



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

**SEPTIEME GROUPE DE
TRAVAIL INTERSESSIONS**
Point 2 de l'ordre du jour

FUND/WGR.7/9/1
10 janvier 1994

Original: ANGLAIS

CRITERES DE RECEVABILITE DES DEMANDES D'INDEMNISATION

MESURES DE SAUVEGARDE ET DOMMAGES AUX BIENS

Note de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited

Le présent document fait partie d'une série de trois documents présentés par l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited. Si chaque document porte, en évitant le plus possible les doubles emplois, sur un domaine spécifique du mandat du Groupe de travail intersessions, de nombreuses catégories de demandes sont étroitement liées, d'où la nécessité d'examiner les documents ensemble.

Les trois documents mettent l'accent sur les questions techniques qui, de l'avis de la Fédération, devraient présider à une évaluation objective de la recevabilité des demandes d'indemnisation présentées au titre de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, même si des questions juridiques et d'autres questions peuvent influencer les décisions prises en matière de règlement.

1 Introduction

1.1 Par "mesures de sauvegarde" il faut entendre, dans le contexte de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds ainsi que des Protocoles de 1992 y relatifs, toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution. Toutefois, les principales catégories de demandes examinées dans le présent document sous la rubrique "mesures de sauvegarde" sont les suivantes:

- L'évacuation des hydrocarbures provenant d'un navire-citerne endommagé.
- Les opérations de nettoyage, y compris l'évacuation des hydrocarbures et des débris souillés collectés.

1.2 Dans les deux Conventions, le "dommage par pollution" signifie toute perte ou tout dommage extérieur au navire 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, et comprend le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causés par lesdites mesures. La définition du "dommage par pollution" qui figure dans les Protocoles de 1992 n'est pas sensiblement différente dans le cadre du présent document.

2 Mesures de sauvegarde

2.1 Considérations générales

2.1.1 Si les mesures de sauvegarde sont assujetties au critère du "caractère raisonnable", l'expression n'est pas définie dans les Conventions. Selon l'interprétation qui en est généralement donnée, les mesures prises ou le matériel utilisé à la suite d'un événement devaient, d'après une évaluation technique effectuée au moment où la décision a été prise, normalement permettre de limiter le dommage par pollution. En règle générale, les mesures devraient favoriser le processus naturel de l'enlèvement des hydrocarbures. Le fait que les mesures prises se sont révélées inefficaces ou que la décision se soit, après coup, avérée mauvaise, ne motive pas en soi le rejet d'une demande pour les coûts encourus. Une demande peut toutefois être rejetée si, tout en sachant que les mesures seraient inefficaces, elles ont été prises simplement parce qu'il était par exemple jugé nécessaire de donner l'impression "de faire quelque chose". Sur cette base, les mesures prises pour des raisons de relations publiques uniquement seraient généralement considérées comme déraisonnables.

2.1.2 Etant donné que les mesures de sauvegarde peuvent causer un dommage qui s'ajoute à celui dû à la contamination par les hydrocarbures ou qui en est distinct, il convient aussi d'apprécier leurs incidences ou répercussions avant de se prononcer sur leur caractère raisonnable. Cette appréciation est particulièrement importante lorsque les mesures prises par une partie peuvent entraîner un dommage ou une perte pour une autre.

2.1.3 Il peut arriver que les pouvoirs publics chargent des entreprises de nettoyage commerciales d'utiliser certaines techniques sans se préoccuper de leur efficacité, ce qui peut donner lieu à la présentation d'une demande au titre des frais de nettoyage qui n'est pas raisonnable. En conséquence, les entreprises de nettoyage commerciales agissant de bonne foi dans la lutte contre un déversement peuvent avoir du mal à recouvrer les coûts si le propriétaire du navire et le FIPOL n'ont pas participé à la décision. Pour sauvegarder leur position dans ces cas, les entreprises de nettoyage commerciales qui suivent les instructions des pouvoirs publics auraient intérêt à avoir conclu un contrat approprié.

2.1.4 L'ampleur de toute intervention devrait être fonction de l'importance du déversement, du degré de réussite escomptée et de l'aptitude à diriger et à contrôler les opérations avec efficacité. L'expérience a montré que la clé d'une intervention concluante résidait dans l'organisation et le contrôle efficaces des opérations de nettoyage, ce qui est particulièrement le cas pour le nettoyage du littoral qui peut exiger le déploiement de très nombreuses personnes et machines dans de vastes régions, d'où la nécessité d'une coordination et d'un contrôle stricts. Toutefois, l'équipe d'encadrement ne devrait pas être disproportionnée avec les effectifs et l'étendue géographique du déversement. Bien qu'en cas de déversement important, il soit parfois fait appel aux militaires, les structures rigides de commandement qu'ils utilisent normalement ne se prêtent pas toujours bien à ce type d'opération.

2.1.5 On observe parfois une tendance à confier la gestion des déversements à des comités, ce qui permet à toutes les parties intéressées d'avoir accès au processus de prise de décision, qu'elles soient ou non techniquement qualifiées pour y participer. Cette procédure ne favorise pas l'adoption rapide de décisions qui est nécessaire en cas de déversement et entraîne la formation d'équipes d'intervention très importantes ainsi que des coûts connexes. Il est préférable de tenir compte des préoccupations de toutes les parties intéressées en relation avec les critères d'intervention lors de l'élaboration d'un plan d'urgence.

2.1.6 Si les Conventions précisent que les mesures de sauvegarde devraient être raisonnables, elles ne mentionnent pas expressément les frais connexes bien que, de l'avis général, ils devraient aussi l'être. Ces frais sont d'ordinaire fixés en comparaison des taux commerciaux en vigueur ou du coût de services analogues.

2.2 Élimination d'hydrocarbures provenant d'un navire-citerne endommagé

2.2.1 L'élimination des hydrocarbures (cargaison et fuel) provenant d'un navire-citerne dont les hydrocarbures se sont déversés et qui risque sous peu d'en perdre d'autres, ce qui créerait un grave risque de dommage par pollution, est généralement considérée comme une mesure de sauvegarde légitime en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. Toutefois, il peut être difficile de savoir dans quelle mesure les mesures ont été prises dans le but de supprimer la menace d'échappement ou de déversement d'hydrocarbures et non de la cargaison. Seules les circonstances dans lesquelles l'événement s'est produit peuvent permettre de faire la part des choses.

2.2.2 S'il est possible d'apprécier les possibilités d'exécution d'une opération de sauvetage et d'en estimer les coûts, il est beaucoup plus difficile de prévoir l'impact et les conséquences vraisemblables d'un déversement éventuel. Les divers facteurs dont il faut tenir compte pour savoir s'il est justifié de retirer les hydrocarbures d'un navire-citerne endommagé, échoué ou englouti, essentiellement pour prévenir la pollution, comprennent les facteurs suivants:

- la quantité et le type d'hydrocarbures à bord et leur comportement vraisemblable en cas de déversement;
- l'emplacement et l'état du navire-citerne;
- les conditions météorologiques et les conditions de mer existantes ainsi que les courants locaux dominants;
- le risque d'échappement d'hydrocarbures et le taux probable de dégagement; et
- la proximité et la nature des ressources sensibles et le risque pour ces ressources d'être endommagées en cas de déversement.

2.3 Nettoyage et évacuation des produits récupérés

2.3.1 La plupart des techniques de nettoyage de déversements d'hydrocarbures existent depuis un certain nombre d'années et les résultats qu'elles ont donnés au niveau mondial ont montré les insuffisances qu'elles présentaient dans la pratique. Il est donc possible d'établir des critères généraux pour chaque méthode de nettoyage qui permettent de savoir si une mesure donnée a été appropriée et raisonnable lors d'un déversement précis. Il est admis que la frontière entre le caractère raisonnable et le caractère déraisonnable n'est pas toujours bien délimitée et ce, même après une évaluation technique complète. De plus, une mesure donnée peut être raisonnable au début de l'intervention et devenir inappropriée par la suite, les hydrocarbures s'étant altérés ou les conditions ayant changé. Il importe donc que du personnel expérimenté contrôle de près toutes les opérations de nettoyage pour déterminer leur efficacité de manière continue. Une fois qu'il a été prouvé qu'une méthode spécifique ne donne pas satisfaction ou cause des dommages disproportionnés, il faudrait y renoncer dans les meilleurs délais.

Surveillance aérienne

2.3.2 La reconnaissance aérienne est essentielle pour intervenir efficacement en cas de déversement, à la fois pour localiser les hydrocarbures et tracer sur une carte leur répartition et pour améliorer le contrôle général des opérations de nettoyage. Si la plupart des biréacteurs ayant une bonne visibilité et des aides à la navigation adaptées sont capables d'exécuter des tâches de ce type au large, les hélicoptères sont d'ordinaire mieux adaptés à la surveillance côtière. Des aéronefs munis de détecteurs à distance peuvent aussi être précieux pour déceler et localiser les hydrocarbures.

2.3.3 Les critères de choix des aéronefs les mieux adaptés portent sur la sécurité, la distance des hydrocarbures au large, la portée et l'endurance de l'aéronef et sa capacité à voler lentement à faible

altitude. Les gros porteurs ou les avions à réaction militaires très performants ne se prêtent généralement pas à la surveillance des nappes d'hydrocarbures.

2.3.4 Il est souvent difficile de trouver les hydrocarbures et d'en déterminer la quantité et le type et il faudrait, chaque fois que possible, avoir recours à des observateurs qualifiés et expérimentés. Les renseignements obtenus lors d'un survol devraient être communiqués à toutes les parties intéressées de bonne foi afin d'éviter des vols inutiles. Les vols organisés pour les médias et à d'autres fins de relations publiques ne devraient pas être considérés comme s'inscrivant dans le cadre des mesures de sauvegarde. Les vols seront généralement plus fréquents aux premiers stades du sinistre et se raréfieront par la suite à mesure que la situation se stabilisera, cessant complètement lorsque les hydrocarbures ne constitueront plus une menace, soit parce qu'ils se trouvent à distance des côtes, soit parce qu'ils se sont échoués sur le rivage et ne sont plus mobiles.

Dispersants

2.3.5 L'action des vagues sur les nappes d'hydrocarbures peut favoriser la dispersion naturelle des hydrocarbures en petites gouttes qui, en se mélangeant à l'eau de mer, peuvent faire l'objet d'une dégradation éventuelle par des micro-organismes. Afin d'accélérer ce processus, il est parfois indiqué d'utiliser un dispersant chimique.

2.3.6 Pour savoir s'il convient ou non d'utiliser des dispersants, il faudrait se pencher sur les avantages et les inconvénients en analysant le bénéfice net attendu de leur utilisation. Par exemple, les inconvénients de certains dommages biologiques limités dus à l'introduction d'hydrocarbures et de dispersants dans la colonne d'eau l'emporteraient dans la plupart des cas sur l'avantage que pourrait présenter l'utilisation de dispersants au large pour protéger les installations côtières, les oiseaux de mer et la faune et la flore marines de la zone intercotidale. En revanche, il ne faudrait pas utiliser de dispersants à proximité d'installations maricoles ou de prises d'eau de mer si cette utilisation pouvait accroître le risque de dommage par contamination.

2.3.7 En règle générale, les dispersants peuvent disperser la plupart des hydrocarbures liquides dont la viscosité est inférieure à environ 2 000 mPa.s, ce qui équivaut à du fuel-oil moyennement visqueux à 10-20°C. Ils sont moins efficaces lorsque la viscosité augmente et sont totalement inefficaces lorsqu'elle est de l'ordre de 5 000-10 000 mPa.s. La plupart des fuel-oils lourds et certains des bruts lourds ont en conséquence peu de chance de pouvoir être dispersés même si le climat est tropical. La plupart des huiles qui, à l'origine, peuvent être dispersées deviennent rapidement trop visqueuses pour se disperser en raison des processus d'altération comme l'évaporation et la formation d'émulsions eau dans l'huile. Le temps disponible pour pulvériser des dispersants avec efficacité dépend de la nature des hydrocarbures, de l'état de la mer et de la température ambiante. On a toutefois constaté dans la pratique que la plupart des hydrocarbures ne sont pas réceptifs aux dispersants au cours des deux jours qui suivent leur déversement.

2.3.8 Les dispersants devraient être appliqués aux hydrocarbures flottants avec du matériel adapté afin de répandre la quantité de produits chimiques requise. Le rapport caractéristique dispersants-hydrocarbures est de 1:2 pour les dispersants à base d'hydrocarbures et de 1:20 pour les concentrés. On a constaté à l'usage que l'on utilisait des quantités excessives de produits chimiques lorsque l'on diluait des dispersants dans de l'eau en utilisant du matériel de lutte contre l'incendie. S'il est inévitable de gaspiller une certaine quantité de produits chimiques lors des opérations de pulvérisation, le rapport dispersants-hydrocarbures ne devrait en aucun cas être supérieur à 1:1 pour les produits à base d'hydrocarbures et à 1:5 pour les concentrés.

2.3.9 Il importe de superviser étroitement la pulvérisation de dispersants et de la contrôler afin de bien utiliser les produits et d'évaluer l'efficacité de la technique. Les dispersants ne devraient pas être pulvérisés en période d'obscurité en raison des difficultés à localiser les hydrocarbures et à appliquer rigoureusement les produits chimiques.

Récupération en mer

2.3.10 On essaie souvent de récupérer les hydrocarbures en mer en utilisant des barrages flottants pour les retenir et les rassembler avant de les enlever avec des dispositifs d'écumage. Malheureusement, cette méthode présente un certain nombre de limites dont la plus importante est due au fait qu'elle s'oppose directement à la tendance naturelle des hydrocarbures à se répandre, se fragmenter et se disperser. De plus, le vent, les vagues et les courants et ce, même s'ils sont modérés, limitent l'efficacité des systèmes de récupération en mer en rendant le déploiement des dispositifs difficile et en permettant aux hydrocarbures de passer par dessus les barrages ou en dessous.

2.3.11 Lorsque les chances de succès sont grandes, les types et le nombre de dispositifs de récupération utilisés devraient être adaptés à l'ampleur du déversement, à la nature des hydrocarbures, aux conditions météorologiques et aux conditions de mer dominantes et à l'existence d'un soutien logistique pour manipuler et traiter les hydrocarbures récupérés et l'eau. L'efficacité de la récupération au large diminue dans les jours qui suivent le déversement d'hydrocarbures en raison de la tendance de ces derniers à se répandre et à se disperser dans une vaste zone. Les opérations devraient cesser dès que les quantités d'hydrocarbures restantes ont considérablement diminué ou qu'il est impossible de les récupérer ou encore que les quantités récupérées ne permettent pas de réduire sensiblement les effets des hydrocarbures sur le littoral ou sur les ressources sensibles.

2.3.12 Il ne faudrait pas placer de barrages autour de navires-citernes victimes de voies d'eau à moins que les chances de retenir les hydrocarbures soient raisonnables. Il devrait aussi exister un moyen de faire rapidement disparaître les hydrocarbures de la surface de l'eau afin d'éviter qu'ils ne s'échappent. Il faudrait toujours veiller à réduire au minimum le risque d'incendie ou d'explosion lorsque les hydrocarbures sont volatiles.

2.3.13 Les opérations de récupération devraient être surveillées de près pour garantir une efficacité optimale des barrages et des écrèmeurs. En cas d'opérations en mer, il est possible d'utiliser des aéronefs pour guider les navires chargés de récupérer les hydrocarbures vers les endroits où ces derniers sont fortement concentrés et surveiller l'opération dans son ensemble. Toutefois, en raison des difficultés liées à la localisation des hydrocarbures, ces opérations ne devraient pas être menées la nuit.

Protection des côtes

2.3.14 Il est parfois possible d'utiliser des barrages à proximité du littoral pour protéger les zones vulnérables comme les estuaires, les marais, les zones d'agrément et les prises d'eau. Les types de barrage utilisés devraient être adaptés au but recherché et à la situation attendue.

2.3.15 Il faudrait utiliser des stratégies de protection réalistes de manière à contenir ou à dévier les hydrocarbures. En règle générale, le confinement devient inefficace lorsque les courants de marée ou les courants résiduels aux angles droits du barrage sont supérieurs à environ 0,5 mètre par seconde (1 noeud). Il n'est guère pratique d'obliquer les barrages pour réduire la composante aux angles droits lorsque les courants sont supérieurs à environ 2 mètres par seconde (4 noeuds).

2.3.16 Des dispositifs de récupération adéquats devraient être disponibles pour retirer les hydrocarbures accumulés aussi rapidement que possible. Des barrages devraient être tendus en permanence de manière à garantir des résultats optimaux et éviter des dommages inutiles. Ils devraient, après avoir été utilisés, être retirés et nettoyés dans les meilleurs délais pour prolonger leur durée de vie.

Nettoyage du littoral

2.3.17 La plupart des déversements d'hydrocarbures sur les côtes entraîneront une pollution du littoral malgré les efforts déployés pour lutter contre les hydrocarbures en mer et protéger le littoral. Le nettoyage du littoral est d'ordinaire simple et ne requiert normalement pas de matériel spécialisé.

Toutefois, l'utilisation de techniques inappropriées et une mauvaise organisation peuvent aggraver les dommages causés par les hydrocarbures eux-mêmes.

2.3.18 Il faudrait utiliser les techniques les plus efficaces pour réduire au minimum les dommages causés au littoral et à ses ressources. Il ne faudrait utiliser des engins de terrassement comme des bulldozers et des niveleuses qu'après avoir soigneusement étudié les autres solutions possibles comme les techniques manuelles, car l'utilisation d'engins de ce type risque d'entraîner une érosion des côtes et se traduira inévitablement par une augmentation sensible des quantités de matières à évacuer.

2.3.19 Une fois que les hydrocarbures ont été enlevés, il faudrait déterminer les avantages globaux d'une nouvelle opération de nettoyage d'après la nature des côtes, l'importance immédiate de la zone, des considérations écologiques, la période de l'année et la vitesse à laquelle un nettoyage par action d'agents naturels devrait avoir lieu. Dans les zones éloignées, il est rarement justifié de procéder à une nouvelle opération de nettoyage. Il convient de trouver un juste milieu entre le désir d'enlever les hydrocarbures et les dommages causés par l'opération de nettoyage elle-même. Il ne faudrait pas utiliser de techniques de nettoyage agressives sur les substrats fragiles des marais côtiers ou dans les régions de mangroves lorsque l'on risque de causer davantage de dommages en foulant les systèmes radiculaires qu'en laissant les hydrocarbures se dégrader naturellement. Un nettoyage en profondeur visant à enlever tous les hydrocarbures n'est de manière générale justifié que dans les zones très touristiques. Dans le cas de zones polluées par des industries ou de zones préalablement altérées, il est difficile de justifier un nettoyage plus rigoureux que celui qui est effectué en l'absence de déversements.

2.3.20 Le nettoyage des brise-lames et des ouvrages de protection mazoutés pose souvent un problème dans la mesure où les hydrocarbures pénètrent en profondeur dans la structure. La structure ne peut être nettoyée que superficiellement, d'où le risque qu'elle retienne des hydrocarbures qui demeurent une source de pollution pendant un certain temps. Une solution quelquefois proposée consiste à démonter les ouvrages de protection en béton ou en pierre et à les réassembler une fois que les hydrocarbures ont été enlevés. Cette mesure serait normalement jugée déraisonnable premièrement parce qu'elle n'aura vraisemblablement pas d'effets de longue durée (ces effets ne s'exerceront probablement pas plus d'une saison), car le processus qui a permis aux hydrocarbures de pénétrer dans la structure pourra parfaitement s'inverser et deuxièmement parce que les frais encourus risquent d'être égaux ou supérieurs au montant des demandes que cette pollution pourrait entraîner, par exemple des demandes présentées au titre des frais de nettoyage et du manque à gagner résultant d'une faible contamination d'une plage touristique.

2.3.21 Les opérations de nettoyage notamment celles qui supposent l'utilisation de véhicules lourds peuvent causer des dommages inévitables, par exemple aux ouvrages de défense contre la mer et aux routes malgré les précautions prises. Le coût des réparations requises à la suite directe d'opérations de nettoyage raisonnables est d'ordinaire jugé justifiable s'il est tenu compte de l'état préalable de la structure et des plans habituels d'entretien et de réparation.

Evacuation

2.3.22 La plupart des opérations de nettoyage de déversements, notamment celles qui sont menées à terre, donnent lieu à l'enlèvement de quantités importantes d'hydrocarbures et de débris souillés qui sont généralement dix fois supérieures, voire davantage, à la quantité d'hydrocarbures qui a atteint le rivage. La meilleure solution consisterait à recycler les hydrocarbures, ce qui est rarement possible, car ces hydrocarbures se mélangent à l'eau de mer, au sable, aux algues et à d'autres débris de plage. Il est possible d'utiliser toute une gamme de techniques d'évacuation et il faudrait, au moment de choisir celle qui est la plus appropriée, tenir compte de la teneur en hydrocarbures des déchets, des quantités totales à éliminer et de l'existence de décharges ou d'usines de traitement. Lorsque plusieurs options sont satisfaisantes, il faudrait choisir celle qui est la plus économique, sous réserve de l'approbation du service d'évacuation des déchets compétent.

2.4 Régénération de la faune sauvage

2.4.1 Comme suite à l'intérêt légitime que suscite la protection des animaux, il est parfois possible de nettoyer certains animaux et notamment les oiseaux, les mammifères et les reptiles mazoutés. La capture et la régénération de la faune sauvage mazoutée exigent du personnel qualifié et provoquent inévitablement chez les animaux une détresse supplémentaire. L'opération est d'ordinaire menée par des groupes d'intérêts spécialisés, souvent avec l'aide de bénévoles qui établissent des postes de nettoyage à proximité du lieu du déversement. L'opération de nettoyage est difficile et lente et ne devrait être entreprise que si les chances de survie des animaux sont raisonnables.

2.4.2 Les demandes présentées au titre des coûts raisonnables liés à la mise à disposition d'installations locales de réception adaptées à l'ampleur du problème, de produits, de médicaments et d'aliments sont d'ordinaire jugées justifiées de même que les coûts relatifs au gîte et au couvert des bénévoles.

2.5 Considérations financières

Frais de personnel

2.5.1 Les administrations, les organisations militaires et publiques qui n'interviennent normalement pas dans la lutte contre la pollution mais qui sont employées pour combattre un déversement donné peuvent d'ordinaire se faire rembourser les frais supplémentaires encourus pendant la période du nettoyage (par exemple, les frais de transport supplémentaires, les heures supplémentaires, la nourriture, les traitements médicaux). Il est proposé que les traitements normaux des personnes qui participent directement et obligatoirement aux opérations de lutte soient versés pendant la durée de leur intervention compte tenu du fait qu'elles ne peuvent pas s'acquitter de leurs tâches habituelles. Ces coûts ne devraient, toutefois, pas être supérieurs à ceux de la main d'oeuvre embauchée sans que des frais généraux n'ayant qu'un rapport éloigné avec le sinistre viennent s'y ajouter.

2.5.2 Dans le cas d'administrations et d'organismes publics créés uniquement pour lutter contre la pollution, il est permis de penser que les coûts directs liés à un déversement ainsi que les traitements et une partie des frais généraux annuels correspondant exactement à la durée de l'intervention seraient aussi justifiés. Ainsi, les pouvoirs publics qui financent des services d'intervention ne sont pas désavantagés par rapport à des entreprises commerciales.

2.5.3 Le coût du personnel venant d'entreprises commerciales devrait être calculé en tenant compte des taux en vigueur sur le marché national.

Biens consommables

2.5.4 Lorsque des quantités et des types raisonnables de dispersants, de produits absorbants et d'autres matières sont consommés pendant un événement, les demandes présentées au titre du coût de remplacement seraient d'une manière générale justifiées.

Matériel, navires et aéronefs

2.5.5 L'investissement initial en matériel de lutte contre la pollution devrait être amorti pendant la durée d'utilisation prévue afin d'obtenir un taux journalier de base. Une réduction d'au moins 50% devrait normalement être prévue lorsque le matériel est sur le terrain sans être utilisé (taux de réserve) pour tenir compte de l'absence de dépréciation du matériel.

2.5.6 Outre les taux journaliers de base, il semblerait raisonnable de prévoir une indemnité pour les frais d'entreposage et d'entretien ainsi qu'un bénéfice honnête dans le cas d'entreprises commerciales.

2.5.7 Lorsque la période de location d'un matériel donné s'étend au-delà du point auquel les dépenses d'investissement et les frais généraux ont été récupérés, seuls les coûts d'exploitation directs devraient être remboursés. Les coûts liés au nettoyage et à la réparation du matériel pouvant être

réutilisé devraient être remboursés à condition que le total des frais de location, de nettoyage et de réparation ne soit pas supérieur aux coûts de remplacement du matériel et aux frais généraux connexes.

2.5.8 Lorsque l'équipement ou le matériel est acheté raisonnablement aux fins d'interventions, le coût d'acquisition devrait être normalement pris en considération à condition que la valeur résiduelle de l'équipement ou de la ressource après l'événement soit déduite.

2.5.9 Les prix de location de navires et d'aéronefs devraient correspondre aux prix habituels du marché. Une faible réduction du taux d'utilisation peut être justifiée pour les navires gardés de façon permanente qui ne sont pas utilisés afin de tenir compte par exemple des économies de fuel. Si des navires, du matériel publics ou des aéronefs militaires sont utilisés lors d'un sinistre, les prix ne devraient pas être supérieurs à ceux des ressources équivalentes disponibles sur le marché qui auraient pu permettre d'exécuter les mêmes tâches.

3 Dommmages aux biens

3.1 Considérations générales

3.1.1 Un déversement d'hydrocarbures peut entraîner des dommages physiques aux biens. A titre d'exemple, on peut citer les dommages résultant d'une contamination des appareils de pêche et des structures utilisées dans le cadre de la mariculture, l'entrée d'hydrocarbures dans des prises d'eau industrielles et le mazoutage d'embarcations de pêche, de bateaux de plaisance et d'autres navires. Lorsque les opérations de nettoyage et de réparation sont impossibles ou lorsque les coûts afférents à ces opérations sont supérieurs au coût de remplacement des biens, il peut être justifié de les remplacer bien qu'il faille d'ordinaire tenir compte de l'âge du bien et de l'état dans lequel il se trouvait avant le déversement. Il pourrait être jugé raisonnable de verser une indemnité lorsque le coût de remplacement est supérieur à cette valeur dépréciée si l'on pouvait prévoir que les réparations ou le remplacement entraîneraient une diminution sensible des autres rubriques de la demande, le manque à gagner par exemple, qui soit suffisante pour compenser tout coût supérieur à la valeur dépréciée du bien. Un exemple est donné au paragraphe 3.2.2.

3.1.2 L'évaluation des demandes présentées en bonne foi au titre de dommages à des biens est d'ordinaire relativement simple et repose sur le principe selon lequel le règlement des demandes ne devrait pas modifier, dans un sens ou dans l'autre, la situation économique du demandeur par rapport à ce qu'elle aurait été en l'absence de déversement.

3.1.3 Les demandeurs devraient clairement prouver: i) le *dommage*; ii) le *montant de la perte* subie à la suite du dommage; iii) que le dommage est dû aux hydrocarbures déversés lors de l'événement cité. Si les preuves présentées à l'appui des demandes sont insuffisantes, ces dernières peuvent être considérées comme douteuses. Les biens endommagés devraient être produits pour être inspectés où si cela n'est pas possible, les demandes devraient être accompagnées d'autres preuves du dommage, de photographies par exemple. Tel est particulièrement le cas lorsqu'en raison peut-être du délai qui s'est écoulé entre le dommage et la formulation de la demande, on risque de ne plus disposer de preuves directes du dommage. Les filets mazoutés peuvent par exemple avoir été détruits ou les embarcations souillées nettoyées. Les demandeurs devraient en conséquence porter les demandes ou les demandes potentielles à l'attention des inspecteurs agissant au nom des organismes d'indemnisation dans les meilleurs délais après l'événement afin de vérifier et de quantifier le dommage grâce à une enquête commune.

3.1.4 Des pièces justificatives appropriées devraient aussi être fournies, comme les factures des biens remplacés ou des produits utilisés pour le nettoyage et la réparation. Les factures des biens d'origine peuvent servir à prouver l'âge et la valeur d'origine. Des pièces inadéquates entraînent quasi inévitablement des retards dans l'appréciation et le règlement des demandes.

3.1.5 Il faut établir un lien entre le dommage et l'événement. Lorsque l'on connaît la répartition des hydrocarbures et que le bien en question est manifestement à proximité, il peut être suffisant de simplement indiquer l'endroit où le dommage s'est produit. Lorsqu'il reste des doutes, il convient de conserver des échantillons des hydrocarbures qui ont causé le dommage aux fins d'une analyse chimique.

3.2 Exemples types

3.2.1 Afin de montrer la manière dont les principes généraux ont été appliqués dans le passé et de mettre en évidence certaines des implications, des exemples précis de dommages aux biens sont donnés ci-dessous.

3.2.2 Les dispositifs flottants, les filets soulevés, les éperviers, les pièges à poisson fixes au-dessus de l'eau risquent davantage d'être contaminés par les hydrocarbures qui flottent alors que les lignes, les dragues et les chaluts de fond sont d'ordinaire bien protégés à condition qu'ils ne soient pas levés à un endroit mazouté ou touché par des hydrocarbures engloutis. En conséquence, le remplacement de filets mazoutés et d'autres pièces d'appareils de pêche fait couramment l'objet d'une demande après un événement de pollution par des hydrocarbures. Toutefois, le nettoyage est souvent une solution viable suivant la valeur résiduelle des filets ou des appareils et compte tenu de leur âge. Lorsque l'événement a une plus grande portée et que de nombreux filets ont été endommagés, l'indisponibilité des filets peut entraîner un manque à gagner de nature secondaire. Lorsque les hydrocarbures en surface ne présentent plus de menace de contamination, il est possible de réduire au minimum ce manque à gagner en veillant à ce que les pêcheurs touchés reprennent le travail dans les meilleurs délais, ce qui est possible soit par le nettoyage, soit par le remplacement, la solution permettant de résoudre le problème le plus rapidement étant retenue.

3.2.3 Les problèmes peuvent être plus graves lorsque les cages à filets utilisées pour la mariculture ont été souillées et que des filets propres supplémentaires sont nécessaires pour conserver les stocks pendant que les filets souillés sont nettoyés ou remplacés. Dans certains cas, les filets peuvent s'auto-nettoyer si la période de récolte est suffisamment lointaine. Dans d'autres, il faut les nettoyer un par un, cage par cage, suivant la méthode couramment utilisée pour retirer les salissures marines. Un entretien régulier de ce type peut parfois coïncider avec l'enlèvement des hydrocarbures, ce qui permet de réduire au minimum les frais de nettoyage.

3.2.4 Un problème se pose lorsqu'il n'est pas possible de nettoyer les filets par exemple dans le cas des filets à mailles fines utilisés pour élever les poissons juvéniles. Le coût de remplacement risque d'être supérieur à la valeur dépréciée d'un filet de ce type notamment s'il a plusieurs années. Bien qu'en principe le montant de l'indemnité versée ne doive pas être supérieur à la valeur dépréciée du filet, il n'en est pas toujours ainsi. Par exemple, un pêcheur peut ne pas avoir les moyens financiers de compenser la différence entre la valeur dépréciée et le prix d'un nouveau filet. L'absence d'un filet de remplacement peut donc se traduire par une capacité de gain moindre de sorte que sa situation économique est en fait plus mauvaise que celle dans laquelle il se serait trouvé si l'événement ne s'était pas produit.

3.2.5 Sauf dans les cas de contamination grave, le nettoyage des structures d'appui de la mariculture devrait être fait in situ. Les demandes exigeant le démantèlement et le réassemblage des installations afin d'atteindre les poches inaccessibles d'hydrocarbures pris dans la structure risquent d'entraîner des coûts du même ordre que ceux liés à la construction d'une nouvelle installation, voire souvent supérieurs au degré du dommage que le nettoyage est destiné à éviter c'est-à-dire la contamination du stock placé dans les cages. Il est d'ordinaire possible de nettoyer les flotteurs mazoutés de manière satisfaisante pour s'assurer que des quantités importantes d'hydrocarbures ne continuent pas à se déverser. Toute souillure résiduelle peut être laissée pour qu'elle disparaisse naturellement, car elle n'affecte pas la fonction des flotteurs. De nouveau, il peut être possible d'enlever les hydrocarbures parallèlement au nettoyage régulier des salissures marines.

3.2.6 Il est généralement possible de nettoyer à flot les embarcations mazoutées de façon satisfaisante en utilisant des chiffons imbibés de kérosène. Plus les hydrocarbures sont retirés

rapidement, moins il y aura de souillures résiduelles. Les souillures peuvent poser un problème particulier sur les embarcations en matière plastique renforcée de verre. Des demandes sont souvent présentées parce que les embarcations se sont patinées et ont été repeintes mais elles sont rarement justifiées. S'il peut être prouvé que ces opérations étaient nécessaires et raisonnables, il faudrait tenir compte lors du règlement d'une demande de cette nature, des économies réalisées au niveau de l'entretien ordinaire de l'embarcation et de toute amélioration apportée à son état général à la suite des travaux. Les nouvelles constructions placées sur des cales qui risquent d'être mazoutées peuvent constituer une exception à cette règle générale et en fonction du niveau de préparation et du nombre de couches appliquées, un traitement spécial peut s'imposer afin de remettre la coque en état. Les demandes présentées pour remplacer les aussières d'amarrage et certains types de défenses mazoutées qu'il n'est pas facile de nettoyer sont généralement acceptées afin d'éviter des dommages supplémentaires dus à une contamination secondaire de la coque ou du pont.

3.2.7 Le coût des mesures raisonnables prises pour nettoyer une installation industrielle contaminée par des hydrocarbures qui ont pénétré dans les prises d'eau serait généralement justifié. Les opérations de nettoyage peuvent entraîner le démontage des filtres ou dans les cas plus graves, l'enlèvement des hydrocarbures qui se sont logés dans les tubes de condensation. Toutefois, il ressort d'événements préalables que certains types d'installations industrielles peuvent tolérer un certain niveau d'hydrocarbures dispersés sans que les effets délétères soient trop importants, les hydrocarbures passant simplement rapidement dans le système.

3.2.8 Des installations côtières comme des maisons, des caravanes et des voitures ont de temps à autre été physiquement contaminées par des hydrocarbures transportés à l'intérieur des terres sous forme de particules en suspension dans l'atmosphère. Lorsqu'il ne suffit pas de nettoyer les installations pour réparer le dommage consécutif, on estime que le coût de les repeindre est raisonnable. Au moment d'examiner des demandes de ce type, il faudrait tenir compte de toute amélioration de l'état du bien (et de toute augmentation de sa valeur) résultant des travaux effectués et des économies réalisées au niveau de l'entretien périodique.

3.2.9 Les hydrocarbures dispersés par le vent sur des terres arables et des pâturages peuvent aussi causer un dommage. Bien qu'il soit d'ordinaire impossible de remplacer les cultures parce que la saison de croissance est fixe et qu'une demande pourrait être présentée au titre du manque à gagner, il est possible d'utiliser des engrais pour favoriser la régénération des terres en accélérant la dégradation naturelle des hydrocarbures. Le coût des engrais, pour leur application et le labourage ultérieur des terres, serait normalement justifié. Si ces effets sur les récoltes et les pâturages sont de longue durée, des demandes supplémentaires pour adapter d'autres terres et prévoir des modes de gestion du bétail différents, peuvent aussi être acceptables.

4 Conclusions

4.1 Les critères retenus pour déterminer la recevabilité des demandes présentées au titre d'opérations de nettoyage devraient avant tout reposer sur une évaluation technique objective qui tienne compte du sort et des effets vraisemblables des hydrocarbures déversés et des chances de succès des mesures prises pour lutter contre le déversement.

4.2 Le coût du nettoyage et de l'évacuation devrait être raisonnable et fondé sur les taux commerciaux en vigueur ou sur le coût de services analogues.

4.3 Les entreprises de nettoyage commerciales chargées de procéder au nettoyage, sans savoir si ce dernier sera ou non efficace, peuvent avoir du mal à recouvrer leurs frais.

4.4 L'indemnisation des dommages causés aux biens à la suite d'un déversement d'hydrocarbures devrait, dans la mesure du possible, reposer sur le principe selon lequel la situation économique du demandeur ne devrait pas être meilleure ou pire que celle qu'il aurait connue si le déversement ne s'était pas produit.

4.5 Lorsqu'il n'est pas possible de nettoyer ou de réparer le bien endommagé ou lorsque le coût inhérent à ces opérations est supérieur au coût de remplacement, le remplacement peut être justifié bien qu'il faille tenir compte de l'âge du bien et de l'état dans lequel il se trouvait avant le déversement.

4.6 Les demandeurs devraient clairement prouver le dommage, le montant de la perte et prouver que le dommage a été causé par un événement de pollution par les hydrocarbures donné.
