



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

Point 4 de l'ordre du jour	IOPC/MAY14/4/2	
Original: ANGLAIS	8 avril 2014	
Assemblée du Fonds de 1992	92AES18	●
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC61	
Conseil d'administration du Fonds de 1971	71AC32	
7ème Groupe de travail du Fonds de 1992	92WG7/3	

ÉVALUATION DE LA DEMANDE D'UN ÉTAT EN CAS DE CATASTROPHE

Document présenté par la France, l'Espagne et le Royaume-Uni

Résumé	Le présent document expose les méthodes suivies par plusieurs États pour évaluer le préjudice subi en cas de pollution. Il a pour objectif d'aider les États confrontés pour la première fois à un déversement d'hydrocarbures à préparer leur demande d'indemnisation et présente les propositions formulées pour faciliter les échanges entre les États touchés et les FIPOL.
Mesure à prendre:	<u>Assemblée du Fonds de 1992</u> Décider d'approuver ou non les propositions présentées à la section 6.

1 **Introduction**

- 1.1 Pendant les sessions d'octobre 2013 des organes directeurs des FIPOL, les États Membres se sont accordés sur la nécessité d'élaborer un guide pour les États touchés, selon le même modèle que ceux disponibles pour les secteurs de la pêche et du tourisme.
- 1.2 Parce que les déversements d'hydrocarbures sont rares, il est important qu'un État confronté pour la première fois à une telle catastrophe puisse se fier à l'expérience d'autres États pour préparer, de la meilleure manière possible, sa demande d'indemnisation au titre du préjudice subi.
- 1.3 Le présent document, qui donne plusieurs exemples successifs de calcul des coûts en fonction de la nature des dépenses, souligne la diversité des méthodes suivies par les États pour chiffrer leur préjudice.
- 1.4 En effet, chaque État a une organisation (État fédéral, gouvernement centralisé, etc.), des principes budgétaires et des lois propres, nés de sa constitution et de son histoire. En raison de cette diversité, les FIPOL doivent s'adapter à l'organisation administrative et au processus budgétaire de chaque État lors de l'évaluation des demandes d'indemnisation.
- 1.5 Plusieurs propositions sont également formulées pour faciliter les échanges entre les États touchés et les FIPOL, afin d'accélérer le traitement des demandes d'indemnisation émanant des pouvoirs publics.

2 **Mobilisation des fonctionnaires civils et militaires de l'État**

2.1 **Observations générales**

- 2.1.1 Un déversement d'hydrocarbures entraîne la mobilisation d'un grand nombre de personnes, pendant plusieurs mois, pour les opérations de nettoyage et de lutte contre la pollution en mer et à terre.

2.1.2 En plus des bénévoles, les personnes mobilisées sont principalement des fonctionnaires civils et militaires de l'État touché. Parce que les règles qui régissent la rémunération de ces fonctionnaires varient d'un État à l'autre, les experts des FIPOL doivent adapter leurs méthodes d'évaluation aux spécificités de chaque État.

2.2 Exemples de calcul des coûts de personnel

Calcul des coûts de personnel en Espagne

2.2.1 En Espagne, un décret récemment approuvé (ministère du Développement 1634/2013) établit le coût du personnel de la Société de sauvetage et de sécurité maritime. Il s'agit d'un outil simple qui permet d'apporter une réponse rapide à tous les intervenants des opérations d'intervention.

2.2.2 Le décret en question prévoit trois catégories de personnel uniquement et le coût est facturé par personne mobilisée (de la date de départ à la date de retour):

Technique	€56/jour
Plongeurs	€908/jour
Mécanique	€502/jour

2.2.3 Sont ajoutés à ces chiffres des indemnités journalières fixes par personne mobilisée, ainsi que des frais de transport fixes.

Calcul des coûts de personnel au Royaume-Uni

2.2.4 À l'instar de l'Espagne, le Royaume-Uni prévoit quatre catégories de personnel seulement, auxquelles s'ajoutent les bénévoles du service d'assistance côtière (Coastal Rescue). Les tarifs sont cependant calculés à l'heure. Les barèmes appliqués au Royaume-Uni sont les suivants:

Directeur/Stratégique	£95/heure
Technique supérieur	£60/heure
Technique	£43/heure
Opérationnel	£23/heure

2.2.5 Ces tarifs tiennent compte des jours fériés, des congés annuels, des congés spéciaux, de la formation, des congés maladie, des jours utilisés, des cotisations de retraite, etc. Les tarifs sont revus chaque année.

2.2.6 Un pourcentage est ajouté pour divers coûts difficiles à calculer, comme l'utilisation des téléphones portables.

2.2.7 Les employés de la garde côtière et maritime (Maritime and Coastguard Agency) sont des fonctionnaires du Gouvernement britannique, soumis aux mêmes règles et conditions d'emploi que les employés des principaux ministères du Royaume-Uni. Les heures de personnel sont facturées pour tout le personnel qui intervient en réponse à la pollution ou à la menace de pollution, à l'intérieur de la zone de contrôle de la pollution du Royaume-Uni. Cette facturation est justifiée par le fait que le personnel qui participe à cette activité ne peut pas s'acquitter de ses fonctions habituelles pendant la durée de l'intervention.

Calcul des coûts de personnel en France

2.2.8 En France, le salaire des fonctionnaires civils et militaires de l'État est fixé de manière très précise, selon le grade et le niveau de la personne, ou le poste auquel elle est affectée. Les échelles des salaires sont fixées par décret.

2.2.9 En cas de pollution, chaque service qui a affecté du personnel à l'intervention dresse un tableau indiquant les noms des personnes, leur grade, le nombre de jours ou d'heures travaillés, le coût du

travail par heure, le coût des heures supplémentaires. Des rapports d'opérations, qui décrivent les travaux effectués par les fonctionnaires mobilisés, sont également joints. Les fiches de paye des personnes qui sont intervenues ne sont cependant pas communiquées, étant considérées comme des documents confidentiels qui ne peuvent pas être transmis à des tiers sans le consentement de l'individu concerné.

3 Mobilisation des ressources aériennes et maritimes de l'État

3.1 Calcul des coûts d'équipement en Espagne

3.1.1 En Espagne, le décret 1634/2013 du ministère du Développement établit le coût des ressources aériennes et maritimes de la Société de sauvetage et de sécurité maritime.

3.1.2 Le décret en question prévoit trois catégories de moyens, dont le coût est facturé de la date de départ à la date de retour:

Hélicoptère	€ 334/heure
Avion	€ 876/heure
Navire de 80 mètres	€ 026/heure
Navire de 56 mètres	€ 879/heure
Reste des remorqueurs	€ 350/heure
Canots de sauvetage (15 et 21 mètres)	€ 350/heure

3.2 Observations générales

3.2.1 Les États touchés par une pollution utilisent les moyens mis à leur disposition pour intervenir dans l'urgence. Étant donné que peu de navires antipollution sont généralement disponibles, il est parfois nécessaire d'avoir recours à la Marine. Le déploiement de ces navires est très coûteux pour l'État concerné, qui doit être indemnisé. Ces coûts sont déterminés à l'avance et ne peuvent pas être négociés, contrairement à ceux liés à l'intervention de navires privés.

3.2.2 Il est également courant qu'un État touché, en vertu d'accords bilatéraux ou multilatéraux^{<1>}, obtienne l'aide de ressources aériennes et maritimes d'États voisins pour lutter contre la pollution. L'État touché n'a donc aucun contrôle sur les coûts de ces ressources, qui sont déterminés par un autre État.

3.2.3 La diversité de pratique des États en matière de lutte antipollution et la rareté des déversements d'hydrocarbures justifient que les FIPOL s'adaptent aux méthodes de calcul suivies par les États et non pas l'inverse. En effet, il n'est pas raisonnable de demander aux États touchés d'appliquer, en fonction du type de pollution (intervention ou non des FIPOL), différentes méthodes de calcul du coût des ressources aériennes et maritimes déployées.

3.2.4 Enfin, parce que les interventions en mer ont souvent lieu dans l'urgence, en réponse à une situation imprévisible, il importe que les FIPOL évaluent les décisions prises en se basant sur les données et les informations disponibles au moment de l'intervention. Les mesures qui se sont avérées inefficaces mais qui avaient été jugées nécessaires par les autorités au moment de la catastrophe doivent donner droit à indemnisation.

3.3 Contribution de la Norvège

3.3.1 En Norvège, les ressources aériennes sont fournies par une entreprise privée et le coût exact par heure est facturé au pollueur, à partir d'un calendrier des opérations. Les coûts de personnel sont ajoutés.

3.3.2 En Norvège, différentes ressources maritimes, privées et nationales/louées par l'État, interviennent en cas de sinistre avec danger de pollution. Les coûts des ressources nationales sont calculés différemment selon la ressource:

^{<1>} Exemples: Accord de Bonn concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses; Biscaye Plan entre la France et l'Espagne.

- i) L'administration côtière norvégienne est aidée par la garde-côtière. La garde-côtière norvégienne possède certains navires, tandis que d'autres sont en location. Pour ceux qui lui appartiennent, le tarif comprend le coût du personnel civil et militaire, des repas, des consommables, du carburant et de l'entretien du navire. Pour les navires en location, les frais de location sont également inclus dans le tarif. Des frais exceptionnels sont ensuite ajoutés (heures supplémentaires, équipement endommagé, etc.). Le tarif de location est calculé en divisant les coûts ci-dessus par le nombre de jours d'activité du navire.
- ii) Pour les navires qui appartiennent à l'administration côtière norvégienne, le tarif de location est calculé en divisant les coûts prévus pour l'année suivante, d'après les données historiques, par le nombre de jours d'activité du navire. Le coût du carburant et les frais de personnel supplémentaires (heures supplémentaires, etc.) sont ensuite ajoutés.

3.4 Calcul des coûts des ressources aériennes et maritimes en France

- 3.4.1 En France, étant donné la capacité d'intervention d'urgence de la Marine, celle-ci est la première à être mobilisée en cas de pollution en mer. Le règlement prévoit la facturation de l'intervention de moyens militaires pour des tâches qui ne sont pas directement couvertes par des missions spécifiques.
- 3.4.2 Le coût horaire des aéronefs et des navires, ainsi que le coût au kilomètre des véhicules terrestres appartenant à l'État, sont établis avec précision, chaque année, par le ministère de la Défense. Les barèmes distinguent, pour chaque type de navire et d'aéronef, les dépenses additionnelles (carburant, entretien) des dépenses ordinaires (remboursements, personnel).
- 3.4.3 Dans le cas des opérations de lutte contre la pollution, la préfecture maritime dresse des tableaux récapitulatifs qui détaillent le type de moyens concernés, la mission exécutée, les dates de début et de fin de la mission, le temps total, la consommation de carburant et le coût de l'affrètement par heure ou par jour. Les rapports de l'opération sont également joints à la demande d'indemnisation.

4 Marges

4.1 Observations générales

Étant donné que certains coûts sont difficiles à identifier précisément, plusieurs pays ont choisi d'ajouter des marges pour couvrir l'utilisation de l'infrastructure ordinaire et quelques autres coûts.

4.2 Exemple de calcul des marges (avec contribution de la Norvège)

Calcul des marges en Norvège et au Royaume-Uni

- 4.2.1 La Norvège et le Royaume-Uni ajoutent un pourcentage précis à tous les coûts personnels des effectifs permanents. Les marges couvrent les frais de téléphone, de télécopie, les timbres, les fournitures de bureau, le café, le thé, l'utilisation de voitures appartenant à la NCA/MCA, etc.
- 4.2.2 La Norvège ajoute un montant fixe pour chaque membre du personnel temporaire. Ce montant couvre tous les coûts des démarches administratives nécessaires à la mission et l'utilisation de l'infrastructure ordinaire pour ces employés.

5 Recours à des sociétés privées

5.1 Observations générales

- 5.1.1 Lorsque l'État touché ne possède pas l'expertise technique et les ressources matérielles requises pour mener à bien les opérations de lutte antipollution et de nettoyage du littoral, il doit faire appel à des prestataires privés.
- 5.1.2 Étant donné qu'il peut être difficile d'obtenir des tarifs préférentiels dans une situation d'urgence, il est conseillé aux États de négocier à l'avance avec des entreprises locales ou, tout du moins, de se

renseigner sur les tarifs applicables.

- 5.1.3 Si l'État touché démontre, dans sa demande d'indemnisation, qu'il a négocié les meilleurs tarifs possibles compte tenu de la situation, les FIPOL l'indemniseront sur la base des tarifs obtenus.

5.2 Exemple de cadre pour l'intervention de sociétés privées

Cadre pour l'intervention de sociétés privées en France

- 5.2.1 En France, il est conseillé aux préfetures maritimes et à la préfeture départementale de signer des contrats publics à l'avance, avec un ou plusieurs prestataires, pour la fourniture des services et du matériel requis dans la lutte contre la pollution (transport et traitement des déchets, nettoyage et réparation de l'équipement, etc.), en mer et à terre.
- 5.2.2 Cette solution n'offre cependant pas toutes les garanties car il est difficile de prévoir à l'avance les ressources nécessaires pour venir à bout d'une pollution hypothétique. Si ces contrats n'ont pas été signés ou s'ils sont mal adaptés à la pollution en question, les autorités peuvent avoir recours à leurs pouvoirs de réquisition.
- 5.2.3 Les factures relatives à l'intervention de prestataires privés sont ajoutées à la demande d'indemnisation, ainsi qu'un résumé des interventions. Cependant, le Gouvernement français n'a pas pour responsabilité de justifier les méthodes employées par les sociétés désignées, ni les prestations exécutées par les sous-traitants potentiels.

6 Mesures à prendre

6.1 Assemblée du Fonds de 1992

L'Assemblée du Fonds de 1992 est invitée à voter sur les propositions suivantes, qui faciliteront les échanges entre les États et les FIPOL en cas de déversement d'hydrocarbures:

- i) En cas de catastrophe, l'État touché doit informer les FIPOL dès que possible des méthodes utilisées pour calculer le préjudice subi et les types de pièces justificatives qu'il prévoit de fournir en appui de sa demande d'indemnisation;
 - ii) Si les FIPOL souhaitent obtenir d'autres justificatifs, ils doivent en faire la demande auprès de l'État concerné pendant que les opérations de nettoyage sont encore en cours, afin de permettre à l'État d'obtenir les pièces voulues;
 - iii) Les FIPOL doivent tenir compte des spécificités administratives et budgétaires de chaque État et ne doivent pas demander à un État touché de s'aligner sur les pratiques d'autres États;
 - iv) Les FIPOL doivent entreprendre l'évaluation du préjudice subi par l'État touché dès que possible, même si celui-ci prend la décision d'être indemnisé après tous les autres bénéficiaires;
 - v) Les FIPOL doivent utiliser les données et les outils d'information disponibles au moment de la catastrophe pour évaluer les décisions prises par les autorités. Les mesures qui se sont avérées inefficaces mais qui avaient été jugées nécessaires par les autorités doivent donner droit à indemnisation; et
 - vi) Les FIPOL doivent indemniser les États aux tarifs négociés par ces derniers avec des sociétés privées et non pas aux tarifs appliqués dans des situations non urgentes.
-