



FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION POUR
LES DOMMAGES DUS
A LA POLLUTION PAR
LES HYDROCARBURES

COMITE EXECUTIF
42ème session
Point 4 de l'ordre du jour

FUND/EXC.42/8
10 mars 1995

Original: ANGLAIS

REVISION DU MANUEL SUR LES DEMANDES D'INDEMNISATION

Note de l'Administrateur

1 En 1982, le FIPOL a publié un Manuel sur les demandes d'indemnisation afin de donner aux demandeurs des renseignements sur la façon de présenter leurs demandes. De nouvelles éditions du Manuel ont paru en 1990 et en 1992.

2 A sa 17ème session, l'Assemblée a invité l'Administrateur à établir, en consultation avec le Président du Comité exécutif, un projet de version révisée du Manuel sur les demandes d'indemnisation et à le soumettre au Comité exécutif pour examen à sa 42ème session. L'Assemblée a pensé, comme l'Administrateur, que cette version révisée devrait être élargie de manière à indiquer les critères appliqués par le FIPOL pour ce qui est de la recevabilité des demandes d'indemnisation, lesquels reflétaient la position que l'Assemblée avait prise sur les grandes questions de principe en se fondant sur le rapport du 7ème Groupe de travail intersessions (document FUND/A.17/35, paragraphe 16).

3 Le projet de nouvelle version qui a été établi en consultation avec le Président du Comité exécutif a été élargi par rapport aux éditions précédentes. Conformément à la décision de l'Assemblée, le texte comprend une section sur la recevabilité des demandes d'indemnisation. Cette section se fonde sur le rapport du 7ème Groupe de travail intersessions (document FUND/A.17/23) dont le langage a été simplifié pour que les demandeurs puissent plus facilement comprendre le Manuel.

4 Les Etats Membres du FIPOL, ainsi que les Etats et organisations dotés du statut d'observateurs auprès du Fonds sont invités à examiner le projet de texte et à faire des propositions d'amendements.

Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

5 Le Comité exécutif est invité à examiner le projet ci-joint de Manuel sur les demandes d'indemnisation et à donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées concernant sa publication.

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

PROJET DE

**MANUEL SUR LES
DEMANDES
D'INDEMNISATION**

4ème édition, 1995

INTRODUCTION

Le présent Manuel vise à servir de guide pratique pour la présentation des demandes d'indemnisation au Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL). Le FIPOL est une organisation intergouvernementale à vocation mondiale, établie par des Etats. Il offre une indemnisation pour les dommages par pollution résultant de déversements d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes en charge. Au [1er mars 1995], le FIPOL comptait [65] Etats Membres, dont la liste figure à la page 20.

Le FIPOL est administré par un secrétariat dirigé par un Administrateur. Le Secrétariat a son siège à Londres, au Royaume-Uni.

La section I du présent Manuel décrit le cadre juridique dans lequel s'inscrit l'activité du FIPOL, ainsi que la façon dont il travaille. La section II explique comment les demandes d'indemnisation devraient être présentées. Les différents types de demandes recevables sont indiqués à la section III.

Le présent Manuel n'entre pas dans le détail des questions juridiques qui varient en fonction du type des demandes soumises et des circonstances de l'événement. Il ne contient pas un exposé exhaustif des obligations du FIPOL à réparation. Le FIPOL examine le bien-fondé de chaque demande en fonction de ses particularités. Les indications données dans le présent Manuel ne préjugent donc pas de la position du Fonds concernant des demandes individuelles.

I CADRE JURIDIQUE

Les Conventions internationales

Le FIPOL oeuvre dans le cadre de deux conventions internationales: la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention sur la responsabilité civile) et la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention portant création du Fonds).

La liste des Etats Parties aux deux Conventions au [1er mars 1995] figure à la page 20.

Le présent Manuel traite seulement de l'indemnisation prévue par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et par la Convention de 1971 portant création du Fonds. Il ne tient pas compte des amendements qui ont été apportés à ces deux Conventions par les Protocoles de 1992 et qui devraient entrer en vigueur en 1996. Ces protocoles augmenteront le montant total de l'indemnisation disponible dans les Etats qui y sont Parties. Ils modifient également les Conventions sur un certain nombre d'autres points. Lorsqu'ils entreront en vigueur, le présent Manuel sera révisé en conséquence.

En vertu de la Convention sur la responsabilité civile, des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures peuvent être formées contre le propriétaire du navire qui a causé le dommage (ou contre son assureur). Dans certains cas, des demandes peuvent également être formées contre le FIPOL en vertu de la Convention portant création du Fonds.

Portée géographique des Conventions

La Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds ne s'appliquent qu'aux dommages par pollution survenus dans le territoire ou la mer territoriale d'un Etat Partie.

Ces Conventions prévoient également une indemnisation au titre du coût des mesures raisonnables visant à prévenir ou limiter la pollution dans le territoire ou la mer territoriale d'un Etat Partie, où que les mesures soient prises. Par exemple, si des opérations effectuées en haute mer pour lutter contre un déversement d'hydrocarbures permettent de prévenir ou de réduire la pollution dans la mer territoriale d'un tel Etat, elles ouvrent, en principe, droit à une indemnisation.

Types d'hydrocarbures couverts

Les Conventions s'appliquent aux déversements d'hydrocarbures *persistants*, tels que le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde, et l'huile de graissage. Les dommages causés par des déversements d'hydrocarbures non persistants, tels que l'essence, l'huile diesel légère et le kérosène, ne sont pas indemnisés en vertu des Conventions.

Le terme *persistant* sert à décrire des hydrocarbures qui, en raison de leur composition chimique, mettent en général du temps à se dissiper naturellement après avoir été déversés dans le milieu marin et qui sont donc susceptibles de dériver et de nécessiter des opérations de nettoyage. Les hydrocarbures non-persistants ont tendance à s'évaporer rapidement après un déversement et n'exigent donc pas de nettoyage. Les termes "persistant" et "non-persistant" ne sont ni l'un ni l'autre définis dans les Conventions. Toutefois, d'après des directives élaborées par le FIPOL, des hydrocarbures sont considérés comme non-persistants si, au moment de l'expédition, ils se composent de fractions dont 50 % au moins, en volume, se distillent à une température de 340°C (645°F) et dont 95 % au moins, en volume, se distillent à une température de 370°C (700°F) au cours d'essais effectués selon la méthode D86/78 de l'American Society for Testing and Materials ou selon toute révision ultérieure de cette méthode.

Types de navires visés

Les Conventions visent les fuites ou les rejets d'hydrocarbures persistants provenant d'un navire de mer qui transportait effectivement de tels hydrocarbures en vrac en tant que cargaison au moment du déversement (soit, en général, un navire-citerne en charge). Les déversements provenant de navires-citernes sur lest et de navires autres que des navires-citernes ne sont pas couverts par les Conventions.

Définition du dommage par pollution et des mesures de sauvegarde

Le FIPOL, de même que le propriétaire du navire et son assureur, verse, en vertu des Conventions, des indemnités pour les *dommages par pollution*. Cette expression est définie dans ces textes comme "toute perte ou tout dommage extérieur aux navires transportant des hydrocarbures causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures, où que se produise cette fuite ou ce rejet,". Le *dommage par pollution* comprend le coût des *mesures de sauvegarde* raisonnables, c'est-à-dire des mesures prises après un déversement d'hydrocarbures pour prévenir ou limiter la pollution, et toute perte ou tout dommage causés par ces mesures. Si des mesures prises pour prévenir un déversement sont couronnées de succès à tel point qu'il n'y a pas de fuite d'hydrocarbures, aucune indemnité n'est payable en vertu des Conventions.

On trouvera à la section III une explication concernant l'interprétation que le FIPOL donne aux expressions *dommage par pollution* et *mesures de sauvegarde*.

La Convention sur la responsabilité civile **- Le propriétaire du navire paye**

La Convention sur la responsabilité civile impose au propriétaire du navire une responsabilité objective pour ce qui est des dommages par pollution résultant d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures persistants provenant de son navire. Ceci signifie qu'il est responsable même s'il n'a pas commis de faute. Il n'est déchargé de sa responsabilité en vertu de la Convention que si:

- le dommage résulte d'un acte de guerre ou d'une catastrophe naturelle grave, ou
- le dommage résulte en totalité d'un acte de sabotage commis par un tiers, ou
- le dommage résulte en totalité de la carence des autorités publiques chargées de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation.

Le propriétaire du navire est normalement en droit de limiter sa responsabilité à raison d'un montant qui est fonction de la taille de son navire. La limite est de 133 Droits de tirage spéciaux (DTS) (soit, environ £[126] ou US\$[197])^{<1>} par tonneau de jauge du navire, jusqu'à concurrence de 14 millions de DTS (soit, environ £[13] millions ou US\$[21] millions).

Le propriétaire est toutefois déchu du droit de limiter sa responsabilité si l'événement résulte de sa faute personnelle.

Il est obligé de souscrire une assurance pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention. Cette obligation ne joue pas pour les navires transportant moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en tant que cargaison.

La Convention portant création du Fonds - Le FIPOL paye

Il peut arriver que les victimes de dommages dus à une pollution par les hydrocarbures ne puissent pas se faire pleinement indemniser en vertu de la Convention sur la responsabilité civile pour l'une des raisons suivantes:

- le propriétaire du navire est déchargé de sa responsabilité en vertu de cette Convention parce que le dommage a pour cause une catastrophe naturelle grave ou résulte en totalité d'un acte de sabotage commis par un tiers ou de la carence des autorités publiques chargées de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation

<1> A l'origine, les montants étaient exprimés en francs-or dans les Conventions. Des amendements leur ont été apportés en 1976 pour remplacer le franc-or par le droit de tirage spécial du Fonds monétaire international. Les francs-or sont convertis dans les monnaies nationales par le biais des droits de tirage spéciaux. Dans le présent Manuel, les droits de tirage spéciaux ont été convertis en livres sterling et en dollars des Etats-Unis sur la base des taux de change applicables au [1er mars] 1995, soit US\$1 = [0,66966] DTS et £1 = [1,058730] DTS.

- le propriétaire du navire est dans l'incapacité financière de s'acquitter pleinement de ses obligations en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et son assurance ne suffit pas à satisfaire les demandes de réparation
- les dommages excèdent la responsabilité du propriétaire telle qu'elle est limitée par la Convention sur la responsabilité civile.

Dans chacun de ces cas, le FIPOL offre, en vertu de la Convention portant création du Fonds, une indemnisation aux victimes de dommages par pollution dans les Etats Membres du Fonds.

Le FIPOL ne verse pas d'indemnité si le dommage par pollution résulte d'un acte de guerre ou est dû à un déversement provenant d'un navire de guerre.

Le FIPOL n'est pas tenu à réparation si le demandeur ne peut pas prouver que le dommage résulte d'un événement mettant en cause un ou plusieurs navires tels que définis (c'est-à-dire un ou plusieurs bâtiments de mer qui transportent effectivement des hydrocarbures persistants en vrac en tant que cargaison).

Les indemnités payables par le FIPOL pour un événement donné sont limitées à un montant de 60 millions de DTS (soit, environ, £[57] millions ou US\$ [90] millions), qui comprend la somme effectivement versée par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

II PRESENTATION DES DEMANDES

Le rôle du FIPOL

Le FIPOL a pour rôle d'indemniser les victimes de dommages par pollution. Il s'efforce de régler les demandes à l'amiable pour que les demandeurs reçoivent leurs indemnités aussi vite que possible. Ceux-ci ont néanmoins le droit de saisir les tribunaux nationaux compétents.

Le Secrétariat du FIPOL est à la disposition des personnes qui souhaitent recevoir des conseils pour la préparation et la soumission de leurs demandes.

Qui a droit à une indemnisation?

Toute personne qui a subi un dommage par pollution dans un Etat Membre du Fonds peut former une demande d'indemnisation contre le FIPOL. Il peut s'agir d'un particulier, d'une association, d'une société, d'un organisme privé ou public, y compris d'un Etat ou d'autorités locales.

Lorsque plusieurs personnes ont subi des dommages similaires, elles peuvent coordonner la soumission de leurs demandes, ce qui permet parfois d'en faciliter le traitement.

A qui faut-il adresser la demande d'indemnisation?

Les demandes d'indemnisation relevant de la Convention sur la responsabilité civile devraient être formées contre le propriétaire du navire responsable du dommage, ou directement contre son assureur. L'assureur est en général l'une des mutuelles de protection et d'indemnisation (Clubs P & I) qui assurent la responsabilité civile des propriétaires de navires.

Pour obtenir réparation en vertu de la Convention portant création du Fonds, les demandeurs devraient envoyer leurs demandes directement au FIPOL, à l'adresse suivante:

Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la
pollution par les hydrocarbures
4 Albert Embankment
Londres SE1 7SR
Royaume-Uni

Téléphone: +44-171-582 2606
Télécopie: +44-171-735 0326
Télex: 23588 IMOLDN G

Le FIPOL collabore étroitement avec les Clubs P & I pour le règlement des demandes. Le Club P & I intéressé et le FIPOL procèdent en général ensemble à une enquête sur l'événement et à une évaluation du dommage. Toutes les pièces justificatives nécessaires devraient être soumises soit au propriétaire/Club P & I, soit au FIPOL. Si ces pièces sont adressées au propriétaire du navire ou au Club P & I, le FIPOL devrait être directement avisé de toute demande formée contre lui en vertu de la Convention portant création du Fonds.

Dans certains cas, un expert local est chargé de centraliser les demandes. Les demandeurs devraient, alors, soumettre leurs demandes au bureau de cet expert pour qu'il les transmette au FIPOL et au Club P & I qui se prononceront à leur égard. Parfois, lorsqu'un événement donne lieu à un grand nombre de réclamations, le FIPOL et le Club P & I ouvrent ensemble un bureau local des demandes d'indemnisation, ce qui permet de faciliter le traitement des demandes. Les demandeurs devraient, en pareil cas, soumettre leurs demandes à ce bureau local, dont ils trouvent l'adresse dans la presse locale. Ce bureau transmet ensuite toutes les demandes au Club P & I et au FIPOL qui décident de leur recevabilité. Ni les experts locaux désignés ni les bureaux locaux des demandes d'indemnisation ne peuvent prendre de décision sur la recevabilité des demandes.

Dans quels délais faut-il présenter la demande d'indemnisation?

Les demandeurs devraient présenter leurs demandes dès que possible après la survenance du dommage. S'ils ne peuvent pas soumettre une demande dans les formes peu après l'événement, le FIPOL leur serait reconnaissant de bien vouloir l'aviser dès que possible de leur intention de présenter une demande ultérieurement.

Les demandeurs perdent éventuellement leur droit à réparation en vertu de la Convention portant création du Fonds faute d'intenter une action contre le FIPOL dans les trois ans qui suivent la date à laquelle *le dommage est survenu*. Même si un dommage peut n'apparaître qu'un certain temps après l'événement, l'action en justice doit, dans tous les cas, être intentée dans un délai de six ans à compter de la *date de l'événement*. Ceci vaut aussi pour les droits du demandeur à réparation de la part du propriétaire du navire et de son assureur en vertu de la *Convention sur la responsabilité civile*. Il est recommandé aux demandeurs de se renseigner auprès d'un conseiller juridique sur les conditions régissant l'introduction d'une action en justice, afin d'éviter que leurs demandes ne soient frappées de prescription.

Le FIPOL s'efforce de régler les demandes d'indemnisation à l'amiable. Il est toutefois conseillé aux demandeurs de soumettre leurs demandes contre le FIPOL bien avant l'expiration des délais susmentionnés. Cela laissera ainsi suffisamment de temps non seulement pour que les demandes puissent être examinées et réglées à l'amiable, mais aussi pour que les demandeurs puissent poursuivre le FIPOL en justice afin d'obtenir réparation au cas où ils ne pourraient pas s'entendre avec lui sur un règlement à l'amiable.

Comment présenter la demande d'indemnisation?

Les demandes d'indemnisation formées contre le FIPOL devraient être soumises par écrit (y compris par télécopie ou télex). Elles devraient être claires et comporter suffisamment de détails pour que le FIPOL puisse évaluer le montant du dommage sur la base des faits indiqués et des pièces fournies. Chaque rubrique de la demande doit être étayée par une facture ou d'autres pièces justificatives, telles que des feuilles de travail, des notes explicatives, des comptes et des photographies. C'est aux demandeurs qu'il appartient de soumettre les preuves à l'appui de leurs demandes.

Le FIPOL charge en général des experts et des conseillers techniques d'étudier le bien-fondé des demandes sur le plan technique. Le règlement ne peut intervenir rapidement que si les demandeurs collaborent pleinement avec ces experts et ces conseillers et leur fournissent tous les renseignements voulus pour l'évaluation de leurs demandes.

Le temps mis par le FIPOL à régler les demandes d'indemnisation est en grande partie fonction de la rapidité avec laquelle les demandeurs lui ont fourni les renseignements requis. Il est donc conseillé aux demandeurs de suivre le présent Manuel d'aussi près que possible. Si la documentation à l'appui d'une demande risque d'être considérable, les demandeurs devraient prendre contact avec le FIPOL (ou, le cas échéant, avec l'expert désigné ou le bureau local des demandes d'indemnisation) dès que possible après l'événement pour discuter avec eux de la soumission de leurs demandes.

Les langues de travail du FIPOL sont l'anglais et le français. Le règlement interviendra plus rapidement si les demandes ou, du moins, des résumés des demandes sont soumis dans l'une de ces langues.

Quels renseignements faut-il donner dans la demande?

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

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

Procédure de règlement des demandes d'indemnisation

La procédure suivie par le FIPOL pour régler les demandes d'indemnisation est décrite dans son Règlement intérieur qui a été adopté par les Gouvernements des Etats Membres du Fonds.

Le FIPOL traite aussi promptement que possible les demandes qui lui sont soumises.

L'Administrateur du FIPOL est habilité à procéder au règlement définitif des demandes jusqu'à concurrence de certaines limites. Si ces limites sont dépassées, l'Administrateur doit soumettre l'affaire au Comité exécutif du FIPOL pour décision. Le Comité exécutif est composé de représentants des Gouvernements de quinze Etats Membres du Fonds. Il se réunit en général deux ou trois fois par an. Il donne souvent à l'Administrateur de plus amples pouvoirs pour régler les demandes nées d'un événement donné.

Les demandes approuvées sont normalement acquittées sans retard.

L'Administrateur peut verser des paiements provisoires avant le règlement définitif d'une demande d'indemnisation, si les victimes risquent d'être confrontées à des difficultés financières indues. Ces paiements provisoires sont soumis à des conditions spéciales et à des limites.

Si le montant total des demandes approuvées par le FIPOL ou établies par un tribunal pour un événement donné dépasse le montant total de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds (60 millions de DTS, soit environ £ [57] millions ou US\$ [90] millions), les indemnités versées à chaque demandeur font l'objet d'une réduction proportionnelle. Ainsi, si une telle situation semble s'annoncer, le Fonds peut être contraint de restreindre, en fonction d'un pourcentage fixe, les paiements effectués au titre de demandes approuvées ou les paiements provisoires, afin de veiller à ce que tous les demandeurs soient traités de la même façon.

III DEMANDES D'INDEMNISATION RECEVABLES

Politique du FIPOL à l'égard des demandes d'indemnisation

Le FIPOL ne peut accepter que les demandes qui relèvent des définitions du *dommage par pollution* et des *mesures de sauvegarde* données dans la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. Une interprétation uniforme de ces définitions est essentielle au bon fonctionnement du régime d'indemnisation instauré par les Conventions.

La politique suivie par le FIPOL pour ce qui est de la recevabilité des demandes d'indemnisation a été arrêtée par les Gouvernements des Etats Membres du Fonds. Chaque demande a ses propres caractéristiques et il est donc nécessaire d'en examiner le bien-fondé à la lumière des circonstances particulières de l'affaire. Les critères adoptés par le FIPOL lui laissent donc un certain degré de latitude.

Critères généraux

Les critères généraux ci-après s'appliquent à toutes les demandes d'indemnisation:

- toute dépense/toute perte doit avoir été effectivement encourue
- toute dépense doit se rapporter à des mesures jugées raisonnables et justifiables
- les dépenses/les pertes ou les dommages encourus par un demandeur ne sont recevables que si et dans la mesure où ils peuvent être considérés comme ayant été causés par la contamination
- il doit y avoir un lien de causalité entre, d'une part, les dépenses/les pertes ou les dommages visés par la demande et, d'autre part, la contamination résultant du déversement
- un demandeur n'a droit à réparation que s'il a subi un préjudice économique quantifiable
- un demandeur doit prouver le montant de sa perte ou de son dommage en produisant des documents ou d'autres preuves appropriés.

Opérations de nettoyage et dommages à des biens

Opérations de nettoyage à terre et en mer et dommages à des biens

Dans la plupart des cas, les opérations de nettoyage à terre et en mer sont considérées comme étant des *mesures de sauvegarde*, c'est-à-dire des mesures visant à prévenir ou limiter le *dommage par pollution*.

Le FIPOL indemnise le coût de mesures raisonnables prises pour combattre les hydrocarbures en mer, protéger les ressources vulnérables et nettoyer les rivages et les installations côtières.

Il admet également les pertes ou dommages causés par des mesures prises pour prévenir ou limiter la pollution. Par exemple, si des routes, des jetées et des quais sont endommagés à la suite d'opérations de nettoyage, il accepte d'indemniser le coût des réparations nécessaires. Toutefois, il n'admet pas les demandes relatives à des travaux qui consistent à apporter des améliorations plutôt qu'à réparer les dégâts résultant d'un déversement.

Les demandes au titre de mesures visant à prévenir ou limiter un dommage par pollution sont évaluées sur la base de critères objectifs. Ce n'est pas parce qu'un gouvernement ou un autre organisme public a décidé de prendre certaines mesures que celles-ci sont raisonnables au sens des Conventions. Pour évaluer leur justification technique, il est tenu compte des données dont les décideurs disposaient au moment de les prendre. Ceux-ci devraient par la suite revoir leur décision en fonction de l'évolution de la situation et de l'obtention de plus amples renseignements techniques. Les demandes d'indemnisation au titre de pareils coûts ne sont pas acceptées lorsque les décideurs auraient pu prévoir que les mesures prises seraient inefficaces ou lorsqu'ils les ont prises parce qu'ils jugeaient nécessaire de "donner l'impression de faire quelque chose" tout en sachant que les mesures seraient très probablement inefficaces. En revanche, ce n'est pas parce que des mesures se sont révélées inefficaces que la demande relative aux coûts encourus sera nécessairement rejetée. Il devrait y avoir une corrélation raisonnable entre ces coûts et les avantages obtenus ou escomptés. Lors de son évaluation, le FIPOL tient compte des circonstances particulières de l'événement.

Les demandes d'indemnisation au titre d'opérations de nettoyage peuvent porter sur le coût du personnel et de la location ou de l'achat de matériel et de produits. Le FIPOL admet les frais de nettoyage et de réparation du matériel de nettoyage ainsi que les frais de remplacement des produits qui ont servi au cours des opérations. Si le matériel utilisé a été acheté pour un déversement particulier, sa valeur résiduelle est déduite du montant des indemnités. Si une autorité publique a acheté et conservé du matériel ou des produits pour pouvoir en disposer immédiatement en cas de sinistre, des indemnités lui sont versées au titre d'une part raisonnable du prix d'achat du matériel ou des produits effectivement utilisés.

Les opérations d'assistance en mer se rapprochent parfois des *mesures de sauvegarde*. Mais elles ne peuvent être considérées comme telles que si leur objectif

essentiel a été de prévenir le *dommage par pollution*. Si ces opérations ont eu un autre but, comme par exemple de sauver la coque et la cargaison du navire, les frais encourus ne sont pas recevables en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. Si elles ont été entreprises à la fois dans le but de prévenir la pollution et de sauver le navire et la cargaison sans qu'il soit toutefois possible d'en établir l'objectif essentiel avec certitude, les coûts sont répartis entre les activités de prévention et celles qui ont une autre finalité. L'évaluation des indemnités à verser pour des opérations considérées comme étant des *mesures de sauvegarde* ne se fait pas sur la base des mêmes critères que ceux qui servent au calcul de la rémunération d'assistance; les indemnités se limitent au coût des opérations, avec une part raisonnable de profit.

A l'issue des opérations de nettoyage, des quantités considérables d'hydrocarbures et de débris souillés se trouvent fréquemment collectés. Le FIPOL accepte d'indemniser les frais raisonnables d'évacuation de ces matières. Si un demandeur a tiré un supplément de recettes de la vente des hydrocarbures ainsi récupérés, celles-ci doivent être déduites de toute indemnisation qu'il reçoit.

Les demandes d'indemnisation pour les frais de nettoyage ou de réparation de biens qui ont été contaminés par des hydrocarbures (tels que des bateaux, des yachts et des appareils de pêche) sont acceptées. S'il n'est pas possible de nettoyer ou de réparer ces biens, le coût de leur remplacement est admis, compte tenu d'une réduction au titre de leur dépréciation.

Les dépenses consacrées à des études ne sont recevables que si celles-ci ont été effectuées en conséquence directe d'un déversement d'hydrocarbures particulier et font partie des mesures prises pour remédier à ce déversement ou pour quantifier les pertes ou les dommages. Le FIPOL ne verse pas d'indemnités pour des études ayant un caractère général ou purement scientifique.

Coûts fixes

Les opérations de nettoyage sont souvent effectuées par des autorités publiques qui affectent à cette fin leur personnel permanent ou leurs propres embarcations, véhicules et matériels. Ces autorités peuvent alors encourir des *coûts additionnels*, c'est-à-dire des coûts qui résultent exclusivement de l'événement et n'auraient pas été engagés si l'événement et les opérations qu'il a entraînées n'avaient pas eu lieu. Le FIPOL accepte les *coûts additionnels* raisonnables.

Les autorités demandent parfois à être indemnisées au titre de leurs *coûts fixes*, c'est-à-dire des coûts qu'elles auraient supportés même si l'événement ne s'était pas produit (tels que les traitements ordinaires du personnel permanent et les dépenses d'équipement consacrées à leurs navires). Le FIPOL accepte une partie raisonnable des *coûts fixes*, sous réserve qu'ils correspondent de près à la durée des travaux de nettoyage et qu'ils ne comportent pas de frais généraux n'ayant qu'un rapport éloigné avec l'événement.

Présentation des demandes

Il est essentiel que les pièces justificatives montrent comment les frais de nettoyage se rattachent aux mesures prises sur des sites bien précis.

De grosses dépenses peuvent être engagées pour l'emploi d'aéronefs, de navires, de matériels spécialisés et d'équipement lourd, de camions et de personnel. Certaines de ces ressources appartiennent à l'Etat tandis que d'autres peuvent faire l'objet d'accords contractuels. Les demandeurs devraient consigner dans le détail toutes les opérations et les dépenses résultant de l'événement. Le personnel d'encadrement devrait établir des relevés quotidiens des opérations en cours, du matériel utilisé (en indiquant où et comment il a été utilisé), du nombre de personnes employées (en indiquant où et comment elles ont été déployées) et des produits utilisés. A cet effet, il peut s'avérer utile de se servir de feuilles de travail types, qui soient adaptées aux circonstances particulières du déversement et aux modalités de l'intervention dans le pays considéré. Il est souvent souhaitable de nommer un contrôleur financier qui soit chargé de tenir des comptes adéquats et de contrôler les dépenses.

Les demandes d'indemnisation au titre d'*opérations de nettoyage* et de *mesures de sauvegarde* devraient comporter les rubriques suivantes:

- Délimitation de la zone touchée et description de l'étendue de la pollution; identification des zones les plus contaminées (par exemple à l'aide de cartes terrestres ou marines avec, à l'appui, des photographies ou des vidéocassettes)
- Analyse et/ou autres données tendant à prouver que les hydrocarbures pollueurs proviennent du navire en cause (par exemple analyse chimique d'échantillons des hydrocarbures, description des vents, de la marée et des courants, observation et tracé des mouvements de la nappe d'hydrocarbures)
- Résumé des faits, y compris une description et une justification des travaux menés en mer, dans les eaux côtières et à terre, et raisons qui ont motivé le choix des diverses méthodes de travail retenues
- Dates auxquelles les travaux ont été effectués sur chaque site
- Frais de main d'oeuvre sur chaque site (nombre et catégories de travailleurs, taux de rémunération des heures normales de travail et des heures supplémentaires, nombre d'heures ou de journées de travail, autres frais)
- Frais de transport, d'hébergement et de subsistance du personnel d'intervention
- Frais d'équipement sur chaque site (types d'équipement utilisés, tarif de location ou coût d'achat, quantité utilisée, durée d'utilisation)
- Produits utilisés (description, quantité, coût unitaire et lieu d'utilisation)

- Valeur résiduelle, à la fin des opérations, du matériel et des produits achetés
- Age du matériel qui n'a pas été acheté mais qui a été utilisé pour l'événement
- Frais de transport (nombre et types de véhicules, d'embarcations ou d'aéronefs utilisés, nombre d'heures ou de journées d'utilisation, tarifs de location ou frais d'exploitation)
- Frais de stockage temporaire (le cas échéant) et d'évacuation définitive des hydrocarbures et des débris souillés qui ont été récupérés

Les demandes d'indemnisation au titre de *dommages à des biens* devraient comporter les rubriques suivantes:

- Ampleur des dommages par pollution subis par des biens et explication concernant la façon dont les dommages se sont produits
- Description et photographies des articles détruits, endommagés ou à remplacer, réparer ou nettoyer (par exemple bateaux, appareils de pêche, routes, vêtements) et indication de leur emplacement
- Frais de réparation, de nettoyage ou de remplacement d'articles
- Age des articles à remplacer
- Frais de remise en état après le nettoyage (par exemple réparation des routes, des jetées et des quais endommagés par les opérations de nettoyage, et renseignements concernant le calendrier des réparations courantes).

Préjudices consécutifs et préjudices économiques purs

Le FIPOL admet en principe les demandes au titre du manque à gagner subi par les propriétaires ou les exploitants de biens contaminés à la suite d'un déversement (*préjudices consécutifs*). Comme exemple de préjudices consécutifs, on peut citer le manque à gagner d'un pêcheur dont les filets ont été souillés.

Un groupe important de demandes ont trait aux *préjudices économiques purs*, c'est-à-dire aux pertes de recettes subies par des personnes dont les biens n'ont pas été pollués. Un pêcheur dont le bateau et les filets n'ont pas été contaminés peut être dans l'impossibilité de pêcher parce que la surface de la mer où il exerce normalement son activité est polluée et qu'il ne peut aller ailleurs. De même, un hôtelier ou un restaurateur dont l'établissement se trouve à proximité d'une plage publique contaminée peut enregistrer une baisse de ses bénéfices due à la chute du nombre des clients pendant la période où la pollution a sévi.

Les demandes d'indemnisation pour préjudices économiques purs ne sont recevables que si elles portent sur des pertes ou des dommages causés par une contamination. Le point de départ est la pollution et non pas l'événement lui-même.

Pour qu'un préjudice économique pur ouvre droit à réparation, il doit y avoir un degré raisonnable de proximité entre la contamination et la perte ou le dommage subi par le demandeur. Une demande n'est pas jugée recevable pour la *seule* raison que la perte ou le dommage considéré ne serait pas survenu s'il n'y avait pas eu de déversement d'hydrocarbures. Pour déterminer si le critère de la proximité raisonnable se trouve rempli, on prend en considération les éléments suivants:

- la proximité géographique entre l'activité du demandeur et la contamination
- le degré de dépendance économique du demandeur par rapport à la ressource atteinte
- la possibilité pour le demandeur d'avoir d'autres sources d'approvisionnement ou d'autres perspectives commerciales
- le degré d'intégration de l'activité commerciale du demandeur dans l'économie de la zone touchée par le déversement.

Le FIPOL tient également compte de la mesure dans laquelle le demandeur a pu atténuer sa perte.

Une demande pour un préjudice économique pur est évaluée en fonction des résultats financiers effectivement obtenus par le demandeur lors de périodes comparables d'années antérieures à l'événement. Le FIPOL ne fonde pas son évaluation sur des chiffres prévisionnels. Il tient compte des circonstances particulières du demandeur et de tous éléments de preuve qui lui sont présentés. Le critère est de savoir si l'activité commerciale du demandeur dans son ensemble a enregistré une perte économique à la suite de la contamination.

Toute économie effectuée sur les frais généraux ou sur d'autres dépenses courantes qui n'ont pas été encourues du fait de l'événement devrait être déduite des pertes subies par le demandeur, qu'il s'agisse de préjudices consécutifs ou de préjudices économiques purs.

Mesures visant à prévenir des préjudices économiques purs

Les demandes d'indemnisation au titre de mesures visant à prévenir des préjudices économiques purs peuvent être considérées comme recevables si elles remplissent les conditions suivantes:

- les mesures proposées sont d'un coût raisonnable
-

- elles ne sont pas d'un coût disproportionné par rapport aux dommages ou pertes qu'elles visent à atténuer
- elles sont appropriées et ont des chances raisonnables de réussir
- dans le cas d'une campagne de commercialisation, elles ont trait à des marchés effectivement ciblés.

Pour être recevables, les coûts devraient être liés à des mesures visant à prévenir ou limiter des pertes qui, si elles avaient été subies, auraient donné droit à réparation en vertu des Conventions. Le coût de campagnes de commercialisation ou d'activités similaires n'est accepté que si celles-ci viennent s'ajouter aux mesures normalement prises à cette fin. En d'autres termes, une indemnisation n'est accordée que pour les coûts additionnels résultant de la nécessité de remédier aux effets néfastes de la pollution.

Le critère concernant le *caractère raisonnable* des mesures fait l'objet d'une évaluation qui tient compte des circonstances particulières de l'événement et des intérêts en cause. Cette évaluation se base sur les faits connus lors de la prise des mesures. Pour ce qui est des campagnes de commercialisation, les mesures de caractère trop général ne sont pas acceptées.

Le FIPOL ne considère en général les demandes d'indemnisation au titre de mesures de sauvegarde de ce type que lorsque celles-ci ont été exécutées. Il est circonspect pour ce qui est de consentir des avances de paiement au titre de telles mesures car il n'a pas pour rôle de servir de banquier au demandeur.

Lorsqu'il s'interroge sur la recevabilité des demandes d'un organisme au titre de frais de commercialisation, le FIPOL tient compte de l'attitude de cet organisme dans ses contacts avec les médias à la suite de l'événement et il se demande, en particulier, si cette attitude a accru les effets néfastes de la pollution.

Contamination des produits de la pêche et de l'aquaculture

Si un demandeur constate des décès dans ses stocks de poisson et de produits aquacoles à la suite d'un événement, il devrait étayer ses pertes en conservant des échantillons et en utilisant des photographies et d'autres procédés de constat pour établir la preuve de la nature et de l'étendue des pertes. Il est conseillé aux demandeurs de prendre contact sans retard avec le FIPOL (ou, le cas échéant, avec l'expert désigné ou le bureau local des demandes d'indemnisation) pour qu'une expertise conjointe puisse être effectuée afin d'évaluer les pertes subies.

Le FIPOL a, par le passé, reçu des demandes d'indemnisation au titre de la destruction de poissons et de coquillages d'élevage intervenue à la suite d'ordres donnés par les autorités publiques en vue d'interdire la pêche ou d'imposer des zones d'exclusion. Le Fonds ne considère pas de tels ordres émanant d'une autorité publique comme étant décisifs pour justifier la destruction des produits touchés par l'interdiction. De telles demandes ne sont recevables que si et dans la mesure où la

destruction des produits a été raisonnable sur la base de preuves scientifiques et autres disponibles.

Lorsqu'il tente de déterminer si la destruction de produits de la mer a été raisonnable, le FIPOL se pose les questions suivantes:

- les produits étaient-ils contaminés?
- était-il probable que la contamination disparaisse avant la période habituelle de la récolte?
- le maintien des produits dans l'eau empêcherait-il une production ultérieure?
- était-il probable que les produits soient commercialisables au moment habituel de la récolte?

Etant donné que le FIPOL se fonde sur des preuves scientifiques et autres pour décider si la destruction des produits était raisonnable, il est important de prélever des échantillons et d'effectuer des tests pour déterminer, en particulier, le degré d'altération. Il faudrait tester simultanément un nombre égal d'échantillons provenant de la zone atteinte par le déversement (échantillons *suspects*) et d'échantillons *témoins* provenant d'un établissement commercial proche situé en dehors de la zone polluée. Les personnes procédant aux tests gustatifs ne devraient pas savoir si les échantillons qu'elles goûtent sont des échantillons suspects ou des échantillons témoins (tests *aveugles*).

Présentation des demandes

Les demandeurs devraient justifier leurs pertes en soumettant des documents et d'autres éléments de preuve appropriés.

Les demandes d'indemnisation au titre de *préjudices consécutifs* et de *préjudices économiques purs* devraient comporter les renseignements ci-après:

- Nature du préjudice, y compris preuves que la perte alléguée résulte de la contamination
 - Chiffres comparatifs des gains obtenus lors de périodes antérieures et de la période pendant laquelle le préjudice économique a été subi (par exemple comptes vérifiés ou déclarations fiscales)
 - Comparaison avec des zones similaires situées en dehors du secteur atteint par le déversement d'hydrocarbures
 - Méthode de calcul du préjudice
 - Economies sur les frais généraux
-

Les demandeurs devraient indiquer s'ils ont perçu des recettes supplémentaires par suite de l'événement. Il se peut, par exemple, que les pêcheurs qui prennent part à des opérations de nettoyage aient reçu une rémunération au titre de leur participation. De même, les demandeurs devraient indiquer s'ils ont reçu une aide ou des paiements des autorités publiques ou d'autres organisations internationales à la suite de l'événement.

Les demandeurs souhaitent parfois recourir à des conseillers pour se faire aider dans la présentation de leurs demandes d'indemnisation. Le FIPOL est prêt à prendre en considération le coût raisonnable des services rendus par des conseillers pour la présentation de demandes relevant de la Convention portant création du Fonds. Il détermine si et jusqu'à quel point de tels coûts sont indemnisables lorsqu'il examine la demande pertinente. Ce faisant, il prend en compte le besoin du demandeur de faire appel aux conseils d'un expert, l'utilité des services rendus par l'expert, la qualité de ces services, le temps raisonnablement requis pour rendre de tels services et le tarif normal pour ce type de travail.

Dommmages à l'environnement

Les demandes d'indemnisation au titre de l'altération de l'environnement ne sont acceptées que si le demandeur a subi un préjudice économique qui peut être quantifié en termes monétaires. La position du FIPOL à cet égard est décrite dans une résolution adoptée par les gouvernements des Etats Membres du FIPOL qui prévoit que "... la détermination du montant de l'indemnisation à verser par le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ne doit pas être effectuée sur la base d'une quantification abstraite des dommages effectuée au moyen de modèles théoriques".

Le FIPOL admet les pertes de bénéfices (de recettes nettes) résultant du dommage au milieu marin qui ont été subies par des personnes directement tributaires des recettes qu'elles tirent d'activités côtières ou liées à la mer, comme les pêcheurs ou les hôteliers et restaurateurs de stations balnéaires.

Le FIPOL n'admet pas les dommages de caractère punitif calculés en fonction de la gravité de la faute commise et/ou de l'ampleur du bénéfice obtenu par la partie fautive.

Le coût des mesures prises pour remettre en état le milieu marin à la suite d'un déversement d'hydrocarbures peut être accepté par le FIPOL dans certaines conditions. Pour être indemnisables, de telles mesures devraient répondre aux critères suivants:

- elles devraient être d'un coût raisonnable
 - elles ne devraient pas être d'un coût disproportionné par rapport aux résultats obtenus ou aux résultats qui pouvaient être raisonnablement escomptés
 - elles devraient être appropriées et avoir une chance raisonnable de succès.
-

Les mesures devraient être raisonnables d'un point de vue objectif compte tenu des renseignements disponibles lorsqu'elles ont été prises. Dans la plupart des cas, un déversement majeur d'hydrocarbures ne causera pas de dommages permanents à l'environnement, car le milieu marin a un fort potentiel de régénération naturelle. Il y a par ailleurs des limites à ce que l'homme peut effectivement faire pour améliorer le processus naturel.

Des indemnités ne sont versées que pour des mesures qui ont été effectivement prises ou qui le seront.

Des études de l'environnement après un déversement sont parfois effectuées pour établir la nature précise et l'étendue des dommages par pollution causés par le déversement et/ou pour déterminer s'il faut prendre des mesures de remise en état. Le FIPOL peut contribuer aux dépenses occasionnées par de telles études, à condition qu'elles portent sur des dommages relevant de la définition du *dommage par pollution* qui est donnée dans les Conventions, telle qu'elle est interprétée par le FIPOL, y compris des mesures raisonnables de remise en état de l'environnement. En pareil cas, le FIPOL devrait se voir offrir la possibilité d'intervenir très tôt dans la sélection des experts qui seront chargés des études et dans la définition du mandat de ces experts. Ces études devraient être pratiques et susceptibles de produire les renseignements voulus. Leur portée ne devrait pas être hors de proportion avec l'étendue de la contamination et ses effets prévisibles. L'ampleur de ces études et des coûts connexes devrait également être raisonnable d'un point de vue objectif et les coûts supportés devraient l'être aussi.

Etat Membres du FIPOL

*étant Parties à la fois à la Convention sur la responsabilité civile
et à la Convention portant création du Fonds*

au 1er [mars] 1995

Albanie	France	Norvège
Algérie	Gabon	Oman
Allemagne	Gambie	Papouasie-Nouvelle-Guinée
Australie	Ghana	Pays-Bas
Bahamas	Grèce	Pologne
Barbade	Iles Marshall	Portugal
Belgique	Inde	Qatar
Bénin	Indonésie	République arabe syrienne
Brunéi Darussalam	Irlande	République de Corée
Cameroun	Islande	Royaume-Uni
Canada	Italie	Saint-Kitts-et-Nevis
Chypre	Japon	Seychelles
Côte d'Ivoire	Kenya	Sierra Leone
Croatie	Koweït	Slovénie
Danemark	Libéria	Sri Lanka
Djibouti	Malaisie	Suède
Emirats arabes unis	Maldives	Tunisie
Espagne	Malte	Tuvalu
Estonie	Maroc	Vanuatu
Fédération de Russie	Monaco	Venezuela
Fidji	Mexique	Yougoslavie
Finlande	Nigéria	

*Etats qui ne sont pas Parties à la Convention portant création du Fonds
mais qui sont Parties à la Convention sur la responsabilité civile*

au 1er [mars] 1995

Afrique du Sud	Equateur	Pérou
Arabie saoudite	Géorgie	République dominicaine
Belize	Guatemala	Saint-Vincent-et-les Grenadines
Brésil	Kazakhstan	Sénégal
Cambodge	Lettonie	Singapour
Chili	Liban	Suisse
Chine	Luxembourg	Yémen
Colombie	Nouvelle-Zélande	
Egypte	Panama	