



FONDS INTERNATIONAUX  
D'INDEMNISATION  
POUR LES DOMMAGES  
DUS À LA POLLUTION  
PAR LES HYDROCARBURES

<b>Point 4 de l'ordre du jour</b>	IOPC/MAY14/4/1	
Original: ANGLAIS	4 avril 2014	
Assemblée du Fonds de 1992	<b>92AES18</b>	•
Comité exécutif du Fonds de 1992	<b>92EC61</b>	
Conseil d'administration du Fonds de 1971	<b>71AC32</b>	
7ème Groupe de travail du Fonds de 1992	<b>92WG7/3</b>	

## INFORMATIONS POUR LES DEMANDEURS

### DIRECTIVES POUR LA PRÉSENTATION DES DEMANDES D'INDEMNISATION AU TITRE DES OPÉRATIONS DE NETTOYAGE ET MESURES DE SAUVEGARDE

#### Note du Secrétariat

**Résumé:**

À la session d'octobre 2013 du Conseil d'administration du Fonds de 1992, l'Administrateur a confirmé que, suite à une requête de la part d'un État Membre lors d'une session précédente, des directives pour aider les États à présenter leurs demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde étaient en cours de préparation. L'objectif du Secrétariat était de veiller à ce que ces directives soient compatibles avec le Manuel des demandes d'indemnisation et qu'elles s'adressent spécifiquement aux gouvernements et aux entreprises de nettoyage.

Le projet de texte des Directives, soumis à l'examen de l'Assemblée du Fonds de 1992, est joint en annexe au présent document.

**Mesures à prendre:** Assemblée du Fonds de 1992

Statuer sur la publication des Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde.

## 1 Contexte

- 1.1 Le nouveau Dossier d'information relatif aux demandes d'indemnisation est disponible depuis mars 2014. Élaboré par le Secrétariat dans l'intention d'apporter aux demandeurs des informations utiles et complètes en cas de déversement, il est actuellement composé du Manuel des demandes d'indemnisation, des Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et du traitement du poisson, des Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation dans le secteur du tourisme et de l'Exemple de formulaire de demande d'indemnisation. Il a été noté, aux sessions d'octobre 2013, que toutes les directives à venir adoptées par l'Assemblée du Fonds de 1992 pour la présentation de demandes d'indemnisations liées à des secteurs spécifiques seront ajoutées à ce dossier au fur et à mesure qu'elles seront disponibles (voir le document [IOPC/OCT13/4/5](#), paragraphe 1.3).
- 1.2 À la session d'octobre 2013 du Conseil d'administration du Fonds de 1992, l'Administrateur a confirmé que, suite à une requête de la part d'un État Membre lors d'une session précédente (voir le document [IOPC/OCT12/11/1](#), paragraphe 4.5.7), des directives pour aider les États à présenter leurs demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde étaient en cours de préparation. Ces directives, qui s'adressent spécifiquement aux gouvernements et aux entreprises privées, exposent les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde émanant d'un gouvernement ou d'une entreprise privée, et dressent une liste détaillée des types de renseignements et du niveau de détail à fournir. Un exemple illustrant comment une demande d'indemnisation doit être présentée est également inclus.

- 1.3 Le projet de texte des Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde est joint en annexe au présent document, pour examen par l'Assemblée du Fonds de 1992. Si l'Assemblée approuve le projet de texte, le Secrétariat ajoutera le document au Dossier d'information relatif aux demandes d'indemnisation.

**2 Mesures à prendre**

Assemblée du Fonds de 1992

L'Assemblée du Fonds de 1992 est invitée à:

- a) prendre note des renseignements fournis dans le présent document; et
- b) statuer sur la publication des Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde.

\* \* \*

## ANNEXE

[Projet]

### **Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde**

#### **Préface**

Le Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992) a publié un Manuel des demandes d'indemnisation destiné à servir de guide d'ordre général et pratique pour formuler des demandes d'indemnisation relatives aux préjudices dus à la pollution par des hydrocarbures provenant d'un navire-citerne. La présente publication est rédigée particulièrement pour aider les demandeurs qui ont encouru des frais au titre des opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde à décider s'ils doivent ou non présenter une demande d'indemnisation et, le cas échéant, quand et comment le faire. Les demandeurs d'autres secteurs sont invités à consulter le Manuel des demandes d'indemnisation ou la section des publications sur le site Web des FIPOL afin d'obtenir d'autres directives spécifiques à leur secteur d'activité.

Les présentes directives indiquent ce qu'il convient de faire à la suite d'un déversement d'hydrocarbures pour demander le remboursement des frais de nettoyage, et précisent le type de renseignements nécessaires à la présentation d'une demande d'indemnisation.

Il convient de noter que le fait de suivre les présentes directives ne garantit pas que toutes les demandes d'indemnisation soient acceptées et n'implique pas que toutes les entreprises de la zone du déversement seront concernées. Par ailleurs, cette publication n'entre pas dans le détail des questions juridiques et ne doit pas être considérée comme une interprétation faisant foi des conventions internationales pertinentes.

## **1 PRÉSENTATION DES FONDS INTERNATIONAUX D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES**

### Que sont les FIPOL?

- 1.1 Les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) sont deux organisations intergouvernementales (le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire) qui offrent une indemnisation pour les dommages par pollution résultant de déversements d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes. Le Fonds de 1971 est le Fonds original, mais il n'offre pas d'indemnisation pour les sinistres survenus après mai 2002.
- 1.2 Le Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (appelé 'Fonds de 1992' dans la présente publication) est le Fonds le plus récent. Il est constitué par des États ayant adopté deux conventions (la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, ou CLC de 1992, et la Convention de 1992 portant création du Fonds), qui couvrent le paiement d'indemnités aux personnes, entreprises ou organisations, pour les dommages par pollution subis du fait d'hydrocarbures persistants (et non pas du fait d'essence ou de pétrole léger) provenant de navires-citernes. Le Fonds complémentaire fournit une indemnisation supplémentaire aux victimes dans les États parties au Protocole portant création du Fonds complémentaire. On trouvera d'autres informations concernant les conventions dans le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992 et sur le site Web des FIPOL.

### Que fait le Fonds de 1992?

- 1.3 Le Fonds de 1992 a pour objectif de fournir une indemnisation pour les pertes résultant de dommages par pollution mettant en cause un navire-citerne, de manière à rétablir la situation économique dans laquelle se serait trouvé le demandeur si le déversement d'hydrocarbures ne s'était produit. Dans l'idéal, l'indemnisation devrait compenser entièrement les pertes.

### Comment les fonds d'indemnisation sont-ils levés?

- 1.4 Le propriétaire d'un navire-citerne est généralement couvert par une association connue sous le nom d'association de protection et d'indemnisation ou club P&I. Les clubs P&I assurent la majorité des navires-citernes de commerce international. Un petit nombre de navires-citernes, dont l'activité commerciale est pour la plupart limitée aux marchés intérieurs, sont assurés par des assureurs commerciaux. Le propriétaire du navire-citerne est généralement assuré jusqu'à un certain montant contre les dommages dus à la pollution par des hydrocarbures. Cet argent sert à payer les premières indemnités après un déversement d'hydrocarbures.
- 1.5 Des indemnités sont versées par le Fonds de 1992 lorsque le montant disponible prévu par l'assurance du propriétaire du navire-citerne ne suffit pas pour couvrir le coût total des dommages par pollution. Le Fonds de 1992 est principalement financé par les compagnies pétrolières des États Membres, en fonction de la quantité d'hydrocarbures reçus transportés par mer. Toutes les compagnies qui reçoivent plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures par mer dans une année donnée doivent verser des contributions au Fonds de 1992.

### Quand le Fonds de 1992 intervient-il?

- 1.6 Que le navire-citerne soit ou non la cause du sinistre, en vertu des dispositions de la CLC de 1992 relatives à la responsabilité sans faute, il appartient au propriétaire du navire-citerne à l'origine du déversement d'hydrocarbures de payer une indemnisation pour les dommages causés, en général par le biais de son club P&I. Cependant, la CLC de 1992 permet en outre au propriétaire du navire de limiter le montant maximum à verser (en fonction de la taille du navire-citerne). Lorsque ce montant a été versé, le Fonds de 1992 est responsable des paiements excédentaires. Le plus souvent, l'assurance du propriétaire suffit à couvrir tous les coûts et les ressources du Fonds de 1992 ne sont pas nécessaires. Cependant, quand le déversement est de très grande envergure, il est possible que même les ressources du Fonds de 1992 disponibles pour payer les indemnités concernant ce sinistre

particulier ne soient pas suffisantes pour couvrir toutes les demandes d'indemnisation recevables. Dans ce cas très rare, chaque demandeur dont la demande est acceptée sera remboursé au prorata de sa demande évaluée jusqu'à ce que toutes les ressources disponibles du Fonds soient totalement affectées. Néanmoins, si les dommages surviennent dans un État qui est membre du Fonds complémentaire, des sommes supplémentaires pourront être obtenues de ce dernier.

- 1.7 Si le sinistre à l'origine de la pollution est dû à une catastrophe naturelle ou s'il a été entièrement causé, de manière intentionnelle, par un tiers (à l'exclusion du propriétaire du navire-citerne) ou par des feux ou aides à la navigation défectueux, dont l'entretien aurait dû être assuré par les autorités, le propriétaire du navire-citerne n'est pas responsable et le Fonds de 1992 intervient alors immédiatement. De même, si le propriétaire du navire-citerne n'est pas connu ou s'il n'est pas en mesure de faire face aux obligations découlant de sa responsabilité, le Fonds de 1992 interviendra pour assurer l'indemnisation.
- 1.8 Le Fonds de 1992 ne versera pas d'indemnités si la pollution résulte d'un acte de guerre ou d'hostilités ou si le déversement provient d'un navire de guerre. Le Fonds de 1992 ne paiera pas non plus d'indemnités s'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par un déversement d'hydrocarbures persistants d'un navire-citerne. Le Fonds de 1992 ne peut verser d'indemnités au titre des dommages survenus en haute mer, hors de la mer territoriale ou de la zone économique exclusive de ses États Membres.
- 1.9 Que l'indemnisation provienne de l'assureur du propriétaire du navire ou du Fonds de 1992, le processus de formulation d'une demande d'indemnisation et les critères appliqués à son évaluation sont identiques. Le Fonds de 1992 et l'assureur travaillent généralement en étroite collaboration, en particulier pour les déversements d'hydrocarbures de grande envergure. Le Fonds, en accord avec l'assureur, nomme habituellement des experts pour observer, surveiller et enregistrer l'impact et les progrès des opérations de nettoyage. Les experts sont également chargés d'examiner et d'étudier le bien-fondé technique des demandes d'indemnisation et participent à l'établissement d'évaluations indépendantes des pertes. Bien que le Fonds de 1992 et l'assureur s'appuient sur l'aide d'experts pour évaluer les demandes d'indemnisation, la décision d'approuver une demande particulière et l'évaluation du montant de l'indemnisation reviennent à l'assureur concerné et au Fonds de 1992.

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

- 1.10 Les deux conventions qui régissent le paiement des indemnités pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures s'appuient sur une définition commune des mesures de sauvegarde, à savoir:

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

L'interprétation de cette définition, acceptée par l'Assemblée du Fonds de 1992, est donnée dans le Manuel des demandes d'indemnisation, dans lequel il est clairement expliqué que l'adjectif 'raisonnable' s'applique à la fois aux mesures à proprement parler et au coût de ces mesures. En plus de prodiguer des conseils sur la formulation des demandes d'indemnisation au titre de mesures de sauvegarde, les présentes directives se proposent, par le biais d'exemples illustratifs et d'explications, de démontrer comment le Fonds de 1992 a mis cette interprétation en application et, en particulier, comment le test du caractère raisonnable est appliqué dans l'évaluation des demandes d'indemnisation.

- 1.11 Dans la pratique, le terme 'mesures de sauvegarde' désigne toute mesure raisonnable prise dans le but de prévenir ou de minimiser les dommages par pollution dans un État Membre. Il est généralement appliqué aux mesures de lutte antipollution en cas de déversement, ainsi qu'aux opérations de nettoyage. Il peut toutefois également inclure les opérations d'assistance en mer menées dans le but précis de prévenir ou de minimiser la perte d'hydrocarbures d'un navire-citerne en avarie. Les frais de réparation des dommages causés par les opérations de nettoyage peuvent également ouvrir droit à indemnisation, par exemple dans les cas de routes ou autres points d'accès endommagés par la circulation des véhicules dans le cadre des opérations de nettoyage. Les dépenses au titre des mesures

de sauvegarde sont remboursables même si aucun déversement ne s'est produit, pour autant qu'il y a eu une menace grave et imminente de dommage par pollution.

- 1.12 Le Fonds de 1992 reconnaît l'importance d'opérations efficaces d'assistance en mer et de nettoyage pour réduire l'impact d'un déversement et, par conséquent, le nombre et la valeur des préjudices subis par les victimes de la pollution par les hydrocarbures. Dans de nombreux pays, et plus particulièrement dans les pays parties à la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC), des plans d'intervention d'urgence sont en place pour réagir à divers types d'incidents, du déversement de petite envergure contenu à l'intérieur d'un port au sinistre de grande envergure affectant une région entière. Un tel sinistre demande généralement l'exécution d'un plan d'intervention d'urgence national, faisant appel aux autorités nationales. De ce fait, l'un des principaux demandeurs, eu égard au remboursement du coût des mesures de sauvegarde, est souvent l'État Membre lui-même.

## **2 QUI PEUT FORMULER UNE DEMANDE D'INDEMNISATION?**

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

particulier, les mesures qui ne présentent aucun avantage significatif pour l'intervention et qui sont prises uniquement à des fins de relations publiques, ne sont pas recevables à des fins d'indemnisation.

- 2.6 De même, le propriétaire de la cargaison peut avoir accès à des équipements de lutte antipollution qu'il pourra souhaiter mettre à disposition. Les coûts ainsi supportés pourront être réclamés auprès de l'assureur du propriétaire du navire et du Fonds de 1992. Cependant, ici aussi, les frais engagés à des fins purement de relations publiques ne seront pas remboursés.
- 2.7 Dans les cas où des organisations ou entreprises indépendantes contribuent aux opérations de lutte antipollution, il est essentiel que celles-ci soient menées en collaboration avec les autorités responsables. Il est de la plus haute importance que les opérations soient coordonnées car les chevauchements d'activités risquent de ne pas être indemnisés.
- 2.8 Pour qu'une demande d'indemnisation soit recevable, l'auteur de la demande (le demandeur) doit être en mesure de démontrer qu'il, ou que l'organisation qu'il représente, a subi un préjudice financier. Dans le cas des mesures de sauvegarde, il doit avoir engagé des dépenses directement liées à la prévention ou à l'élimination de la contamination causée par le déversement.
- 2.9 Bien que les demandes d'indemnisation au titre de préjudices subis par les demandeurs de divers secteurs, dont la pêche, la mariculture, le tourisme et autres industries côtières soient également recevables, la présente publication concerne uniquement les demandes d'indemnisation relatives au remboursement du coût des opérations de nettoyage et autres mesures de sauvegarde.

### **3 QUE FAUT-IL FAIRE EN CAS DE POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES?**

- 3.1 En 1980, peu après la création du Fonds de 1971, le personnel du Fonds et ses experts ont effectué une mission d'observation aérienne à la suite du sinistre du *Tanio*, qui avait déversé 19 000 tonnes de fuel-oil lourd. Du ciel, le littoral nord-ouest de la France n'était plus que kilomètre après kilomètre de littoraux et de baies pollués, sur deux à trois kilomètres de largeur. Tous se sont alors demandé s'il serait un jour possible de venir à bout d'un tel désastre.
- 3.2 La réponse, en 1980 et aujourd'hui, est que même si la pollution par les hydrocarbures a tous les aspects d'un véritable désastre, les littoraux peuvent être nettoyés. Les sinistres majeurs qui se sont produits durant les 35 années d'existence des FIPOL en sont la preuve. Dans le cas particulier du sinistre du *Tanio*, l'été de la même année, la plus grande partie de la pollution avait été éliminée.
- 3.3 Le Fonds de 1992 dispose de moyens éprouvés pour indemniser les pertes, même si les demandeurs doivent attendre un certain temps que toutes les demandes d'indemnisation aient été soigneusement évaluées avant de recevoir l'argent. Cependant, les demandes de remboursement au titre des coûts des opérations de nettoyage sont réglées à l'amiable dans la majorité des cas, sans qu'il ne soit nécessaire d'engager des poursuites en justice.
- 3.4 Dès qu'un sinistre se produit, il est conseillé d'informer le Fonds de 1992 de la situation, afin de lui permettre de décider si l'intervention de ses experts sur place est nécessaire. Le Fonds et ses experts peuvent conseiller non seulement sur les méthodes de nettoyage appropriées, mais aussi sur les meilleurs moyens de minimiser les pertes résultant du déversement et sur la présentation des demandes d'indemnisation.
- 3.5 Si le Fonds de 1992 n'est informé que quelque temps après le sinistre, il lui sera plus difficile d'évaluer pleinement la situation rencontrée au moment où les dépenses objet de la demande ont été engagées. Les coordonnées du Fonds de 1992 sont indiquées à la fin de la présente publication.
- 3.6 L'aboutissement d'une demande d'indemnisation est en grande partie lié à la qualité des pièces justificatives qui l'accompagnent. Elles doivent comprendre des registres précis et complets tenus dès le début du sinistre et à tous les stades de l'intervention, de la notification et de la mobilisation jusqu'à l'arrêt des opérations. Un compte rendu des mesures prises, appuyé par des photographies, des films et des cartes illustratives, aidera le Fonds de 1992 et ses experts à comprendre les circonstances dans

lesquelles les mesures de sauvegarde ont été prises, ainsi que les raisons des démarches suivies. Bien que, pour la plupart des sinistres dont le Fonds de 1992 a à connaître, l'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1992 engagent des experts pour prodiguer des conseils sur les activités de nettoyage et encadrer ces activités, ceux-ci ne peuvent pas toujours suivre chaque opération, notamment lorsque la pollution est massive. D'autres indications concernant la documentation nécessaire en appui d'une demande d'indemnisation au titre des coûts de nettoyage sont données en section 7 de la présente publication.

- 3.7 Il est conseillé de rédiger un procès-verbal des réunions pendant lesquelles des décisions sont prises concernant les mesures de lutte antipollution, et de tenir un registre des événements. Un poste est souvent créé au sein de l'organisation de lutte antipollution, spécifiquement pour veiller à cette documentation. Son coût, s'il est raisonnable, est généralement recevable à des fins d'indemnisation.
- 3.8 Il est également utile de veiller au suivi continu des dépenses, en temps quasi réel. Cela permet aux domaines de fortes dépenses d'être rapidement identifiés et évalués, afin de décider si le niveau des frais continue d'être justifié. Au fur et à mesure de l'évolution des opérations, cette démarche a pour avantage de mettre en évidence les coûts d'équipements qui ne sont plus nécessaires et qui devraient être nettoyés et rendus aux loueurs.

#### **4 QUELS SONT LES DEMANDES INDEMNISABLES?**

- 4.1 Les demandes d'indemnisation au titre des coûts des mesures visant à prévenir ou à limiter un dommage par pollution doivent répondre aux critères du test qui détermine leur caractère raisonnable. Les mesures prises sont-elles adaptées à l'ampleur du sinistre? Les coûts de ces mesures sont-ils justifiables? Le caractère raisonnable des mesures est jugé par rapport à l'évaluation technique de la situation et aux données disponibles au moment où les mesures sont décidées. Dans la plupart des cas, le test est appliqué à une mesure physique visant à réduire nettement le risque de dommages par pollution.
- 4.2 Les décisions concernant les opérations de lutte antipollution, notamment en mer, doivent souvent être prises dans l'urgence en raison du caractère imprévisible des déversements d'hydrocarbures. Le Fonds de 1992/l'assureur du propriétaire du navire en tiennent compte lorsqu'ils examinent les décisions prises par les autorités dans de telles circonstances. Ils tiennent également compte des informations à la disposition des autorités au moment de la prise de décision. Cependant, au fur et à mesure que le sinistre évolue et que la situation devient mieux maîtrisée, les mesures et leurs coûts correspondants devraient être revus dès que possible, afin de veiller à ce qu'ils remplissent les critères du test de caractère raisonnable. Il convient, par exemple, d'essayer de renégocier les tarifs acceptés dans l'urgence.
- 4.3 Les demandes d'indemnisation au titre des coûts de mesures de lutte antipollution dont l'inefficacité était prévisible ne sont pas acceptées, 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. Cela étant dit, ce n'est pas parce que des mesures se sont révélées inefficaces que la demande au titre des coûts encourus sera nécessairement rejetée, à condition que les mesures en question aient pu être jugées raisonnables au moment de la décision de les adopter.

### Exemple

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

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

- 4.4 Les coûts encourus, ainsi que la corrélation entre ces coûts et les bénéfices obtenus ou escomptés, doivent être proportionnés. Par exemple, il est rarement justifié de pousser le nettoyage au-delà de l'enlèvement de la plus grosse partie des hydrocarbures dans le cas de côtes rocheuses exposées qui sont inaccessibles au public, puisque le nettoyage naturel sous l'action des vagues devrait être plus efficace. En revanche, un nettoyage approfondi peut être nécessaire dans le cas d'une plage publique aménagée, en particulier immédiatement avant ou durant une période de vacances.
- 4.5 Bien qu'il soit entendu que les organisations de lutte antipollution sont souvent poussées par des pressions politiques, par l'opinion publique et par les médias, à adopter des mesures qui ne sont pas techniquement raisonnables, celles-ci sont rarement recevables. Par exemple, le renforcement de la main-d'œuvre engagée dans les opérations de nettoyage du littoral au-delà d'un nombre pouvant être efficacement géré, ou la poursuite des opérations longtemps après le stade où elles restent techniquement justifiées, ne seront probablement pas jugés raisonnables.

### Exemple

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

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

#### Coûts supplémentaires et coûts fixes

- 4.8 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.
- 4.9 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 de près 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.

#### Résumé des conditions à remplir

- 4.10 Toutes les demandes d'indemnisation doivent satisfaire aux critères de recevabilité suivants, définis dans le détail en section 1.5 du Manuel des demandes d'indemnisation:
- Les demandes d'indemnisation ne seront réglées qu'au titre des coûts résultant d'une contamination par des hydrocarbures persistants provenant d'un navire-citerne.
  - Il doit exister un lien étroit entre la contamination et les coûts pour lesquels il est demandé réparation.
  - Toutes les demandes d'indemnisation doivent porter sur des mesures raisonnables et justifiées.
  - Les demandeurs doivent prouver les sommes dépensées en produisant des éléments à l'appui de leur demande.
  - Les dépenses doivent déjà avoir été encourues. Les demandes d'indemnisation concernant des dépenses futures anticipées ne seront pas prises en considération.

## **5 QUELS SONT LES COÛTS COUVERTS?**

- 5.1 Dans la plupart des cas, les opérations de nettoyage en mer et à terre sont considérées comme des mesures de sauvegarde puisqu'elles visent en général à prévenir ou limiter un dommage par pollution.
- 5.2 Les coûts de nettoyage couverts comprennent les mesures raisonnables prises pour combattre les hydrocarbures en mer, protéger les ressources vulnérables aux hydrocarbures (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. Les coûts raisonnables du nettoyage et du rétablissement de la faune sauvage mazoutée, et plus particulièrement des oiseaux, des mammifères et des reptiles, sont également pris en charge.

- 5.3 Les demandes d'indemnisation au titre d'opérations de nettoyage peuvent porter sur le coût d'aéronefs, de navires et de véhicules; sur le coût de la location ou de l'achat d'équipement et de matériel; et sur le coût du personnel. Les demandes au titre du coût de l'équipement tenu en réserve mais qui n'a pas été déployé sont évaluées à un taux inférieur pour qu'il soit tenu compte de l'usure limitée de l'équipement. Les frais raisonnables de nettoyage et de réparation de l'équipement de nettoyage et les frais de remplacement du matériel qui a été utilisé au cours des opérations de nettoyage sont admis. Les coûts de l'équipement, des navires, des aéronefs et des véhicules, ainsi que de la main-d'œuvre, sont évalués dans le contexte du ou des États Membres où le sinistre survient, sur la base d'un tarif journalier raisonnable.

#### Missions d'observation aérienne, en mer et à pied

- 5.4 Le coût des opérations raisonnables d'observation aérienne destinées à déterminer l'ampleur de la pollution en mer et sur les rivages, ainsi qu'à identifier les ressources vulnérables à la pollution est accepté. Il convient de prendre en compte, entre autres facteurs, l'adéquation du type d'appareil pour la mission. Par exemple, les avions de surveillance maritime à voilure fixe ne sont pas bien adaptés à la surveillance du littoral. En raison de leur manœuvrabilité, les hélicoptères sont plus appropriés pour ce type de missions. Bien que généralement moins efficaces que la surveillance aérienne, les missions d'observation en mer peuvent être plus appropriées dans certaines situations et leur remboursement est prévu. Cependant, à l'exception des aéronefs équipés pour détecter les hydrocarbures de nuit, les missions d'observation nocturnes aériennes et en mer ne sont généralement pas jugées raisonnables. Si les hydrocarbures atteignent le littoral, une observation plus détaillée du rivage est nécessaire pour déterminer l'étendue de la pollution dans chacun des secteurs touchés et décider des meilleures méthodes de nettoyage. Lorsque les opérations de nettoyage sont en cours, des missions d'observation régulières sont nécessaires pour suivre les progrès réalisés, la dérive des hydrocarbures et leurs changements de comportement. Les méthodes peuvent ainsi être adaptées ou les opérations arrêtées en fonction des changements de conditions.
- 5.5 Qu'elles soient aériennes, en mer ou à pied, les missions d'observation doivent avoir un but clairement défini par rapport aux mesures de sauvegarde qu'elles sont censées appuyer. Le caractère raisonnable d'une mission d'observation particulière sera probablement jugé en fonction des possibilités d'intégration des informations fournies dans l'opération de lutte antipollution. Lorsque plusieurs organisations participent aux opérations effectuées pour lutter contre un sinistre, les missions d'observation doivent être correctement coordonnées de façon à éviter tout chevauchement.

#### Aéronefs

- 5.6 Deux méthodes peuvent être suivies pour calculer les coûts raisonnables de location des aéronefs: 1) à partir des frais réels d'exploitation des aéronefs ou 2) par comparaison avec les tarifs pratiqués pour des aéronefs adaptés au même rôle disponibles dans le commerce. À condition que les informations nécessaires soient disponibles, la méthode de calcul des frais réels d'exploitation des aéronefs prend le prix d'achat amorti sur la durée de vie prévue de l'aéronef et ajoute les frais annuels, comme le crédit hypothécaire, l'assurance, les expertises, l'entretien et les frais d'équipage, puis divise le total ainsi obtenu par le nombre de jours de disponibilité de l'aéronef par année. Cette méthodologie est parfois appelée 'premiers principes'. Dans certains cas, des aéronefs qui ont un rôle premier de défense maritime sont utilisés parce qu'ils sont équipés pour l'observation aérienne de longue portée au-dessus de la mer, qu'ils sont à la disposition des pouvoirs publics et sous leur contrôle. Cependant, par rapport aux aéronefs commerciaux, les coûts d'exploitation de ces types d'aéronefs sont susceptibles d'inclure des coûts fixes importants en raison du degré de sophistication de leurs équipements et du nombre supérieur de membres d'équipage pour les opérations d'observation maritime et de défense de routine. Ces coûts fixes seraient alors à prendre en compte dans le calcul d'un tarif raisonnable.

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

#### Navires

- 5.8 Comme nous l'avons vu au paragraphe 5.6 pour les aéronefs, des coûts raisonnables pour les navires peuvent être calculés à partir soit 1) des frais réels d'exploitation des navires (voir l'exemple ci-après), soit 2) par comparaison avec les tarifs pratiqués pour des navires adaptés au même rôle disponibles dans le commerce. Si des données sont disponibles, il convient également de prendre en compte les éléments de coût fixe qui constituent le tarif journalier calculé. Dans le cas des navires dont le rôle principal n'a rien à voir avec la lutte antipollution en cas de déversement d'hydrocarbures, par exemple les équipements de défense, il est évident que certains coûts fixes ne peuvent pas être inclus dans un tarif calculé pour l'intervention.
- 5.9 Un tarif de mise en réserve égal à une proportion du tarif opérationnel est accepté, qui tient compte, d'une part, des économies de carburant lorsque le carburant et les lubrifiants sont inclus dans le tarif journalier, et d'autre part, de la réduction de l'usure du fait que le navire est tenu à disposition, prêt à intervenir. Les navires sont considérés 'en réserve' lorsqu'ils sont prêts à intervenir mais ne participent pas aux opérations, par exemple lorsqu'ils sont accostés au port par mauvais temps ou pendant qu'ils sont nettoyés à la fin d'une opération. L'évaluation des coûts des navires doit également prendre en compte le caractère approprié de chaque navire pour le rôle précis qui lui a été confié dans l'intervention antipollution.
- 5.10 Si, lors de l'évaluation de l'utilisation des navires, les tarifs réclamés paraissent particulièrement élevés, ils peuvent être comparés avec les tarifs calculés selon la formule élaborée pour les navires d'assistance en mer en vertu de la clause SCOPIC<sup><1></sup>. Les tarifs obtenus selon cette formule sont élevés pour encourager l'intervention des sauveteurs, notamment dans les situations où le navire en avarie représente une menace pour l'environnement mais où le succès de l'opération est incertain. Par ailleurs, étant donné que les navires d'assistance en mer sont généralement exposés à des risques supérieurs à ceux rencontrés par les navires antipollution, une comparaison avec les tarifs SCOPIC donne les tarifs maximum acceptables.
- 5.11 Dans l'exemple ci-après, les chiffres sont utilisés à titre illustratif uniquement et ne doivent pas être interprétés comme représentant des valeurs raisonnables.

---

<sup><1></sup> Clause d'indemnisation spéciale des clubs P&I (voir <http://www.lloyds.com/>)

## Exemple

### Méthode de calcul du tarif de location d'un navire antipollution

Nom	RESPONSE II	Frais annuels (GBP)	
Jauge (tjb)	650	Coût du navire 4 500 000	
Port en lourd (TPL)	1 500	Amorti sur une durée de vie de 15 ans	300 000
Puissance moteur	2 500	Assurance	60 000
Année de construction	1998	Visites de classification	5 000
		Réparations et carénage	200 000
		Direction/gestion	7 600
		Carburant (moyenne de 5 000 litres/mois à 0,30 par litre)	18 000
		Avitaillement et consommables (à 2 700/mois)	32 400
		<b>Sous-total</b>	<b>623 000</b>
		<b>Sous-total des frais d'équipage</b>	<b>71 400</b>
<b>Frais d'équipage (GBP)</b>			
Capitaine (1 500/mois)	18 000		
Second (1 000/mois)	12 000		
Chef mécanicien (1 250/mois)	15 000		
Marin (800/mois)	9 600		
Graisier (800/mois)	9 600		
Matelot (600/mois)	7 200		
<b>Sous-total</b>	<b>71 400</b>		
<b>Équipement (GBP)</b>			
Barrage de 500 m sur enrouleur	1 600		
Écrémeur	250		
Blocs d'alimentation	380		
<b>Tarif journalier total de l'équipement</b>	<b>2 230</b>		
		<b>Tarif journalier = Coût annuel TOTAL/jours de disponibilité opérationnelle</b>	
		Nombre de jours dans une année	365 jours
		Moins les congés	13 jours
		Moins les week-ends	110 jours
		Moins les expertises et réparations	20 jours
		<b>Nombre total de jours de disponibilité opérationnelle</b>	<b>222 jours</b>
		<b>Tarif journalier (694 400/222) =</b>	<b>3 128</b>
		<b>Plus l'équipement</b>	<b>2 230</b>
		<b>Tarif journalier TOTAL</b>	<b>5 358</b>

### Exemple

Un État Membre a déployé un navire de guerre dans un rôle de commandement et de contrôle pour coordonner la flotte engagée dans les opérations de lutte antipollution. Sur la demande d'indemnisation, le coût du navire est présenté sous forme de tarif journalier calculé par l'administration de manière à couvrir l'intégralité du coût économique du déploiement. Dans son évaluation de la demande d'indemnisation, le Fonds de 1992 a établi que le tarif journalier comprenait des coûts fixes importants dont une partie se rapportait au rôle de défense du navire. Par conséquent, bien que le navire ait été en mesure de fournir du matériel de communications adapté aux opérations de coordination sur une large zone maritime, le tarif journalier facturé a été jugé excessif.

Un tarif journalier raisonnable a été calculé en isolant les coûts supplémentaires, relatifs uniquement au déploiement du navire dans le cadre du sinistre, ainsi que la proportion raisonnable des coûts fixes jugée correspondre à l'exploitation efficace du navire, nécessaire à l'exécution de sa fonction de coordination dans le cadre du sinistre. La proportion des coûts fixes correspondant uniquement au rôle de défense du navire a été jugée irrecevable. La proportion d'éléments recevables et irrecevables des coûts fixes varie en fonction des circonstances individuelles. Dans ce cas particulier, en se basant sur l'avis des experts, elle a été fixée à 50 %.

Le tarif journalier accepté a été calculé comme suit:

Coûts fixes journaliers	=	Coûts fixes annuels/Jours de disponibilité opérationnelle
Tarif journalier réclamé	=	Coûts supplémentaires journaliers + Coûts fixes journaliers
Tarif journalier accepté	=	Coûts supplémentaires journaliers + Coûts fixes journaliers x 50 %

### Équipement spécialisé

- 5.12 Un tarif journalier est calculé de façon à ce que les coûts d'achat des biens soient remboursés sur leur durée de vie utile prévue, plus une part des coûts relatifs à leur stockage, à leur assurance et à leur entretien. Si l'équipement appartient à une entreprise privée, une part raisonnable de profit est également acceptée afin d'assurer un retour sur investissement. La durée de vie prévue d'un équipement varie considérablement en fonction de sa construction et des conditions d'utilisation pour lesquelles il est conçu. Les équipements plus robustes, comme les écrémeurs et les blocs d'alimentation utilisés en mer, ont généralement une longévité de 180 jours 'en service', soit le double de celle des barrages posés au large, et plus que le double de celle du matériel moins robuste employé à terre.
- 5.13 Dans les cas de sinistres qui durent plusieurs semaines, lorsque de toute évidence les opérations de nettoyage se prolongeront bien au-delà de la durée de vie utile prévue d'un équipement, l'achat peut être une option viable. Il est toutefois reconnu que, sans une forme ou une autre d'incitation financière, il n'y aurait aucun avantage à maintenir l'équipement prêt à intervenir. De ce fait, deux autres méthodes sont suivies pour appliquer des tarifs raisonnables. La première consiste à appliquer un tarif dégressif dans le temps, tandis que la deuxième plafonne le tarif journalier lorsque le tarif cumulatif correspond environ au double du coût d'achat de l'équipement. Cependant, une fois ce point atteint, les seuls coûts acceptés comme raisonnables sont ceux de l'exploitation et de l'entretien de l'équipement, en prévoyant un élément de profit dans le cas des entreprises commerciales.
- 5.14 Les demandes d'indemnisation portant sur l'utilisation d'équipements spécialisés doivent être accompagnées de descriptions claires, avec photographies et explications de leur emploi dans le cadre de l'intervention.

### Exemple

Une entreprise de nettoyage fournit un écrémeur pour une période de 20 jours. Pendant cinq jours, l'équipement est tenu en réserve. Le coût d'achat T.T.C. de l'écrémeur est de £36 000, bloc d'alimentation, pompe et accessoires compris.

En supposant une durée de vie 'en service' de 180 jours, le tarif de base de l'écrémeur serait:

$$\text{Coût d'achat/Durée de vie en service prévue} = \text{Tarif journalier de base} \\ £36\,000/180 = £200 \text{ par jour}$$

Il convient d'ajouter à ce chiffre les coûts d'entretien et d'entreposage et, dans le cas d'une entreprise, les coûts du financement et un élément de profit. Parce que ces coûts ne sont pas souvent déclarés, dans le cas d'une entreprise, une marge maximum du double est généralement acceptée, soit ici £400 par jour en service et £200 par jour en réserve.

Le montant réclamé serait alors:  $15 \times 400 + 5 \times 200 = £7\,000$

*Les chiffres utilisés dans l'exemple ci-dessus sont donnés à titre illustratif uniquement.*

### Nettoyage du littoral

- 5.15 Dans l'ensemble, le nettoyage du littoral ne demande pas d'équipement spécialisé mais plutôt de la main-d'œuvre munie d'excavatrices, de chargeuses frontales, de camions et autres véhicules. Les demandes d'indemnisation doivent correspondre de près aux tarifs locaux pratiqués à la fois pour la main-d'œuvre et l'équipement non spécialisé. Lors de l'évaluation de ces demandes, les tarifs réclamés sont comparés aux tarifs du marché pratiqués par les loueurs de véhicules et d'engins de la région où le déversement s'est produit.

### Qu'entend-t-on par propre?

- 5.16 L'un des problèmes les plus difficiles à résoudre est celui de la décision d'arrêter les opérations de nettoyage. Cela est vrai pour tous les aspects de la lutte antipollution, mais plus particulièrement pour le nettoyage du littoral. La difficulté se résume en une simple question: qu'entend-t-on par propre? Elle est par ailleurs aggravée par le fait que plus la quantité d'hydrocarbures restante diminue, plus il faut de moyens pour l'éliminer. Il arrive un point où les résultats obtenus ne justifient plus le travail requis, qui varie d'un type de littoral à l'autre. Par exemple, il est généralement plus facile d'atteindre un plus haut degré de propreté sur les plages de sable que sur les plages de galets. Au moment de décider de cesser ou non les opérations sur le littoral, il convient en outre de fixer des points limites pour le nettoyage, qui dépendent fortement de l'usage de la section de littoral en question, ou du service qu'elle fournit. Par exemple, les points limites pour le nettoyage d'une plage aménagée et d'une crique rocheuse isolée seraient très différents. Les experts engagés par le Fonds de 1992 sont une bonne source de conseils au sujet des points limites qui peuvent être raisonnablement atteints.
- 5.17 Les points limites décrits dans le tableau ci-après sont typiques de ceux qui pourraient être visés pour des opérations de nettoyage. Dans certaines circonstances, cependant, il peut s'avérer impossible de les atteindre, par exemple pour des raisons de sécurité et de risques pour la main-d'œuvre.

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

Opération/Type de littoral	Exemple de critères typiques d’arrêt des opérations
<p>■ <b>En mer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Général</li> </ul>	Les hydrocarbures se sont répandus sur un très large secteur et sont fragmentés, réduits à un mince film, ou se sont dissipés naturellement
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Récupération mécanique</li> </ul>	Sous l’effet du vieillissement des hydrocarbures, d’importantes quantités ne sont plus récupérables
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Application de dispersant</li> </ul>	À cause du vieillissement et de l’émulsification des hydrocarbures, les dispersants ne sont plus efficaces
<p>■ <b>À terre</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Général</li> </ul>	Rétablissement de l’usage du secteur côtier ou du service fourni
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zones à forte valeur d’agrément – accès public facile</li> </ul>	Point limite: aucune odeur – pas d’hydrocarbures visibles ni d’irisation à la surface et aucun signe d’hydrocarbures enfouis/coincés – pas de texture grasseuse
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Port industriel</li> </ul>	Point limite: légère souillure – pas d’irisation à la surface et aucun signe d’hydrocarbures coincés
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crique rocheuse isolée</li> </ul>	Point limite: récupération du gros des hydrocarbures – reste du nettoyage laissé à la nature
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Secteur écologiquement sensible</li> </ul>	Point limite: selon la nature de la sensibilité ou la saison – récupération prudente du gros des d’hydrocarbures – conseils de spécialistes nécessaires

### Élimination des déchets

- 5.18 Les opérations de nettoyage aboutissent souvent à la récupération de quantités considérables d’hydrocarbures et de débris souillés. Les frais raisonnables de transport, de stockage et d’élimination de ces matières sont acceptés. S’il a été possible de vendre une partie des hydrocarbures récupérés, les recettes de la vente sont normalement déduites de toute indemnisation versée.
- 5.19 L’élimination des déchets souillés est généralement contrôlée par des règlements nationaux ou régionaux. Par ailleurs, dans le cas de sinistres de grande envergure, les quantités de matériau à éliminer peuvent dépasser les capacités de certaines méthodes d’élimination potentielles, d’où la nécessité d’avoir recours à des sites de stockage temporaire. Cependant, si plusieurs options compatibles avec les règlements applicables sont possibles, il convient, pour obtenir le remboursement des frais d’élimination des déchets, de choisir l’option la plus économique.

- 5.20 Il convient également de veiller à réduire au minimum la quantité de déchets récupérés. Les sinistres passés nous ont montré que les déchets pouvaient représenter jusqu'à dix fois la quantité d'hydrocarbures déversés. Si la quantité de déchets collectés est de bien plus de dix fois la quantité d'hydrocarbures déversés, une part seulement des coûts du nettoyage et de l'élimination des déchets sera susceptible d'être jugée raisonnable.

Exemple

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

Opérations d'assistance

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

Récupération d'hydrocarbures de navires-citernes naufragés

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

Nettoyage et rétablissement de la faune sauvage mazoutée

- 5.23 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, normalement avec l'aide de bénévoles qui installent des postes de nettoyage à proximité du lieu du déversement. Le nettoyage est souvent difficile et lent; il peut accroître la détresse de l'animal et ne devrait être entrepris qu'en présence d'une chance raisonnable de survie. Les demandes au titre de coûts raisonnables concernant la fourniture d'installations locales d'accueil adaptées 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.

#### Coûts administratifs

- 5.24 Des coûts administratifs raisonnables sont acceptés, couvrant certains travaux qui ne peuvent pas être facilement isolés mais sont étroitement liés aux opérations de nettoyage. Différentes rubriques sont parfois employées dans les demandes d'indemnisation couvrant ce type de coûts, comme 'frais de gestion', 'dépenses générales' ou 'frais généraux'. Ces rubriques peuvent inclure les frais de comptabilité, de fournitures de bureau, de photocopie, d'informatique, de communication et de services de bureau, c'est-à-dire les frais généraux de fonctionnement d'une entreprise ou d'une organisation pendant la période des opérations.
- 5.25 Les coûts administratifs sont généralement exprimés sous forme de pourcentage de la demande d'indemnisation. Cependant, des niveaux supérieurs à 5 % ne seront pas acceptés sous forme de pourcentage et le Fonds de 1992 pourra demander des informations détaillées sur chaque coût. De même, si les coûts administratifs individuels, tels que ceux donnés en exemple ci-dessus, sont inclus en tant que rubriques individuelles au sein de la demande d'indemnisation, les frais administratifs seront logiquement réduits en conséquence ou absents de la demande d'indemnisation. Dans le cas des demandes d'indemnisation très importantes, les frais administratifs exprimés sous forme de pourcentage peuvent représenter des sommes d'argent exceptionnellement élevées qui, en termes du montant absolu que représente le pourcentage, dépassent de loin le coût réel de ces types de dépenses. En règle générale, des pourcentages dégressifs sont alors appliqués si les coûts évalués dépassent une série de seuils définis.

#### Recours à des conseillers

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

### **6 QUAND FAUT-IL PRÉSENTER LA DEMANDE D'INDEMNISATION?**

- 6.1 Les demandes d'indemnisation doivent être présentées dès que possible. Les personnes qui envisagent de soumettre une demande ultérieurement doivent informer le Fonds de 1992 de leur intention.
- 6.2 Normalement, seules les dépenses déjà encourues sont indemnisées. Bien qu'il importe d'informer le Fonds de 1992, dès que possible, qu'un sinistre s'est produit et que des opérations de nettoyage sont en cours, les coûts ne pourront être remboursés qu'ultérieurement. Le Fonds de 1992 comprend toutefois le risque de problèmes de trésorerie qui peut se poser si le nettoyage se poursuit sur plusieurs semaines, voire plusieurs mois. La rémunération normale des ouvriers, à la semaine, peut exercer une forte pression sur les finances, notamment dans le cas d'un sinistre de grande ampleur complexe, où la facture des salaires peut représenter une importante somme d'argent. Dans de tels cas, plusieurs demandes peuvent être échelonnées sur la durée des travaux, ce qui permet de les évaluer et d'effectuer des paiements provisoires. Ces paiements provisoires, prévus pour atténuer les difficultés de trésorerie immédiates, ne couvriront probablement qu'une proportion des coûts pour lesquels il est demandé réparation, dans l'attente d'une évaluation finale.

- 6.3 Les gouvernements demandeurs peuvent choisir d'être indemnisés en dernier si la valeur des demandes d'indemnisation établies est susceptible de dépasser la somme disponible en vertu des Conventions et si les demandes risquent d'être établies au prorata. Le but de l'indemnisation en dernier est d'accroître le niveau de paiement aux demandeurs non-gouvernementaux ou d'éviter entièrement le prorata. Lorsque toutes les demandes n'émanant pas du gouvernement ont été réglées, il reste parfois suffisamment d'argent pour indemniser les pouvoirs publics, du moins en partie. Cependant, étant donné que le règlement de toutes les demandes des entités non gouvernementales peut parfois prendre plusieurs années, il est extrêmement important d'examiner ces demandes d'indemnisation en dernier dès que possible après le sinistre, au lieu d'attendre de voir s'il reste suffisamment d'argent. Plus le temps passe, plus les gouvernements risquent d'avoir des difficultés à fournir les informations nécessaires pour répondre aux interrogations soulevées par le Fonds de 1992. Les individus qui sont intervenus au moment du sinistre, et qui auraient pu répondre aux questions du Fonds de 1992, risquent de ne plus être disponibles.
- 6.4 Dans tous les cas, la demande d'indemnisation doit être présentée au Fonds de 1992 dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le dommage s'est produit. Lorsqu'une demande d'indemnisation a été présentée, mais qu'aucun accord n'a été conclu avec le Fonds de 1992/l'assureur du propriétaire du navire dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le dommage s'est produit, le demandeur doit défendre ses droits en justice. À défaut, il perdra ses droits à réparation (voir la section 2.5 du Manuel des demandes d'indemnisation pour en savoir plus).

## **7 COMMENT FORMULER UNE DEMANDE D'INDEMNISATION?**

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

- 7.1.1 Le Fonds de 1992 fournit normalement des formulaires de demande d'indemnisation pour chaque sinistre. Le formulaire peut être téléchargé sur le site [www.fipol.org](http://www.fipol.org) ou sollicité auprès du Fonds de 1992/l'assureur du propriétaire du navire. Nous conseillons aux demandeurs d'utiliser le formulaire et de le présenter en même temps que tous les documents requis pour étayer leur demande d'indemnisation. Le formulaire de demande d'indemnisation est prévu pour aider le demandeur à identifier et à fournir les informations nécessaires à l'évaluation de sa demande, et accélérer ainsi le processus d'évaluation. Les originaux ou des copies certifiées conformes des documents, tels que journaux de bord, procès-verbaux de réunions, bons de commande, factures, reçus et autres justificatifs, doivent accompagner les demandes d'indemnisation. Le demandeur DOIT conserver une copie de toutes les informations présentées pour son usage personnel futur. Il est à noter que ces documents ne seront renvoyés que sur demande et généralement seulement lors du règlement de la demande.
- 7.1.2 En règle générale, les demandes d'indemnisation doivent être présentées par le biais du bureau du correspondant ou du représentant local de l'assureur. Si les demandes d'indemnisation sont nombreuses, le Fonds de 1992/l'assureur du propriétaire du navire peuvent décider d'établir un bureau consacré à leur réception et à leur traitement dans un lieu proche de celui où se trouvent les demandeurs. Le bureau des demandes d'indemnisation est là pour aider les demandeurs à présenter leurs demandes, les conseiller sur la façon dont le formulaire doit être rempli, envoyer les demandes d'indemnisation au Fonds de 1992/à l'assureur du propriétaire du navire, et aider au paiement de la demande d'indemnisation, une fois qu'elle a été examinée et que le montant en a été approuvé par le Fonds de 1992/l'assureur du propriétaire du navire. Les demandeurs doivent noter que le correspondant/représentant de l'assureur, l'équipe du bureau des demandes d'indemnisation et les experts ne prennent aucune décision concernant le paiement de la demande d'indemnisation ou le montant de l'indemnité. Ces décisions incombent au Fonds de 1992/à l'assureur du propriétaire du navire.

7.1.3 Les demandes d'indemnisation doivent être envoyées par courrier postal ou électronique, accompagnées de toutes les pièces justificatives possibles. Le site Web des FIPOL indiquera clairement où envoyer le formulaire de demande d'indemnisation en fournissant les adresses postale et électronique du correspondant/représentant de l'assureur ou du bureau des demandes d'indemnisation, le cas échéant. Ces informations sont également habituellement disponibles dans la presse locale. Les coordonnées du Fonds de 1992 sont indiquées à la fin de la présente publication.

## 7.2 Quels renseignements faut-il fournir?

### *Tour d'horizon*

7.2.1 Le demandeur doit, en premier lieu, télécharger le formulaire de demande d'indemnisation relatif au sinistre concerné sur le site Web des FIPOL ([www.fipol.org](http://www.fipol.org)) et remplir la section appropriée, en fonction du type de préjudice subi (par exemple les coûts du nettoyage et des mesures de sauvegarde). Il pourra également contacter le Fonds de 1992/le bureau de l'assureur du propriétaire du navire, comme indiqué plus haut, pour demander une copie papier du formulaire.

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

- Le nom et l'adresse du demandeur et, le cas échéant, le nom de tout représentant ou conseiller ou, inversement, le nom et l'adresse de l'organisation que le demandeur représente.
- Le nom du navire-citerne en cause.
- La date, le lieu et les circonstances particulières du sinistre (à moins que le Fonds de 1992 ne dispose déjà de ces informations).
- La confirmation que la demande d'indemnisation concerne le remboursement des coûts de nettoyage (mesures de sauvegarde).
- Le montant de l'indemnisation réclamée et la méthode de calcul de ce montant.

7.2.3 Il est essentiel que les demandes au titre du coût des opérations de nettoyage soient soumises avec des pièces justificatives montrant comment les dépenses se rattachent aux mesures prises. Les experts et les inspecteurs engagés par le Fonds de 1992 et l'assureur du propriétaire du navire pour surveiller les opérations de nettoyage examinent les coûts réclamés au titre de ces opérations dans le cadre de leur évaluation. Par conséquent, une demande doit clairement indiquer ce qui a été effectué et pourquoi, où, quand et par qui, avec quelles ressources et pour combien. Les factures, reçus, feuilles de travail et la comptabilité de paie des salariés, tout en fournissant une présentation utile de la confirmation des dépenses, ne sont pas suffisants en soi. L'ajout d'un bref rapport décrivant le lien entre les dépenses qui font l'objet de la demande et les opérations de nettoyage facilitera considérablement l'évaluation des demandes d'indemnisation.

### *Soumission des demandes d'indemnisation au format électronique – Tableaux*

7.2.4 Bien que certaines pièces justificatives ne puissent être soumises que sous forme d'original ou de copies certifiées conformes, les informations transmises par voie électronique peuvent considérablement faciliter l'évaluation des demandes d'indemnisation. Les tableaux sont une manière particulièrement utile de récapituler certains des principaux renseignements requis à l'appui d'une demande. Dans l'idéal, le tableau doit contenir une page de synthèse, suivie des écritures détaillées pour chaque entreprise, organisation ou chantier, avec références aux pièces justificatives. Chaque organisation ou entreprise 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, la spécificité et la longueur du rivage nettoyé, et la quantité de déchets collectés. Si des navires antipollution sont utilisés pour combattre les hydrocarbures en mer, des extraits de leur journal de passerelle couvrant la période d'intervention sont une source essentielle de renseignements pour expliquer les mesures prises.

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

### 7.3 Pièces justificatives

7.3.1 Les listes suivantes donnent des exemples des types de renseignements et pièces justificatives à joindre à une demande d'indemnisation au titre des coûts de ressources particulières utilisées et autres frais généraux supportés pendant des opérations de nettoyage. Ces informations aideront le Fonds de 1992/l'assureur du propriétaire du navire à évaluer la demande. Ces listes ne sont pas exhaustives.

#### *Aéronefs*

7.3.2 Exemples de pièces justificatives:

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

#### *Navires et équipement de lutte antipollution*

7.3.3 Exemples de pièces justificatives:

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

### *Organisation de lutte antipollution*

#### 7.3.4 Exemples de pièces justificatives:

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

### *Protection des ressources sensibles*

#### 7.3.5 Exemples de pièces justificatives:

- Cartes des ressources sensibles et des mesures de sauvegarde connexes
- Description des ressources sensibles
- Description des mesures de sauvegarde; longueurs concernées, courants de marée, matériaux utilisés, coûts unitaires
- Barrages; marque, modèle, longueur déployée, tarifs journaliers, période de déploiement et fournisseur
- Arrangements d'ancrage
- Photographies

### *Nettoyage du littoral*

#### 7.3.6 Exemples de pièces justificatives:

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

### *Élimination des déchets*

#### 7.3.7 Exemples de pièces justificatives:

- Source des déchets (noms des navires ou nom de la plage si le point d'origine est le littoral)
- Coût du stockage temporaire, emplacement des sites utilisés et registres des entrées et sorties des déchets, photographies

- Méthodes d'élimination et quantité de déchets pour chaque méthode
- Nom des entreprises d'élimination des déchets et emplacement des installations
- Tarif unitaire pour chaque méthode d'élimination, indiquant la méthode de calcul des coûts
- Tickets de pont-bascule
- Lettres de voiture ou équivalent de l'autorité chargée des déchets
- Frais de transport: véhicules utilisés, distance parcourue, tarif kilométrique
- Factures et reçus

*Nettoyage et rétablissement de la faune sauvage*

7.3.8 Exemples de pièces justificatives:

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

*Paiements supplémentaires*

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

*Fraude*

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

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

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

et l'échelle des opérations de lutte antipollution, des photographies des opérations de nettoyage et l'application de tarifs raisonnables pourraient leur fournir suffisamment d'informations pour calculer leurs coûts approximatifs. Les conditions de base définies au paragraphe 4.10 ci-dessus doivent néanmoins être remplies pour qu'il y ait indemnisation.

7.4.3 En cas de difficultés à rassembler les pièces justificatives, le demandeur doit s'adresser à un représentant du Fonds de 1992/de l'assureur du propriétaire du navire, qui sera éventuellement en mesure de le conseiller ou de l'aider. Toutes les preuves possibles doivent être rassemblées, même si elles sont limitées, pour étayer les demandes. Le demandeur doit s'abstenir de 'fabriquer' des registres car cela sera découvert et sa demande d'indemnisation pourra en conséquence être rejetée. La soumission de faux documents à l'appui d'une demande d'indemnisation constitue une fraude et peut donner lieu à des poursuites en vertu de la législation du pays concerné.

## **8 COMMENT LES DEMANDES D'INDEMNISATION SONT-ELLES ÉVALUÉES ET COMMENT LES PAIEMENTS SONT-ILS EFFECTUÉS?**

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

- i) Les mesures prises sont-elles raisonnables?
- ii) Les coûts de ces mesures sont-ils raisonnables?
- iii) Le calcul des frais pour lesquels il est demandé réparation est-il correct?

Les méthodes suivies par le Fonds de 1992 pour déterminer si les demandes d'indemnisation et les coûts sont raisonnables ont été traitées aux sections 4 et 5.

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

8.3 La façon dont les demandes sont présentées est souvent propre aux circonstances particulières du sinistre et aux mesures prises pour répondre à la situation. Qui plus est, les administrations suivent des méthodes différentes de calcul et d'enregistrement des coûts, ce qui donne lieu à des approches différentes dans la formulation de demandes d'indemnisation. Par conséquent, suite à un examen initial des documents en appui de la demande, il est normal que d'autres interrogations soient soulevées et que des renseignements complémentaires soient requis pour permettre au Fonds de 1992 et à ses experts d'effectuer une évaluation détaillée. Le processus est généralement itératif, avec une série d'échanges entre le Fonds de 1992/l'assureur du propriétaire du navire et les demandeurs, jusqu'à ce que la méthode de calcul des coûts présentés dans la demande et le motif des dépenses soient clarifiés. Dans la plupart des cas, à partir de ce dialogue, un accord sur le montant d'indemnisation à verser est conclu à l'amiable.

8.4 Lorsque des renseignements complémentaires sont demandés mais que le Fonds de 1992/l'assureur du propriétaire du navire estiment que le demandeur risque entretemps d'être confronté à des difficultés financières, une évaluation provisoire peut être effectuée à partir des renseignements disponibles. Le demandeur sera avisé que l'évaluation pourra être revue si d'autres informations en appui de sa demande peuvent être fournies. Tout versement effectué à titre provisoire sera inférieur au montant payé suite à une évaluation complète, de manière à éviter les surpaiements. Le montant de tout versement provisoire sera déduit du versement définitif une fois que la demande aura été entièrement évaluée.

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

- 8.6 Dès que la demande d'indemnisation aura été évaluée par le Fonds de 1992 et l'assureur du propriétaire du navire, le demandeur sera informé du montant de l'indemnité qu'ils pensent être juste, selon les preuves disponibles de la part de toutes les sources pertinentes. Cette évaluation sera rédigée par écrit et lui sera remise, en tant que demandeur, ou à son représentant s'il a désigné une personne pour agir en son nom.
- 8.7 Le demandeur recevra généralement une offre de paiement pour 'solde de tout compte'. Cela signifie qu'aucune autre demande d'indemnisation au titre des préjudices subis pendant la période visée par la demande en cours ne sera examinée, et il sera invité à signer un accord dans ce sens. Si le demandeur pense avoir subi des pertes après la période se rapportant à sa première demande d'indemnisation, il peut présenter d'autres demandes, lesquelles seront traitées comme des demandes distinctes.
- 8.8 Il est à noter qu'il est possible que le Fonds de 1992 et l'assureur du propriétaire du navire aient à traiter des centaines, voire peut-être des milliers de demandes d'indemnisation. Les demandes seront évaluées aussi vite que possible, mais le Fonds pourrait avoir besoin d'un certain temps pour réunir et recouper les informations pertinentes nécessaires à leur évaluation, en particulier si peu de renseignements ont été soumis pour les étayer.
- 8.9 Si le demandeur n'accepte pas le montant qui lui a été proposé, il doit contacter le Fonds de 1992/l'assureur du propriétaire du navire (directement ou par l'intermédiaire du bureau local des demandes d'indemnisation, s'il y en a un) afin d'expliquer les raisons pour lesquelles il juge l'offre insuffisante. S'il dispose de nouvelles preuves à l'appui de sa demande, il doit également les fournir. Le Fonds de 1992 et l'assureur du propriétaire du navire peuvent décider de procéder à un nouvel examen de la demande et faire une nouvelle proposition à la lumière des nouvelles informations, ou décider que la première offre était équitable. Le Fonds de 1992 peut contacter le demandeur afin de le rencontrer et d'examiner la question plus avant. Quelle que soit la décision prise, les raisons avancées lui seront communiquées par écrit.
- 8.10 Si le demandeur n'accepte toujours pas le montant proposé, il a alors le droit d'engager une action en justice devant les tribunaux de son pays. Il peut s'agir d'une action à l'encontre du propriétaire du navire, de l'assureur et du Fonds de 1992, visant à contester l'évaluation du montant des préjudices subis. À défaut d'un accord avec le Fonds de 1992 dans les trois ans à compter de la date des dommages, le Fonds recommande fortement d'intenter une action en justice à son encontre. À ce stade, le demandeur aura probablement besoin de faire appel à un conseiller juridique. S'il n'agit pas dans les trois ans, sa demande d'indemnisation risque d'être frappée de forclusion et il perdra son droit à recevoir une indemnisation.

## **9 CONTACTER LES FIPOL**

- 9.1 Si un bureau local des demandes d'indemnisation est mis en place suite à un déversement de grande envergure, ses coordonnées seront diffusées par le biais des médias locaux et à l'adresse: [www.fipol.org](http://www.fipol.org).
- 9.2 Les coordonnées du Secrétariat du Fonds de 1992 sont les suivantes:

Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures  
23rd Floor  
Portland House  
Bressenden Place  
Londres  
SW1E 5PN  
Royaume-Uni

Téléphone: +44 (0)20 7592 7100  
Télécopie: +44 (0)20 7592 7111  
Adresse électronique: [info@iopcfunds.org](mailto:info@iopcfunds.org)

- 9.3 Un numéro de demande d'indemnisation sera communiqué au demandeur une fois le dossier réceptionné. Ce numéro unique correspond à la demande en question et doit être cité dans toute correspondance ultérieure. Dans le cas où le demandeur aurait besoin de contacter le bureau local des demandes d'indemnisation ou le Secrétariat du Fonds de 1992 concernant sa demande, il lui sera demandé d'indiquer le numéro de la demande d'indemnisation ou de fournir des informations supplémentaires visant à confirmer son identité.
- 9.4 Des exemplaires du Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992 et d'autres documents utiles sont disponibles sur le site Web des FIPOL à l'adresse: [www.fipol.org](http://www.fipol.org).

## PIÈCE JOINTE

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

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

Figure 1: Exemple de page de synthèse

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	
1	UNTANKER: échoué au large d'Unport, État Membre (EM), juin											
2	SYNTHÈSE											
3										Réclamé (GBP)	Réf. dossier	
4		1. Agence de lutte antipollution de l'EM (air)									46 355	AT1.1
5		2. Agence de lutte antipollution de l'EM (mer)									260 889	AT2.1
6		3. OSRO Co Ltd									75 660	AT2.2
7		4. EM (littoral)									115 789	AT3.1
8		5. Marine Pollution Responders Ltd									455 608	AT3.2
9		6. Waste Services Co Ltd									247 248	AT4.1
10									<b>TOTAL:</b>	<b>1 201 549</b>		
11												
12												
13												
14												
15												
16												

TABLEAU 1 : Exemple de tableau

**3 OSRO Co Ltd**

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

TABLEAU 2 : Exemples de pièces justificatives

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

Les tableaux ci-après développent l'élément 5 de la page de synthèse pour la société fictive Marine Pollution Responders (MPR) Ltd., engagée dans les opérations de nettoyage du littoral. Les tableaux sont une illustration simplifiée de la présentation d'une demande d'indemnisation. Ils doivent toutefois être accompagnés d'un court descriptif, comme celui donné ci-après, ainsi que des pièces justificatives répertoriées à la section 7.3.6. Le premier tableau représente les coûts globaux pour l'entreprise, composés des coûts pour chacun des trois chantiers, à savoir La Plage, Crique Rocheuse et Banc de Galets, qui correspondent aux tableaux 5.1, 5.2 et 5.3 respectivement.

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

#### Exemple de descriptif

##### Marine Pollution Responders (MPR) Ltd

Aux premières heures du 12 juin, le navire-citerne *UNTANKER* s'est échoué par mauvais temps à environ 3 milles nautiques d'Unport. Il transportait une cargaison de fuel-oil moyen (IFO 180) et aurait perdu quelque 500 tonnes de l'une des citernes de cargaison. Les hydrocarbures ont rapidement dérivé vers la côte et, le soir même, se sont échoués sur environ trois kilomètres de littoral sableux, un lieu appelé localement La Plage. Pendant la nuit du 12 au 13 juin, une partie de ces hydrocarbures a été emportée par la mer et a dérivé le long de la côte jusqu'à Crique Rocheuse et Banc de Galets.

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

##### *La Plage*

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

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

##### *Crique Rocheuse*

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

##### *Banc de Galets*

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

*Pièces jointes:*

Facture de MPR Ltd à l'Agence de lutte  
antipollution de l'État Membre (Littoral)

Rapport sommaire quotidien du responsable de  
MPR

Rapports quotidiens des chefs de chantier

Feuilles de tarifs de l'entreprise

Feuilles de présence quotidiennes pour La Plage;  
Crique Rocheuse; Banc de Galets

Carnets de bord des camions de 5 tonnes

Carnets de bord des camions citernes de 10 tonnes

Factures pour les fournitures par des tiers

## 5 Marine Pollution Responders Ltd (exemple de tableau indiquant les coûts généraux de cette entreprise)

	Coût unitaire	12 juin	13 juin	14 juin	15 juin	16 juin	17 juin	18 juin	19 juin	20 juin	21 juin	22 juin	23 juin	24 juin	25 juin	26 juin	Nombre	Unité	Tarif	Demande	
<b>I Personnel</b>																					
Responsable	750	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	15	Jours-hommes	100 %	11 250	
Chefs de chantier	350		1	1			3	3	3	3	3			3	2	2	24	Jours-hommes	100 %	8 400	
	350				3	3						3	3				12	Jours-hommes	150 %	6 300	
Superviseurs	200		3	5			10	10	12	15	15			6	5	3	84	Jours-hommes	100 %	16 800	
	200				9	10						10	5				34	Jours-hommes	150 %	10 200	
Ouvriers	120		45	60			150	160	160	200	200			105	60	40	1 180	Jours-hommes	100 %	141 600	
	120				100	150						140	60				450	Jours-hommes	150 %	81 000	
Repas	8,5																1 799	Jours-hommes	100 %	15 292	
<b>II Équipement</b>																					
Chargeuses frontales	200				3	3	6	6	6	6	6	6	3	3	2		50	Jours	100 %	10 000	
Excavatrice	300				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			10	Jours	100 %	3 000	
Semi-remorques	175						3	6	6	6	6	6	3	4	2	2	44	Jours	100 %	7 700	
Camions 5 tonnes	250		1	1	1	1	4	4	4	4	4	4	2	3	2	1	36	Jours	100 %	9 000	
Camions 10 tonnes	400						2	2	2	2	2	2		1			13	Jours	100 %	5 200	
Voitures	55	1	2	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	3	61	Jours	100 %	3 355	
Camionnettes	95		3	4	7	10	10	11	11	13	13	9	5	7	5	3	111	Jours	100 %	10 545	
Nettoyeurs HP	50				5	6	8	8	8	9	9	8	4	8	4		77	Utilisé	100 %	3 850	
	50					2						1	5	1	5		14	En réserve	50 %	350	
Pompes à eau	35				3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			30	Jours	100 %	1 050	
Pompes à membrane	50		1	3	3	3	3	3	3								19	Utilisé	100 %	950	
Pompes	50									3	3	3	3	3			15	En réserve	50 %	375	
Rés. portables	75		1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	40	Jours	100 %	3 000	
<b>III Matériaux</b>																					
Barrages absorbants	25					108					56			12			176	m	100 %	4 400	
Feuilles absorbantes	7,5		50		100	100	250	200	200	550	500	300	200	100	10		2 560	kg	100 %	19 200	
Big Bags	15					50	60	60	60	50	50	50					380	B-Bags	100 %	5 700	
Sacs en plastique	4			100	105	105	205	205	205	215	223	313	313	158			2 145	Sacs x 10	100 %	8 580	
Gants	2		49	66	112	163	163	173	175	218	218	153	68	114	67		1 739	Paires	100 %	3 478	
Gants coton	0,5		49	66	112	163	163	173	175	218	218	153	68	114	67		1 739	Paires	100 %	870	
Combinaison Tyvek	4,5		49	66	112	163	163	173	175	218	218	153	68	114	67		1 739	Combi.	100 %	7 826	
Imperméables	12							173	175	218	218	153	68				1 005	Imper.	100 %	12 060	
Bottes	6,5		49	17	46	51		35	36	206							440	Paires	100 %	2 860	
<b>Sous-total équipement</b>																					
<b>Sous-total personnel</b>																					
																			<b>Sous-total</b>		<b>290 842</b>
																			<b>Sous-total matériaux</b>		<b>58 375</b>
																			<b>Sous-total</b>		<b>414 190</b>
																			<b>10 %</b>		<b>41 419</b>
																			<b>TOTAL RÉCLAMÉ:</b>		<b>455 608</b>
<b>IV Dépenses générales</b>																					

## 5.1 Marine Pollution Responders Ltd (Exemple 1 sur 3 de tableau de chantier relié aux coûts généraux de l'entreprise)

### Tableau 1 La Plage

	Coût unitaire	12 juin	13 juin	14 juin	15 juin	16 juin	17 juin	18 juin	19 juin	20 juin	21 juin	22 juin	23 juin	24 juin	25 juin	26 juin	Nombre	Unité	Tarif	Demande	
<b>I Personnel</b>																					
Chef de chantier	350	1	1				1	1	1	1	1			1	1	1	10	Jours-hommes	100 %	3 500	
	350				1	1						1	1				4	Jours-hommes	150 %	2 100	
Superviseurs	200	3	5				7	7	9	10	10			3	3	3	60	Jours-hommes	100 %	12 000	
	200				7	7						7	3				24	Jours-hommes	150 %	7 200	
Ouvriers	120	45	60				100	100	110	120	120			60	40	40	795	Jours-hommes	100 %	95 400	
	120				75	100						90	40				305	Jours-hommes	150 %	54 900	
Repas	8,5																1 198	Jours-hommes	100 %	10 183	
																			<i>Sous-total personnel</i>		<i>185 283</i>
<b>II Équipement</b>																					
Chargeuses frontales	200				3	3	6	6	6	6	6	6	3	3	2		50	Jours	100 %	10 000	
Semi-remorques	175						3	6	6	6	6	6	3	4	2	2	44	Jours	100 %	7 700	
Camions 5 tonnes	250	1	1		1	1	4	4	4	4	4	4	2	3	2	1	36	Jours	100 %	9 000	
Camions 10 tonnes	400						2	2	2	2	2	2		1			13	Jours	100 %	5 200	
Voitures	55	2	2		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	28	Jours	100 %	1 540	
Camionnettes	95	3	4		5	6	6	6	7	7	7	5	3	4	3	3	69	Jours	100 %	6 555	
Pompes à eau	35				3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			30	Jours	100 %	1 050	
Membrane	50	1	3		3	3	3	3	3								19	Utilisé	100 %	950	
Pompes	50									3	3	3	3	3			15	En réserve	50 %	375	
Rés. portables	75	1	3		3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	40	Jours	100 %	3 000	
																			<i>Sous-total équipement</i>		<i>45 370</i>
<b>III Matériaux</b>																					
Feuilles absorbantes	7,5	50					50			50					10		160	kg	100 %	1 200	
Big Bags	15					50	60	60	60	50	50	50					380	B-Bags	100 %	5 700	
Sacs en plastique	4		100		100	100	200	200	200	200	200	300	300	150			2 050	Sacs x 10	100 %	8 200	
Gants	2	49	66		83	108	108	108	120	131	131	98	44	64	44		1 154	Paires	100 %	2 308	
Gants coton	0,5	49	66		83	108	108	108	120	131	131	98	44	64	44		1 154	Paires	100 %	577	
Combinaison Tyvek	4,5	49	66		83	108	108	108	120	131	131	98	44	64	44		1 154	Combi. Tyvek	100 %	5 193	
Imperméables	12							108	120	131	131	98	44				632	Imperméables	100 %	7 584	
Bottes	6,5	49	17		17	25		25	12	131							276	Paires	100 %	1 794	
																			<i>Sous-total matériaux</i>		<i>32 556</i>
																			<b>SOUS-TOTAL</b>		
																			<b>TABLEAU 1:</b>		<b>263 209</b>

## 5.2 Marine Pollution Responders Ltd (Exemple 2 sur 3 de tableau de chantier relié aux coûts généraux de l'entreprise)

### Tableau 2 Crique Rocheuse

	Coût unitaire	12 juin	13 juin	14 juin	15 juin	16 juin	17 juin	18 juin	19 juin	20 juin	21 juin	22 juin	23 juin	24 juin	25 juin	26 juin	Nombre	Unité	Tarif	Demande		
<b>I Personnel</b>																						
Chef de chantier	350						1	1	1	1	1			1	1	1	8	Jours-hommes	100 %	2 800		
	350				1	1						1	1				4	Jours-hommes	150 %	2 100		
Superviseurs	200						2	2	2	3	3			2	2		16	Jours-hommes	100 %	3 200		
	200				2	2						2	2				8	Jours-hommes	150 %	2 400		
Ouvriers	120						40	40	40	60	60			40	20		300	Jours-hommes	100 %	36 000		
	120				25	40						40	20				125	Jours-hommes	150 %	22 500		
Repas	8,5																461	Jours-hommes	100 %	3 919		
<b>II Équipement</b>																				<i>Sous-total personnel</i>		<i>72 919</i>
Voitures	55				2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	23	Jours	100 %	1 265		
Camionnettes	95				2	3	3	3	3	4	4	3	2	3	2		32	Jours	100 %	3 040		
Nettoyeurs HP	50				5	6	8	8	8	9	9	8	4	8	4		77	Utilisé	100 %	3 850		
	50					2						1	5	1	5		14	En réserve	50 %	350		
<b>III Matériaux</b>																				<i>Sous-total équipement</i>		<i>8 505</i>
Feuilles absorbantes	7,5				50	50	50	50	50	250	400	250	200	95			1 445	kg	100 %	10 838		
Sacs en plastique	4				2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	12,5	20	10	10	5			70	Sacs x 10	100 %	280		
Gants	2				28	43	43	43	43	64	64	43	23	43	23		460	Paires	100 %	920		
Gants coton	0,5				28	43	43	43	43	64	64	43	23	43	23		460	Paires	100 %	230		
Combinaison Tyvek	4,5				28	43	43	43	43	64	64	43	23	43	23		460	Combi. Tyvek	100 %	2 070		
Imperméables	12							43	43	64	64	43	23				280	Imperméables	100 %	3 360		
Bottes	6,5				28	15			12	64							119	Paires	100 %	774		
<i>Sous-total matériaux</i>																				<i>18 471</i>		
<b>SOUS-TOTAL</b>																				<b>99 895</b>		
<b>TABLEAU 2:</b>																				<b>99 895</b>		

### 5.3 Marine Pollution Responders Ltd (Exemple 3 sur 3 de tableau de chantier relié aux coûts généraux de l'entreprise)

**Tableau 3 Banc de Galets**

I Personnel	Coût unitaire	12 juin	13 juin	14 juin	15 juin	16 juin	17 juin	18 juin	19 juin	20 juin	21 juin	22 juin	23 juin	24 juin	25 juin	26 juin	Nombre	Unité	Tarif	Demande	
Chef de chantier	350						1	1	1	1	1			1			6	Jours-hommes	100 %	2 100	
	350				1	1						1	1				4	Jours-hommes	150 %	2 100	
Superviseurs	200						1	1	1	2	2			1			8	Jours-hommes	100 %	1 600	
	200					1						1					2	Jours-hommes	150 %	600	
Ouvriers	120						10	20	10	20	20			5			85	Jours-hommes	100 %	10 200	
	120											10					20	Jours-hommes	150 %	3 600	
Repas	8,5																125	Jours-hommes	100 %	1 063	
<b>II Équipement</b>																					
Excavatrice	300				1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			10	Jours	100 %	3 000	
Voitures	55				1	1	1	1	1	1	1	1	1				9	Jours	100 %	495	
Camionnettes	95					1	1	2	1	2	2	1					10	Jours	100 %	950	
<i>Sous-total personnel</i>																				<i>21 263</i>	
<b>III Matériaux</b>																					
Barrages absorbants	25																176	m	100 %	4 400	
Feuilles absorbantes	7,5				50	50	150	150	150	250	100	50		5			955	kg	100 %	7 163	
Sacs en plastique	4				2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5			25	Sacs x 10	100 %	100	
Gants	2				1	12	12	22	12	23	23	12	1	7			125	Paires	100 %	250	
Gants coton	0,5				1	12	12	22	12	23	23	12	1	7			125	Paires	100 %	63	
Combinaison Tyvek	4,5				1	12	12	22	12	23	23	12	1	7			125	Combinaisons Tyvek	100 %	563	
Imperméables	12							22	12	23	23	12	1				93	Imperméables	100 %	1 116	
Bottes	6,5				1	11		10	12	11							45	Paires	100 %	293	
<i>Sous-total matériaux</i>																				<i>13 946</i>	
<b>SOUS-TOTAL TABLEAU 3:</b>																				<b>39 654</b>	