte contre un sinistre doit consigner quotidiennement dans un journal les activités menées, y compris le nombre de personnes y participant, le type et la quantité de l'équipement et du matériel utilisés et la spécificité et la longueur du rivage nettoyé. Si des navires d'intervention sont utilisés pour combattre les hydrocarbures en mer, des extraits de leur journal de passerelle couvrant la période d'intervention sont une source utile de renseignements.

3.1.18 Les renseignements spécifiques doivent comporter les rubriques suivantes:

- Délimitation de la zone touchée et description de l'étendue de la pollution; identification des zones les plus contaminées (par exemple à l'aide de cartes terrestres ou marines avec, à l'appui, des photographies, vidéos ou autres moyens de constat).
- Analyse et/ou autres données tendant à prouver que les hydrocarbures à l'origine de la pollution proviennent du navire en cause (par exemple analyse chimique d'échantillons des hydrocarbures, description des vents, de la marée et des courants, observation et tracé des mouvements de la nappe d'hydrocarbures).
- Résumé des faits, y compris une description et une justification des travaux menés en mer, dans les eaux côtières et à terre et raisons qui ont motivé le choix des diverses méthodes de travail retenues.
- Dates auxquelles les travaux ont été effectués sur chaque site.
- Frais de main d'œuvre sur chaque site (nombre et catégories de travailleurs, nom de leur employeur, nombre d'heures ou de journées de travail, taux de rémunération des heures normales de travail et des heures supplémentaires, méthode de calcul ou base des taux de rémunération et autres frais).
- Frais de transport, d'hébergement et de subsistance du personnel d'intervention.
- Frais d'équipement sur chaque site (types d'équipement utilisé, fournisseur, tarif de

location ou coût d'achat, méthodes de calcul du tarif de location, quantité utilisée, durée d'utilisation).

- Coût du remplacement de l'équipement endommagé au-delà de celui d'une réparation raisonnable (type d'équipement, âge de l'équipement, fournisseur, coût d'achat initial et circonstances des dommages avec, à l'appui, des photographies, vidéos ou autres moyens de constat).
- Matériel à usage unique (description, fournisseur, quantité, coût unitaire et lieu d'utilisation).
- Valeur résiduelle, à la fin des opérations, de l'équipement et du matériel achetés en vue de leur utilisation spécifique dans le cadre du sinistre en cause.
- Âge de l'équipement qui n'a pas été acheté spécifiquement en vue de son utilisation pour le sinistre en cause mais qui a été utilisé pour celui-ci.
- Frais de transport (nombre et types de véhicules, d'embarcations ou d'aéronefs utilisés, nombre d'heures ou de journées d'utilisation, tarifs de location ou frais d'exploitation, méthodes de calcul des tarifs pour lesquels il est demandé réparation).
- Frais de stockage temporaire (le cas échéant) et d'évacuation définitive des hydrocarbures et des débris souillés qui ont été récupérés, y compris les quantités évacuées, le coût unitaire et la méthode de calcul du tarif pour lequel il est demandé réparation.

3.1.19 Les demandes au titre du coût du traitement de la faune sauvage mazoutée doivent pour l'essentiel suivre un processus semblable à celui qui est exposé ci-dessus en ce qui concerne les frais de nettoyage. Des précisions sur le nombre d'animaux traités et d'animaux relâchés avec succès dans la nature doivent être fournies. Si les groupes de spécialistes effectuant ce travail organisent des campagnes visant à lever des fonds par donation, dans le but de soutenir les opérations sur site dans le cadre d'un sinistre particulier, des détails doivent être fournis, y compris sur le coût de ces campagnes, les montants obtenus et la manière dont l'argent a été utilisé.

Demandes de remboursement de la TVA déposées par les gouvernements centraux

3.1.20 Le gouvernement central d'un État sinistré est susceptible d'engager des frais importants suite à un déversement d'hydrocarbures, notamment par la mobilisation de ses propres ressources pour procéder aux opérations de nettoyage et de lutte contre la pollution ou en faisant appel à des entreprises privées spécialisées dans la collecte, le transport et le traitement des déchets.

3.1.21 Le gouvernement central d'un État Membre qui verse de la TVA dans le cadre d'opérations de prévention de la pollution par les hydrocarbures peut se faire rembourser la TVA, si le droit national l'autorise à la faire figurer dans la demande d'indemnisation.

3.1.22 Dans les cas où le droit national ne serait pas clair sur la question de l'inclusion de la TVA dans la demande d'indemnisation, celle-ci sera évaluée en appliquant les règles du droit relatif aux dommages-intérêts, à savoir que:

- 1) une partie ne saurait percevoir des dommages-intérêts lorsqu'elle n'a subi aucun préjudice; et
- 2) une partie ne peut bénéficier d'un double recouvrement sous la forme de dommages-intérêts.

3.2 DEMANDES AU TITRE DES DOMMAGES AUX BIENS

Portée de l'indemnisation

3.2.1 Les coûts raisonnables des opérations de nettoyage, de réparation ou de remplacement de biens contaminés par les hydrocarbures, par exemple les coques des navires, y compris les embarcations de plaisance, les appareils de pêche et les installations de mariculture, sont indemnisables. Cela s'applique également aux frais de nettoyage des prises d'eau de mer, des appareils et équipements des installations industrielles qui extraient l'eau de mer, comme les centrales électriques et les usines de dessalement. S'il n'est pas possible de nettoyer ou de réparer le bien, les coûts de remplacement sont acceptés. Cependant, l'indemnisation ne couvre pas le coût total de remplacement des anciens biens par des nouveaux biens mais il est tenu compte de l'âge du bien et de sa durabilité prévue. Par exemple, si un filet de pêche de deux ans doit être remplacé

en raison d'une forte contamination mais que de toute façon il aurait fallu le remplacer après trois années d'utilisation, seul un tiers du coût de remplacement est indemnisé.

3.2.2 Les dommages aux biens peuvent dans certains cas entraîner un préjudice économique en attendant que les biens soient nettoyés, réparés ou remplacés du fait que leurs propriétaires ne sont pas en mesure d'effectuer normalement leur travail. Par exemple, les activités de mariculture peuvent être perturbées si les installations sont contaminées par les hydrocarbures. Ces préjudices consécutifs sont indemnisables (voir les sous-sections 3.3 à 3.5 traitant des demandes au titre des préjudices économiques).

3.2.3 Les demandes au titre du coût de travaux de réparation des routes, des jetées ou des quais endommagés par des véhicules lourds, comme les camions et les engins de terrassement, utilisés dans les opérations de nettoyage, sont acceptées également. Lors de l'évaluation de ces demandes, il est tenu compte de l'état du bien avant le sinistre et du calendrier des réparations courantes.

Présentation des demandes

3.2.4 Les demandeurs doivent fournir la preuve que leur bien a été endommagé, des factures confirmant que des réparations, des opérations de nettoyage ou de remplacement ont été menées à bien ou des devis pour les travaux à réaliser. Il importe que le bien soit conservé ou au moins photographié. Il est conseillé aux demandeurs de prendre contact sans tarder avec le Fonds de 1992 ou le club P&I (ou, le cas échéant, avec l'expert désigné ou le bureau local des demandes d'indemnisation) pour qu'une expertise conjointe du bien endommagé puisse, s'il le faut, être effectuée.



- 3.25** Les renseignements spécifiques doivent comporter les rubriques suivantes:
- Ampleur des dommages par pollution subis par des biens et explication concernant la façon dont les dommages se sont produits.
 - Description et photographies des biens détruits, endommagés ou à nettoyer, réparer ou remplacer (par exemple bateaux, appareils de pêche, routes, vêtements), et indication de leur emplacement.
 - Frais de réparation, de nettoyage ou de remplacement des biens.
 - Âge des biens endommagés remplacés.
 - Frais de remise en état après le nettoyage, comme la réparation des routes, des jetées et des quais endommagés par les opérations de nettoyage, et renseignements concernant le calendrier des réparations courantes.

3.3 DEMANDES AU TITRE DU PRÉJUDICE ÉCONOMIQUE DANS LES SECTEURS DE LA PÊCHE, DE LA MARICULTURE ET DE LA TRANSFORMATION DU POISSON

Portée de l'indemnisation

- 3.3.1** Une indemnisation est prévue concernant les secteurs de la pêche, de la mariculture et de la transformation du poisson au titre du manque à gagner subi par les propriétaires de biens contaminés par les hydrocarbures (préjudice consécutif). Par exemple, des pêcheurs dont les appareils sont contaminés peuvent subir un manque à gagner durant la période où ils sont dans l'impossibilité de pêcher en attendant que ceux-ci soient nettoyés ou remplacés.
- 3.3.2** Cependant, des personnes dont aucun bien n'a été contaminé par les hydrocarbures peuvent également subir des pertes (préjudice économique pur). Par exemple, des pêcheurs dont les appareils n'ont pas été contaminés peuvent décider de cesser leur activité pour éviter que leurs appareils et prises soient contaminés car cela entraînerait un préjudice économique.

- 3.3.3** Dans certains cas, la contamination par les hydrocarbures des stocks de poissons, de coquillages et autres produits de la mer naturels et d'élevage est d'une telle ampleur que les gouvernements, pour des raisons de santé publique, interdisent provisoirement la pêche et les récoltes. Les propriétaires d'installations de mariculture peuvent subir des pertes en raison d'une interruption de l'alimentation, de la croissance ou des cycles habituels de constitution des stocks. Si le niveau de contamination n'est pas élevé au point d'être préoccupant pour la santé, les pêcheurs et les éleveurs de poissons peuvent néanmoins imposer leur propre interdiction temporaire pour protéger les marchés. Les propriétaires d'installations de transformation du poisson peuvent subir des pertes en raison de la contamination des locaux et de l'équipement ou d'une pénurie des approvisionnements due à l'interruption des activités de pêche et de mariculture.
- 3.3.4** Les demandes au titre d'un préjudice économique ne résultant pas d'un dommage aux biens, par exemple d'activités qui dépendent directement de la pêche et de la mariculture (y compris les fournisseurs de combustible et de glace, les porteurs de poissons, les grossistes et les détaillants en poissons), n'ouvrent droit à réparation que si le préjudice est dû à la contamination. En d'autres termes, une demande n'est pas acceptée pour la seule raison qu'un sinistre de pollution s'est produit. Toutes les demandes émanant des secteurs de la pêche, de la mariculture et de la transformation du poisson doivent satisfaire aux critères généraux énoncés à la section 2. Toutefois, pour qu'une demande au titre du préjudice économique pur soit acceptée pour indemnisation, il doit y avoir un lien de causalité suffisamment étroit entre la contamination et la perte ou le dommage. Pour déterminer si ce lien étroit existe ou non, les facteurs suivants sont pris en considération:
- La proximité géographique de l'activité du demandeur par rapport à la zone contaminée (par exemple si le pêcheur exerce son activité principalement dans la zone contaminée, ou si une exploitation piscicole ou une installation de transformation est située dans la zone touchée ou très près de cette zone).
 - Le degré de dépendance économique de l'activité commerciale du demandeur par

rapport à la ressource atteinte, comme une pêcherie polluée (par exemple, si le pêcheur exploite également une pêcherie non touchée qui est située à proximité ou s'il est en mesure d'exploiter une autre pêcherie que celle qui est touchée, sans être économiquement désavantagé).

- La possibilité pour le demandeur d'avoir d'autres sources d'approvisionnement ou d'autres perspectives commerciales (par exemple, si un agent de transformation de poissons a pu trouver d'autres sources d'approvisionnement en poisson).
 - Le degré d'intégration de l'activité commerciale du demandeur dans l'économie de la zone touchée par le déversement (par exemple, si l'entreprise du demandeur est située dans la zone touchée ou s'il y possède des biens, ou si elle fournit des emplois aux personnes habitant dans cette zone).
- 3.3.5** L'expérience montre que la mortalité dans les stocks de poissons sauvages en raison des déversements d'hydrocarbures est très faible. Cependant, si les pêcheurs sont préoccupés de constater une mortalité, ils doivent prendre contact sans tarder avec le Fonds de 1992 ou le club P&I (ou, le cas échéant, avec l'expert désigné ou le bureau local des demandes d'indemnisation) afin qu'une expertise conjointe des ressources endommagées puisse être effectuée.
- 3.3.6** La mortalité dans les stocks de produits de mariculture à la suite d'un sinistre est rare également mais en cas de mortalité, le demandeur doit étayer ses pertes en conservant des échantillons et en utilisant des photographies pour établir la preuve de la nature et de l'étendue des pertes. Il est de nouveau conseillé aux demandeurs de prendre contact sans tarder avec le Fonds de 1992 ou le club P&I (ou, le cas échéant, avec l'expert désigné ou le bureau local des demandes d'indemnisation) afin qu'une expertise conjointe des ressources endommagées puisse être effectuée.
- 3.3.7** Si les poissons et coquillages d'élevage sont détruits, il est important de fournir des éléments de preuve scientifiques ou autres à l'appui de la décision de cette destruction. La décision émanant de pouvoirs publics d'interdire la pêche ou la récolte n'est pas considérée comme justifiant de manière définitive la destruction

des produits touchés par l'interdiction. Les demandes au titre des pertes résultant de la destruction de produits de la mer ou d'interdictions de pêche ou de récolte sont acceptées si et dans la mesure où cette destruction ou ces interdictions étaient raisonnables. Pour déterminer si la destruction ou l'interdiction a été raisonnable, les facteurs suivants sont pris en considération:

- Si les produits étaient contaminés.
- S'il était probable que la contamination disparaisse avant la période habituelle de la récolte.
- Si le maintien des produits dans l'eau aurait empêché une production ultérieure.
- S'il était probable que les produits aient été commercialisables au moment habituel de la récolte.

- 3.3.8** Étant donné que pour évaluer si la destruction ou l'interdiction était raisonnable l'on se base sur des éléments de preuves scientifiques et autres, il est important de prélever des échantillons et d'effectuer des tests par des analyses chimiques et des tests gustatifs destinés à discerner un goût d'hydrocarbures (altération). Il convient de tester simultanément un nombre égal d'échantillons provenant de la zone atteinte par le déversement (échantillons suspects) et d'échantillons témoins provenant d'un stock ou d'un établissement commercial proche situé en dehors de la zone polluée. Dans le cas de tests destinés à déterminer si l'échantillon est altéré, les personnes procédant aux tests ne doivent pas savoir si les échantillons qu'elles goûtent sont des échantillons suspects ou des échantillons témoins (tests aveugles).

Présentation des demandes

- 3.3.9** L'évaluation des demandes au titre des préjudices économiques dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et de la transformation est, chaque fois que cela est possible, fondée sur des comparaisons entre le chiffre d'affaires effectif au cours de la période qui se rapporte à la demande et celui des périodes antérieures, par exemple sous la forme de comptes vérifiés ou de déclarations fiscales de chaque demandeur pour les trois années antérieures au sinistre. Cette évaluation n'est pas fondée sur des ➤

chiffres prévisionnels. Il s'agit de déterminer si l'activité du demandeur dans son ensemble a subi un préjudice économique du fait de la contamination. L'examen des résultats financiers obtenus précédemment vise à préciser le montant des recettes qui auraient pu être prévues au cours de la période relative à la demande si le déversement ne s'était pas produit, et, ce, compte tenu des résultats économiques de l'activité du demandeur obtenus par le passé, par exemple pour établir si ses recettes avaient augmenté, diminué ou étaient restées stables les années précédentes, et la raison essentielle de ces tendances. Il est ainsi tenu compte des circonstances particulières propres au demandeur et de tout élément de preuve présenté. En outre, les registres des prises, des ventes et ceux des dépenses afférentes à la pêche ou autre élément de preuve indiquant les recettes et dépenses normales peuvent être pris en considération ainsi que les différents aspects des réglementations dans le domaine de la pêche qui s'appliquent aux pêcheries situées dans la zone polluée. Il est tenu compte également, selon que de besoin, des changements intervenus dans les activités de la pêche, des mélanges d'espèces, des taux de prises, des prix de vente et des dépenses, d'après les tendances dominantes des activités de pêche du demandeur et leur réglementation. Dans le cas d'activités ou d'entreprises de pêche relativement nouvelles dont les archives commerciales sont incomplètes ou inexistantes, la baisse moyenne enregistrée par les activités ou les entreprises comparables dans la zone touchée peut parfois être prise en compte s'agissant de supposer que la nouvelle entreprise aurait subi une baisse similaire.

3.3.10 L'indemnisation est payée d'après la perte de bénéfice brut, et les économies effectuées sur les frais généraux ou d'autres dépenses courantes qui n'ont pas été encourues du fait du sinistre doivent donc être déduites de la perte de recettes. Ces coûts variables fluctuent en fonction du niveau de l'activité commerciale atteint. La nature des dépenses à prendre en compte serait propre à l'activité commerciale mais pourrait inclure le coût des achats effectués concernant par exemple l'alimentation, les appâts, la glace et le conditionnement, le combustible et les lubrifiants, le coût des charges comme le gaz et l'électricité, et les transports. Toute économie effectuée sur le coût de la main-d'œuvre ou de l'équipage doit également être déduite de la baisse du chiffre d'affaires.

3.3.11 Les demandeurs doivent justifier leurs pertes en soumettant des éléments de preuve appropriés, notamment les renseignements ci-après:

- Nature du préjudice, y compris preuve que le préjudice allégué résulte bien de la contamination.
- Ventilation mensuelle des recettes pour la période durant laquelle la perte a été subie et au cours des trois années antérieures.
- Lorsque cela est possible, ventilation mensuelle de la quantité (kilogrammes) de chaque produit de mer pêché, récolté ou transformé lors de la période durant laquelle la perte a été subie et au cours des trois années antérieures.
- Économie sur les frais généraux ou autres dépenses courantes variables.
- Méthode de calcul du préjudice.

3.3.12 Les demandeurs doivent indiquer s'ils ont perçu des recettes supplémentaires par suite du sinistre. Par exemple, ils doivent indiquer s'ils ont reçu des paiements ou une indemnisation provisoire des pouvoirs publics ou d'autres organismes à la suite du sinistre. Toutefois, il n'est en général pas procédé à des déductions pour les montants peu élevés qui sont versés aux particuliers qui, sans intervenir pour protéger leurs biens ou activités commerciales, participent aux opérations de nettoyage.

3.3.13 Il est généralement reconnu que des secteurs de la pêche et de la mariculture fonctionnent à une très petite échelle, certains à un niveau de subsistance ou semi-commercial seulement. Ces demandeurs peuvent ne pas avoir à tenir de registre sur les prises effectuées ou les recettes perçues et il leur sera donc difficile de soumettre des éléments de preuves à l'appui de leurs demandes. Dans ces circonstances, les demandes seront évaluées compte tenu des renseignements pertinents disponibles, comme les statistiques gouvernementales ou autre information publiée et les études sur le terrain de la pêcherie touchée et des lieux de pêche semblables non touchés par les déversements d'hydrocarbures. Le Fonds de 1992 a publié plusieurs ensembles de directives visant à aider les demandeurs à présenter leurs demandes d'indemnisation dans des secteurs spécifiques, notamment dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et du traitement du >



poisson. Il existe également des directives destinées à aider les experts à évaluer les demandes soumises dans ces secteurs. Toutes ces publications sont disponibles sur le site Web des FIPOL.

3.4 DEMANDES AU TITRE DU PRÉJUDICE ÉCONOMIQUE DANS LE SECTEUR DU TOURISME

Portée de l'indemnisation

3.4.1 Les entreprises du secteur touristique ou celles qui tirent du tourisme une grande partie de leurs revenus, qui sont situées à proximité de plages publiques aménagées qui ont été contaminées peuvent subir une baisse de leurs bénéfices due à la chute du nombre de clients pendant la période où la pollution a sévi. Cependant, les demandes d'indemnisation pour ce type de préjudice économique (généralement appelé préjudice économique pur, voir les paragraphes 1.4.9 et 1.4.10) n'ouvrent droit à réparation que si le préjudice est dû à la contamination. En d'autres termes, une demande n'est pas acceptée pour la seule raison qu'un sinistre de pollution s'est produit. Toutes les demandes du secteur du tourisme doivent satisfaire aux critères généraux énoncés à la section 2. Cependant, pour qu'une demande de ce secteur ouvre droit à réparation, il doit y avoir un lien de causalité suffisamment étroit entre la contamination et la perte ou le dommage. Pour déterminer si ce lien étroit existe, les facteurs suivants sont pris en considération:

- La proximité géographique de l'activité commerciale du demandeur par rapport à la zone contaminée (par exemple, si un hôtel de tourisme, un terrain de camping, un restaurant ou un bar sont situés sur la côte touchée ou à proximité).
- Le degré de dépendance économique de l'activité commerciale du demandeur par rapport à une côte touchée (par exemple, si un hôtel ou un restaurant situé près d'une côte touchée s'occupe exclusivement ou essentiellement de vacanciers ou bien d'hommes d'affaires).
- La possibilité pour le demandeur d'avoir d'autres sources d'approvisionnement

ou d'autres perspectives commerciales (par exemple, si une baisse des recettes provenant des touristes a été compensée par les recettes des personnes concernées par la lutte contre un sinistre de pollution par les hydrocarbures, comme le personnel chargé des opérations de nettoyage et des représentants des médias).

- Le degré d'intégration de l'activité commerciale du demandeur dans l'économie de la zone touchée par le déversement (par exemple, si l'entreprise est située dans la zone touchée ou si elle y possède des biens, ou si elle fournit des emplois aux personnes habitant dans cette zone).

3.4.2 Il est fait une distinction entre a) les demandeurs qui vendent des biens ou des services directement aux touristes (par exemple les propriétaires d'hôtels, de terrains de camping, de bars et de restaurants) et dont les entreprises sont directement atteintes par une baisse du nombre de visiteurs dans la zone touchée par un déversement d'hydrocarbures, et b) les demandeurs qui fournissent des biens ou des services à d'autres entreprises du secteur touristique mais non pas directement aux touristes (par exemple les grossistes, les fabricants de souvenirs et de cartes postales et les blanchisseurs travaillant pour les hôtels). Il est considéré que dans le cas de la catégorie b), il n'y a pas de lien de causalité suffisamment étroit entre la contamination et toute perte subie par les demandeurs. Les demandes de ce type ne sont donc pas normalement considérées comme ouvrant droit à réparation dans leur principe.

Présentation des demandes

3.4.3 L'évaluation des demandes au titre du préjudice économique pur dans le secteur du tourisme est, chaque fois que cela est possible, fondée sur une comparaison entre le chiffre d'affaires effectif au cours de la période qui se rapporte à la demande et celui des périodes antérieures, par exemple sous la forme de comptes vérifiés ou de déclarations fiscales du demandeur pour les trois années antérieures au sinistre. Cette évaluation n'est pas fondée sur des chiffres prévisionnels. Il s'agit de déterminer si l'activité du demandeur dans son ensemble a subi un préjudice économique du fait de la contamination. L'examen des résultats

financiers obtenus précédemment vise à préciser le montant des recettes qui auraient pu être prévues au cours de la période relative à la demande compte tenu des résultats économiques de l'activité du demandeur obtenus par le passé, par exemple pour établir si ses recettes avaient augmenté, diminué ou étaient restées stables les années précédentes, et la raison profonde de ces tendances. Il est ainsi tenu compte des circonstances particulières propres au demandeur et de tout élément de preuve présenté. Dans le cas d'entreprises relativement nouvelles dont les archives commerciales sont incomplètes ou inexistantes, la baisse moyenne enregistrée par des entreprises comparables dans la zone touchée peut parfois être prise en compte s'agissant de supposer que la nouvelle entreprise aurait subi une baisse similaire.

3.4.4 L'indemnisation est payée d'après la perte de bénéfice brut, et les économies effectuées sur les frais généraux ou d'autres dépenses courantes variables qui n'ont pas été encourues du fait du sinistre doivent donc être déduites de la perte de revenu. Ces coûts variables fluctuent en fonction du niveau de l'activité commerciale atteint. La nature des dépenses à prendre en compte serait propre à l'activité commerciale mais pourrait inclure le coût des achats effectués concernant par exemple l'alimentation, les articles de toilette des hôtels et les articles destinés à la vente comme les souvenirs, le coût des charges comme le gaz et l'électricité, les frais de nettoyage et d'entretien. Toute économie effectuée sur le coût de la main-d'œuvre doit également être déduite de la baisse du chiffre d'affaires.

3.4.5 Les demandeurs doivent justifier leurs pertes en soumettant des éléments de preuve appropriés, notamment les renseignements ci-après:

- Nature du préjudice, y compris preuve que le préjudice allégué résulte bien de la contamination.
- Ventilation mensuelle des recettes pour la période durant laquelle la perte a été subie et à la même période les trois années antérieures.
- Lorsque cela est possible, ventilation mensuelle du nombre d'unités vendues lors

de la période durant laquelle la perte a été subie et les trois années antérieures (pour les hôtels, le nombre de chambres louées; pour les terrains de camping, le nombre d'emplacements loués; pour les logements indépendants, le nombre de semaines de location; pour les restaurants, le nombre de repas vendus; pour les attractions touristiques, le nombre d'entrées de visiteurs/de tickets vendus; pour les autres entreprises comme les boutiques et les bars, seule une ventilation des recettes est requise).

- Précisions sur les changements relatifs à la capacité de l'entreprise (par exemple, le nombre de chambres d'hôtel) et aux heures d'ouverture ou aux prix comptabilisés l'année où la perte a été subie et les trois années précédentes.

- Économie sur les frais généraux ou autres dépenses courantes variables.

- Méthode de calcul du préjudice.

3.4.6 Les demandeurs doivent indiquer s'ils ont perçu des recettes supplémentaires par suite du sinistre. Par exemple, ils doivent indiquer s'ils ont reçu des paiements ou une indemnisation provisoire des pouvoirs publics ou d'autres organismes à la suite du sinistre.

3.4.7 Le Fonds de 1992 a publié plusieurs ensembles de directives visant à aider les demandeurs à présenter leurs demandes d'indemnisation dans des secteurs spécifiques, notamment le secteur du tourisme. Toutes ces publications sont disponibles sur le site Web des FIPOL.

3.5 DEMANDES AU TITRE DU COÛT DES MESURES VISANT À PRÉVENIR DES PRÉJUDICES ÉCONOMIQUES PURS

Portée de l'indemnisation

3.5.1 Les demandes au titre du coût des mesures visant à prévenir ou limiter les préjudices économiques purs qui, s'ils avaient été subis, auraient donné droit à réparation en vertu des Conventions de 1992 peuvent être acceptées. Ces mesures peuvent être destinées à remédier à l'impact négatif de la pollution sur les secteurs de la pêche et du tourisme. Pour ouvrir droit à indemnisation, ces mesures doivent remplir les conditions suivantes:

- Les mesures sont d'un coût raisonnable.
- Elles ne sont pas d'un coût disproportionné par rapport aux dommages ou pertes qu'elles visent à atténuer.
- Elles sont adaptées aux circonstances et ont des chances raisonnables de réussir (par exemple les mesures visant à restaurer la confiance dans les fruits de mer ne doivent normalement être prises qu'après que les fonds de pêche ont été dépollués et qu'il n'y a guère de risque ou aucun risque de contamination additionnelle).
- Dans le cas des campagnes de promotion, elles visent les marchés effectivement ciblés (par exemple, les mesures destinées à remédier aux effets négatifs de la pollution sur le tourisme dans une zone spécifique sont en général centrées sur la clientèle de visiteurs habituels de cette zone).

3.5.2 Les demandes au titre du coût de campagnes de promotion ou d'activités similaires ne sont acceptées que si ces campagnes viennent s'ajouter aux mesures normalement prises à cette fin. Autrement dit, une indemnisation n'est accordée que pour les coûts additionnels résultant de la nécessité de remédier aux effets néfastes de la pollution. Les campagnes de promotion de caractère trop général ne sont pas acceptées. Si plusieurs organismes publics entreprennent des campagnes de promotion sur les mêmes effets néfastes, celles-ci doivent être correctement coordonnées de façon à garantir qu'elles ne

se chevauchent pas. Les demandes au titre des mesures visant à prévenir les préjudices économiques purs ne sont en général acceptées que lorsque celles-ci ont été exécutées.

3.5.3 Le critère relatif au caractère raisonnable des mesures fait l'objet d'une évaluation d'après les circonstances particulières de l'évènement, les intérêts en cause et les faits connus au moment où les mesures sont prises. Lors de l'examen des demandes d'un organisme au titre du coût d'activités de promotion, on tient compte de l'attitude de cet organisme dans ses contacts avec les médias à la suite du sinistre et on se demande, en particulier, si cette attitude a accru les effets néfastes de la pollution.

Présentation des demandes

3.5.4 Les demandes relatives aux campagnes de promotion doivent comporter les renseignements suivants:

- Précisions sur la nature, le but, le calendrier et le groupe cible pour chaque activité de promotion supplémentaire effectuée.
- Ventilation détaillée du coût de toute stratégie ou campagne de promotion visant à atténuer l'impact économique du sinistre avec des factures/pièces pertinentes en vue de justifier les coûts.
- Détails et coûts des stratégies et campagnes habituelles de promotion de la part des demandeurs (s'il y a lieu).
- Résultats des activités de promotion supplémentaires quand des résultats mesurables sont disponibles.

3.6 DEMANDES AU TITRE DES DOMMAGES À L'ENVIRONNEMENT ET DES ÉTUDES DE SUIVI ÉCOLOGIQUE

Portée de l'indemnisation

3.6.1 En vertu des Conventions de 1992, l'indemnisation au titre de l'altération de l'environnement est limitée à une baisse des bénéfices due à cette altération et au coût des mesures de remise en état raisonnables effectivement prises ou qui doivent être prises.

3.6.2 Parmi les exemples de demandes acceptables au titre des préjudices économiques dus aux dommages à l'environnement figurent une baisse des recettes d'un parc marin ou d'une réserve naturelle dont l'entrée est payante ou une diminution des prises d'espèces commerciales de produits de la mer directement touchés par les hydrocarbures. Il conviendrait de se reporter aux sections précédentes du présent Manuel traitant des préjudices économiques subis dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et de la transformation ainsi que dans le secteur du tourisme (sous-sections 3.3 et 3.4).

3.6.3 Dans la plupart des cas, un déversement majeur d'hydrocarbures ne causera pas de dommages permanents à l'environnement car le milieu marin a un fort potentiel de régénération. S'il y a des limites à ce que l'homme peut effectivement faire pour améliorer un processus naturel, dans certaines circonstances, des mesures de remise en état raisonnables permettent d'accélérer la régénération à la suite d'un déversement d'hydrocarbures. Le coût de ces mesures est accepté pour indemnisation dans certaines conditions.

3.6.4 Étant donné qu'il est pratiquement impossible de remettre un site endommagé dans l'état écologique où il aurait été si le déversement d'hydrocarbures n'avait pas eu lieu, toute mesure de remise en état raisonnable devrait viser à rétablir une communauté biologique dont les organismes caractéristiques au moment du sinistre sont présents et fonctionnent de façon normale. Il est possible d'accepter des mesures prises à une certaine distance mais tout de même à proximité de la zone endommagée, pour autant qu'il puisse être démontré que lesdites mesures faciliteraient effectivement le rétablissement des éléments endommagés de l'environnement. Il est essentiel de maintenir cette relation entre les mesures et les éléments endommagés, aux fins de conformité avec la définition de dommage par pollution figurant dans les Conventions de 1992 (voir la sous-section 1.4).

3.6.5 Outre qu'elles satisfont aux critères généraux appliqués à l'acceptation des demandes d'indemnisation énoncés à la sous-section 1.5, les demandes au titre du coût des mesures de remise en état de l'environnement n'ouvrent

droit à réparation que si elles répondent aux critères suivants:

- Les mesures doivent être susceptibles d'accélérer de manière significative le processus naturel de rétablissement.
- Les mesures doivent, autant que faire se peut, viser à empêcher que le sinistre ne provoque d'autres préjudices.
- Les mesures doivent permettre de veiller autant que faire se peut à ce qu'il n'y ait pas de dégradation d'autres habitats ou d'effet délétère sur d'autres ressources naturelles ou économiques.
- Les mesures doivent être techniquement réalisables.
- Les mesures doivent être d'un coût proportionnel à l'étendue et à la durée du dommage subi et aux avantages susceptibles d'être obtenus.

3.6.6 Les demandes sont évaluées sur la base des renseignements disponibles au moment où les mesures de remise en état ont été prises. L'indemnisation n'est versée que dans le cas de mesures de remise en état raisonnables qui ont été effectivement prises ou qui doivent l'être. Les demandes au titre du préjudice économique dû à un dommage à l'environnement pouvant être calculé en termes monétaires sont évaluées de la même manière que d'autres demandes au titre d'un préjudice économique.

3.6.7 Des études sont parfois requises pour établir la nature et l'étendue des dommages causés à l'environnement par le déversement d'hydrocarbures et pour déterminer s'il est nécessaire et possible de prendre des mesures de remise en état. Ces études ne s'imposeront pas dans tous les cas de déversement et seront normalement le plus indiquées pour les sinistres importants à propos desquels il est établi qu'un impact majeur a été causé à l'environnement.

3.6.8 Le Fonds peut participer au coût de ces études à condition que celles-ci portent sur des dommages relevant de la définition du dommage par pollution énoncée dans les Conventions, y compris des mesures de remise en état raisonnables d'un environnement endommagé. Pour que ces études puissent ouvrir droit à indemnisation, il est essentiel qu'elles soient susceptibles de fournir des ➤

renseignements fiables et utilisables. Pour cette raison, les études doivent être menées avec une grande conscience professionnelle et selon une méthode rigoureuse, objective et équilibrée. Cela est tout à fait possible avec la mise en place dans l'État Membre touché d'un comité ou autre dispositif chargé de concevoir et de coordonner ce type d'études, ainsi que les mesures de remise en état.

3.6.9 La portée de ces études ne doit pas être hors de proportion avec l'étendue de la contamination et ses effets prévisibles. Par ailleurs, le simple fait que l'étude de suivi écologique montre qu'aucun dommage important à l'environnement à long terme ne s'est produit ou qu'aucune mesure de remise en état ne s'impose pour rétablir l'environnement n'exclut pas que les coûts de l'étude puissent ouvrir droit à une indemnisation.

3.6.10 Le Fonds devrait être invité dès le début à intervenir au moment de décider si tel ou tel sinistre doit ou non faire l'objet d'une étude de ce type. S'il est décidé qu'il est justifié de procéder à cette étude, le Fonds devrait avoir la possibilité de participer à la planification et de déterminer le mandat pour l'étude. À cet égard, le Fonds pourrait jouer un rôle important en permettant de garantir que ne sont pas repris inutilement dans l'étude de suivi écologique des éléments qui ne feraient que répéter ce qui a déjà été fait dans d'autres études. Un autre rôle que le Fonds aurait à jouer consisterait à veiller à ce qu'il soit fait appel aux méthodes et experts appropriés. Il est essentiel que la progression des études fasse l'objet d'un suivi et qu'il soit rendu compte des résultats de manière claire et impartiale. Cette approche aurait toute son importance pour le sinistre en cause mais permettrait également au Fonds de tirer de ces études des données utiles aux cas à venir.

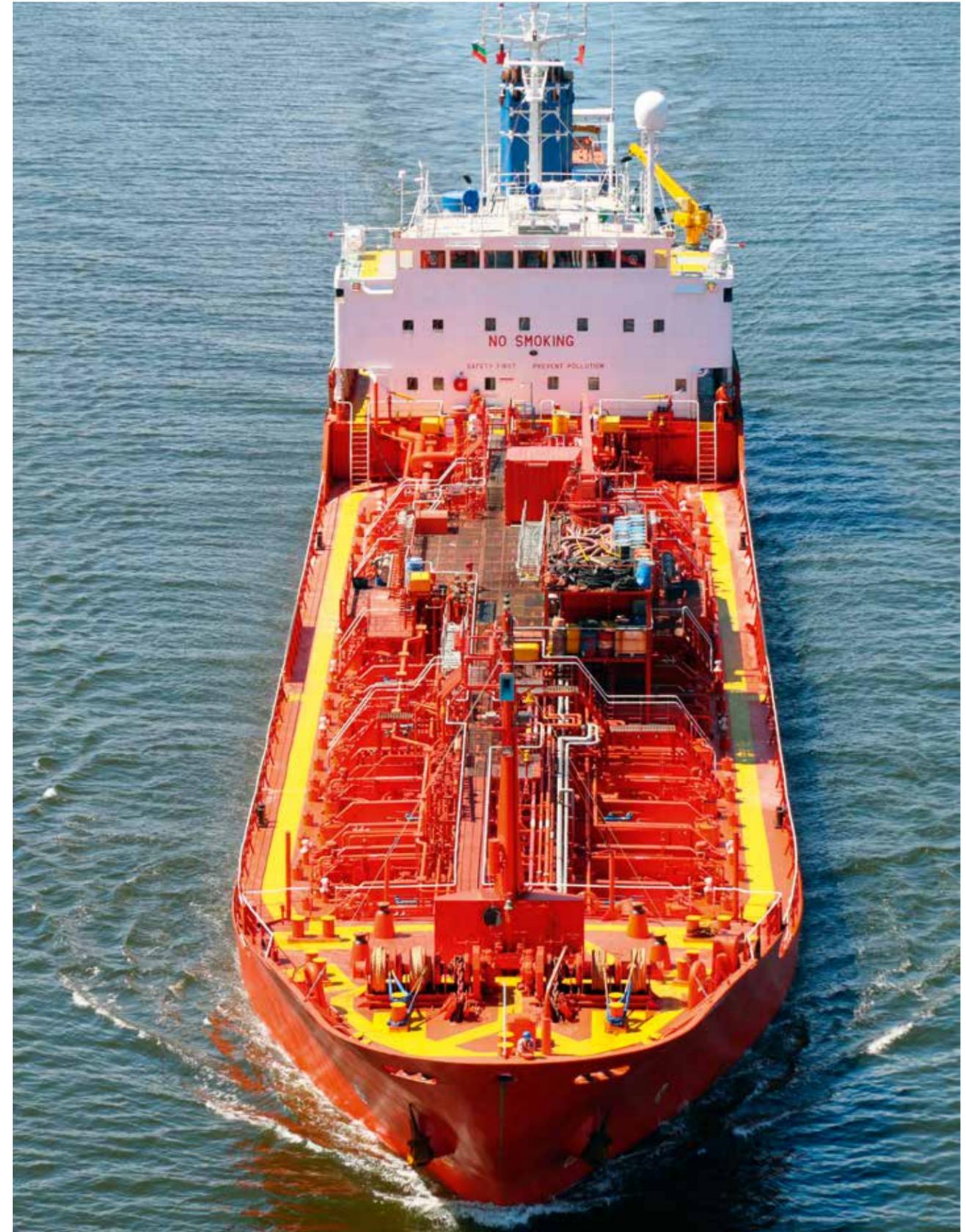
3.6.11 Il importe également de souligner que la participation du Fonds à la planification des études sur l'environnement n'implique pas nécessairement que les mesures de remise en état proposées ou entreprises ultérieurement ouvrent droit à indemnisation.

Présentation des demandes

3.6.12 Les demandes au titre du coût des mesures de remise en état et études connexes doivent comporter les rubriques suivantes:

- Délimitation de la zone touchée et description de l'étendue de la pollution; répartition et niveau de la pollution et ressources contaminées par les hydrocarbures (par exemple à l'aide de cartes terrestres ou marines avec, à l'appui, des photographies, des vidéos ou autres moyens de constat).
- Analyse et/ou autres données tendant à prouver que les hydrocarbures à l'origine de la pollution proviennent du navire en cause (par exemple analyse chimique d'échantillons des hydrocarbures, description des vents, de la marée et des courants, observation et tracé des mouvements de la nappe d'hydrocarbures).
- Précisions et résultats de toute étude effectuée pour évaluer le dommage à l'environnement et suivre l'efficacité des mesures de remise en état proposées, ainsi qu'une ventilation des coûts en cause.
- Description détaillée de toutes mesures de remise en état qui ont été ou doivent être prises, et ventilation des coûts.

3.6.13 Les demandes au titre des préjudices économiques dus à un dommage à l'environnement doivent essentiellement suivre le même processus que les demandes au titre d'un préjudice économique pur (voir les paragraphes 1.4.9 et 1.4.10).



MA DEMANDE EST-ELLE RECEVABLE À DES FINS D'INDEMNISATION?

Avant de soumettre une demande, vous devez pouvoir répondre par 'oui' aux questions suivantes (voir le paragraphe 1.5.1):

- Avez-vous déjà effectivement subi la perte ou le dommage ou encouru la dépense?
- La dépense est-elle liée à des mesures prises suite au sinistre et est-elle considérée comme raisonnable et justifiable?
- La dépense, la perte ou le dommage ont-ils été causés par une contamination résultant du déversement?
- Y-a-t-il un lien de causalité raisonnable entre la dépense, la perte ou le dommage visés par la demande et la contamination résultant du déversement?
- La perte que vous avez subie est-elle quantifiable?
- Pouvez-vous prouver le montant de votre dépense, perte ou dommage et produire les documents ou autres éléments de preuve appropriés?

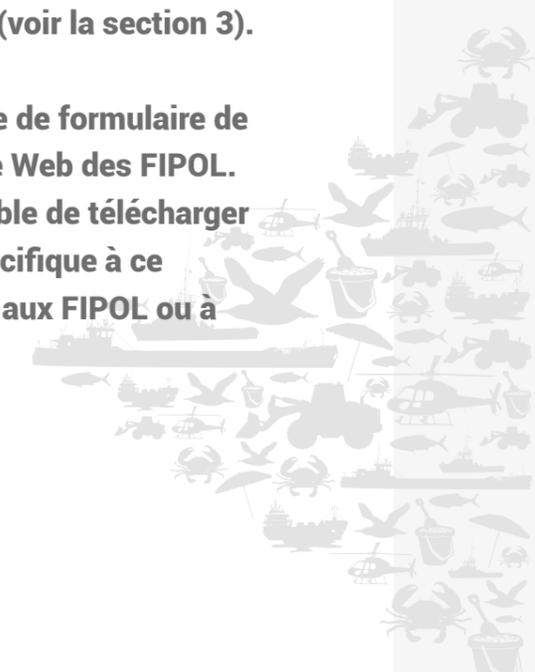
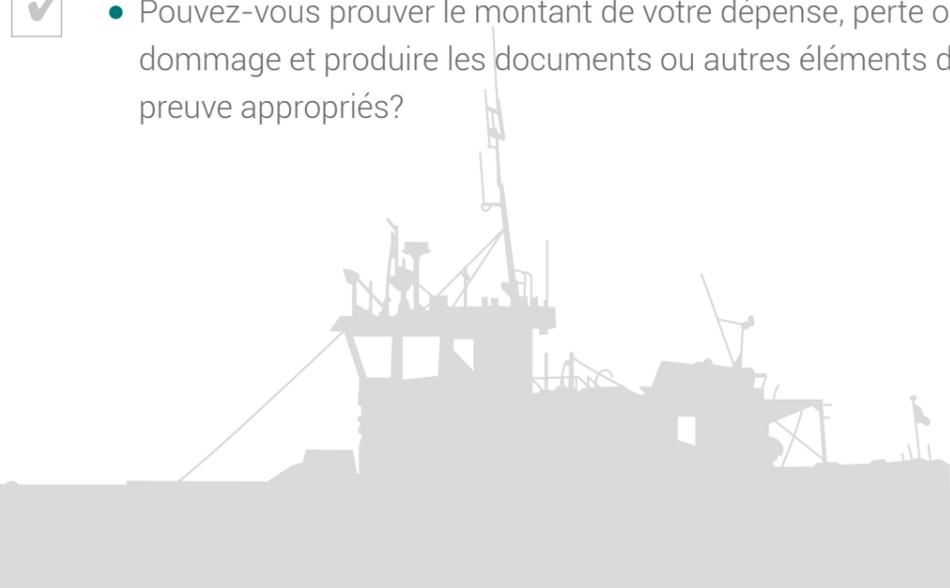
QUELS RENSEIGNEMENTS DOIS-JE FOURNIR DANS MA DEMANDE?

Lorsque vous présentez une demande d'indemnisation, vous devez fournir les informations suivantes (voir le paragraphe 2.4.1):

- Votre nom et votre adresse.
- Le nom du navire en cause dans le sinistre.
- La date, le lieu et les circonstances particulières au sinistre, si vous en avez connaissance, à moins que le Fonds de 1992 ne dispose déjà de ces informations.
- Le type de dommage par pollution qui a été subi.
- Le montant de l'indemnisation réclamée.

Pour certains types de demandes spécifiques, il se peut qu'un complément d'information vous soit demandé (voir la section 3).

Il pourrait vous être utile de consulter l'exemple de formulaire de demande d'indemnisation disponible sur le site Web des FIPOL. En cas de sinistre important, il vous sera possible de télécharger un formulaire de demande d'indemnisation spécifique à ce sinistre, que vous devrez compléter et envoyer aux FIPOL ou à l'assureur du propriétaire du navire.





**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