



FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE 1992
POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES

COMITÉ EXÉCUTIF
32ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.32/4/Add.1
7 février 2006
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

PRESTIGE

Enlèvement des hydrocarbures de l'épave

Note de l'Administrateur

Résumé:

Le Gouvernement espagnol a présenté une demande d'un montant total de €109,2 millions (£75 millions) au titre des dépenses afférentes aux opérations d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave du *Prestige*, y compris les dépenses concernant les travaux et les études préparatoires. À sa session d'octobre 2005, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si la demande était recevable en principe. Il a décidé de différer sa décision sur la recevabilité de la demande mais a chargé l'Administrateur de collaborer avec le Gouvernement espagnol pour étudier tous les éléments de la demande afin d'identifier d'éventuels éléments recevables et d'évaluer le montant recevable de ces éléments pour que le Comité les examine à une session ultérieure. Trois réunions se sont tenues avec les représentants du Gouvernement espagnol.

La Commission européenne a octroyé au Gouvernement espagnol quelque €3,9 millions (£58 millions) pour couvrir les dépenses afférentes aux opérations d'enlèvement des hydrocarbures, y compris aux études et aux travaux préparatoires menés en 2003. De ce fait, le Gouvernement espagnol a ramené sa demande à €24,2 millions (£16,5 millions).

Comme suite à son examen, l'Administrateur a identifié un certain nombre d'activités menées en 2003 pour lesquelles il estime que les dépenses sont en principe recevables. Les activités menées en 2004 concernent, elles, toutes les opérations proprement dites d'enlèvement des hydrocarbures de la section avant de l'épave et l'introduction d'agents nutritifs dans les citernes afin de renforcer la biodégradation de tous les résidus mazoutés une fois l'essentiel des hydrocarbures retiré. L'Administrateur est d'avis que, sur la base des critères de recevabilité adoptés par l'Assemblée du Fonds de 1992, les dépenses afférentes à ces activités sont en principe irrecevables.

Mesures à prendre:

Décider si certains éléments de la demande concernant les dépenses afférentes aux opérations d'enlèvement des hydrocarbures sont recevables en principe en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

1 L'opération d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave coulée

- 1.1 Alors qu'il transportait une cargaison de fuel-oil lourd qui était initialement de 77 972 tonnes, le *Prestige* s'est brisé en deux avant de couler à quelque 260 kilomètres à l'ouest de Vigo (Espagne), la partie avant sombrant par 3 500 mètres de fond et la partie arrière par 3 830 mètres. Un robot sous-marin habité a été utilisé pour obturer et colmater provisoirement les fissures dans le but de réduire le plus possible les fuites d'hydrocarbures, dont le débit, selon les estimations, est passé à moins de 20 litres par jour.
- 1.2 Le Gouvernement espagnol a mis en place une Commission scientifique pour examiner les différentes méthodes possibles de prise en charge de l'épave. Cette commission a retenu deux solutions possibles, à savoir l'extraction des hydrocarbures demeurés à bord de l'épave par pompage et le confinement de l'épave dans une structure en béton ou en acier.
- 1.3 Les enquêtes réalisées en 2003 ont permis d'établir qu'il restait 13 100 tonnes d'hydrocarbures dans la section avant et 700 tonnes dans la section arrière, avec un pourcentage d'erreur inférieur à 10 %, selon le document présenté par la délégation espagnole au Comité exécutif (document 92FUND/EXC.22/8/2, paragraphe 3.2).
- 1.4 En décembre 2003, après plusieurs essais en Méditerranée puis sur l'emplacement de l'épave, le Gouvernement espagnol a décidé qu'il faudrait enlever la cargaison restée à bord, à l'aide d'un système de va-et-vient de conteneurs en aluminium remplis par gravité par des orifices forés dans les citernes. Le Gouvernement espagnol et la compagnie pétrolière espagnole Repsol YPF ont signé un contrat en vue de l'enlèvement des hydrocarbures restés à bord du *Prestige*. Les opérations d'enlèvement des hydrocarbures, qui ont commencé en mai 2004, ont été achevées en septembre 2004. Quelque 13 000 tonnes de cargaison ont été retirées de la partie avant de l'épave, après quoi on a introduit des agents nutritifs dans les citernes pour faciliter la biodégradation des résidus mazoutés. Il n'a été fait aucune tentative pour enlever ou traiter les 700 tonnes restées dans la section arrière.
- 1.5 Le Gouvernement espagnol a soumis une demande d'indemnisation d'un montant de €109,2 millions (£75 millions) pour les dépenses afférentes aux opérations d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave du *Prestige*, notamment aux travaux de préparation et aux essais de faisabilité effectués en Méditerranée et sur l'emplacement de l'épave. En février 2006, cette demande a été ramenée à €24,2 millions (£16,5 millions).
- 1.6 Dans le présent document, les éléments de la demande du Gouvernement espagnol sont étudiés en fonction des critères de recevabilité du Fonds de 1992.

2 Examen de la question par le Comité exécutif du Fonds de 1992 à sa session d'octobre 2005

- 2.1 À sa session d'octobre 2005, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si la demande du Gouvernement espagnol, d'un montant à l'époque de €109,2 millions (£75 millions), présentée au titre des opérations d'enlèvement des hydrocarbures du *Prestige* était recevable en application des critères du Fonds de 1992 tels qu'énoncés dans le Manuel des demandes d'indemnisation de ce Fonds, pour déterminer notamment si ces opérations étaient techniquement raisonnables. L'examen du Comité reposait sur les documents présentés par l'Administrateur et par la délégation espagnole (documents 92FUND/EXC.30/9/2 et 92FUND/EXC.30/9/3 respectivement).
- 2.2 Le document présenté par l'Administrateur comprenait un résumé des sinistres antérieurs dont les FIPOL avaient eu à connaître et au cours desquels des navires avaient sombré (document 92FUND/EXC.30/9/2, section 2).
- 2.3 L'Administrateur avait demandé à l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) de donner un avis au Fonds de 1992 afin de déterminer si les opérations en question

étaient techniquement raisonnables, compte tenu des circonstances particulières du sinistre et des données disponibles au moment où il a été décidé d'entreprendre lesdites opérations, et si les dépenses engagées et le rapport coût-bénéfice obtenu ou escompté étaient raisonnables.

- 2.4 Le Gouvernement espagnol a sollicité l'avis de M. Michel Girin, Directeur du Centre de documentation de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE) (France), du Professeur Lucien Laubier, Directeur de l'Institut océanographique de Paris (IOP) (France) et de M. Ezio Amato, Directeur de l'Istituto Centrale per la Ricerca Scientifica e Tecnologica Applicata al Mare (ICRAM) (Italie) sur la nécessité, du point de vue écologique et social, de s'occuper de l'épave du *Prestige*.
- 2.5 Les deux rapports ont été intégralement reproduits dans les annexes I et II du document 92FUND/EXC.30/9/2.
- 2.6 Le Comité a relevé que l'Administrateur avait reconnu l'exploit technique notable et novateur que Repsol YPF et ses partenaires avaient réalisé en réussissant à récupérer 13 000 tonnes d'hydrocarbures à une profondeur de plus de 3 500 mètres. Il a cependant également noté que selon l'Administrateur il avait été important que le Fonds de 1992 examine la demande du Gouvernement espagnol exclusivement au regard des critères de recevabilité établis par l'Assemblée du Fonds de 1992. À cet égard, référence avait été faite à la définition des 'mesures de sauvegarde' donnée à l'article 1, paragraphe 7 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, à savoir 'toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution' (voir l'article 1, paragraphe 2 de la Convention de 1992 portant création du Fonds). Il a également été noté que les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation au titre des coûts des mesures de sauvegarde prises avaient été élaborés en 1994 par le 7ème Groupe de travail intersessions du Fonds de 1971, approuvés en 1994 par l'Assemblée du Fonds de 1971 et adoptés en 1996 par l'Assemblée du Fonds de 1992 (Résolution n°3 du Fonds de 1992, document 92FUND/A.1/34, annexe II) et qu'ils étaient repris comme suit dans le Manuel des demandes d'indemnisation^{<1>}:

Les demandes d'indemnisation au titre des coûts des mesures visant à prévenir ou à limiter un dommage par pollution sont évaluées sur la base de critères objectifs. Ce n'est pas parce qu'un Gouvernement ou un autre organisme public a décidé de prendre certaines mesures que celles-ci sont raisonnables aux fins d'une indemnisation au sens des Conventions. Pour évaluer leur justification technique, il est tenu compte des données disponibles au moment où les décisions ont été prises. Toutefois, les responsables des opérations doivent constamment revoir ces décisions en fonction de l'évolution de la situation et de l'obtention de conseils d'ordre technique.

- 2.7 Le Comité a noté que tant l'ITOPF que l'équipe d'experts désignés par le Gouvernement espagnol avaient estimé que l'abandon des hydrocarbures sur place se traduirait sans doute par des fuites lentes d'hydrocarbures s'échappant de l'épave pendant de nombreuses années et entraînant la production de boulettes de goudron très dispersées sur une vaste superficie de l'Océan atlantique, qui auraient pu, au gré des vents et des courants, toucher le littoral, en particulier les côtes de Galice et de Cantabrie, en Espagne. Par ailleurs, il a été noté que s'il est vrai que les experts commis par le Gouvernement espagnol n'excluaient pas la possibilité d'un rejet important d'hydrocarbures sous l'effet d'un séisme, l'ITOPF appelait l'attention sur les exemples d'épaves immergées en eau profonde depuis plus de 30 ans qui indiquaient la faible probabilité qu'un rejet d'ampleur catastrophique se produise.

<1>

Ce texte figure aux pages 18 et 19 de l'édition 2002 du Manuel et apparaît aussi, en des termes identiques, dans l'édition d'avril 2005 du Manuel (page 21) qui a été adoptée par l'Assemblée du Fonds de 1992 à sa 9ème session, tenue en octobre 2004.

- 2.8 Il a été noté que les deux groupes d'experts reconnaissaient qu'il était impossible de chiffrer en termes monétaires l'étendue des dommages susceptibles d'être causés par la pollution au cas où les hydrocarbures n'auraient pas été enlevés de l'épave mais, dans le scénario le plus vraisemblable, le rejet de ces hydrocarbures n'aurait pas constitué une menace grave pour les ressources marines. Cependant, alors que l'ITOPF concluait que les boulettes de goudron venues s'échouer sur le littoral auraient été retirées par les autorités locales en même temps que les autres débris courants, les experts commis par le Gouvernement espagnol faisaient valoir que les coûts de ce nettoyage auraient été considérables et que, du fait de la prescription prévue par les dispositions des Conventions de 1992, leur remboursement n'aurait pas été possible à terme. Le Comité a noté que, bien que l'Administrateur ait reconnu que les dépenses liées à des opérations de nettoyage de la pollution effectuées six ans après la date du sinistre n'auraient pas pu être remboursées en vertu des Conventions de 1992, le coût total de ces opérations n'aurait guère été élevé par rapport au coût des opérations d'enlèvement des hydrocarbures restés dans l'épave.
- 2.9 Il a été noté que les avis des deux groupes d'experts se distinguaient principalement en ceci que les experts désignés par le Gouvernement espagnol prenaient en compte les répercussions sociales qu'aurait pu avoir le fait d'abandonner les hydrocarbures sur place, tandis que l'ITOPF s'intéressait uniquement aux critères de recevabilité du Fonds de 1992 qui ne prend pas en compte les incidences sociales sans caractère économique. Il a été noté que pour la même raison, l'Administrateur n'avait pas tenu compte de ces effets quand il avait examiné la question de la recevabilité.
- 2.10 Le Comité a noté que l'Administrateur avait pensé, comme l'ITOPF et les experts désignés par le Gouvernement espagnol, qu'il était peu probable qu'un rejet catastrophique d'hydrocarbures se produise et que toute fuite provenant de l'épave prendrait sans doute la forme d'écoulements lents de faibles quantités et que, bien qu'il existe un risque réel que ces rejets atteignent les zones de culture de fruits de mer en Galice et les plages touristiques des îles situées dans l'Atlantique, il aurait fallu un rejet substantiellement plus important pour causer des dommages à ces ressources.
- 2.11 Le Comité a noté que compte tenu de ce qui précède, l'Administrateur avait estimé que les hydrocarbures restés dans les sections immergées du *Prestige* ne représentaient pas une menace de pollution importante et que les coûts des opérations d'enlèvement des hydrocarbures étaient disproportionnés par rapport aux conséquences environnementales et économiques qu'aurait pu avoir le fait de les laisser dans l'épave et que, pour cette raison, l'Administrateur avait considéré que la demande du Gouvernement espagnol ne répondait pas aux critères de recevabilité définis par les organes directeurs des FIPOL, à savoir que les opérations devraient être raisonnables d'un point de vue technique objectif.
- 2.12 La délégation espagnole a déclaré que la demande de €109,2 millions présentée incluait, en plus des dépenses afférentes à l'enlèvement des hydrocarbures proprement dit, des éléments potentiellement recevables, notamment les dépenses concernant la commission consultative scientifique, la surveillance des fuites d'hydrocarbures provenant de l'épave et les études de faisabilité de l'enlèvement des hydrocarbures, éléments que les experts du Fonds pouvaient évaluer séparément. La délégation espagnole a souligné que l'ITOPF avait conclu dans son rapport qu'il y avait un risque réel que les hydrocarbures s'échappant de l'épave atteignent la Galice. Elle a fait valoir que cela aurait pu avoir un effet grave sur les ressources halieutiques. Elle a également souligné que les îles au large de la côte d'Espagne, qui étaient très vulnérables et étaient très protégées du point de vue environnemental, auraient pu être touchées. En réponse à diverses interventions, la délégation espagnole a indiqué que la décision de retirer les hydrocarbures de l'épave avait été prise après qu'une commission consultative scientifique composée de plus d'une quarantaine d'experts internationalement réputés a délibéré et donné un avis. La délégation a souligné que le Comité exécutif avait été régulièrement informé des opérations d'enlèvement des hydrocarbures et qu'aucune opinion n'avait été exprimée contre ces opérations. Elle a également déclaré qu'à son avis, les frais d'enlèvement des hydrocarbures n'étaient pas disproportionnés compte tenu du volume d'hydrocarbures qui avait été retiré et en

comparaison avec le coût d'opérations semblables qui avaient été acceptées par les FIPOL à l'occasion de sinistres passés.

- 2.13 La délégation française a déclaré que la décision sur la recevabilité de la demande ne devait pas reposer sur le résumé du rapport établi à l'appui de la proposition de l'Administrateur qui, d'après elle, était incomplet. Cette même délégation a également déclaré qu'elle ne considérait pas que le risque posé par les hydrocarbures restant dans l'épave était faible et a fait observer que si le Gouvernement espagnol n'avait pas retiré les hydrocarbures, la pollution aurait continué pendant des dizaines d'années.
- 2.14 La délégation portugaise a déclaré qu'elle considérait que l'opération d'enlèvement des hydrocarbures était raisonnable et que la demande était recevable.
- 2.15 Plusieurs délégations ont exprimé leur sympathie au Gouvernement espagnol tout en faisant valoir que les critères de recevabilité du Fonds en ce qui concerne les mesures de sauvegarde devaient être respectés. Ces délégations ont estimé, comme l'Administrateur, que les frais d'enlèvement des hydrocarbures étaient hors de proportion avec les effets économiques et écologiques potentiels et que la demande ne répondait donc pas aux critères de recevabilité du Fonds. Il a été souligné que chaque État avait le droit de décider des mesures de sauvegarde à prendre mais que si la décision était prise sur la base de risques sociaux à caractère non économique, on ne pouvait pas en tenir compte dans l'évaluation de la recevabilité des demandes relatives aux coûts de ces mesures.
- 2.16 D'autres délégations ont fait valoir que, puisqu'il n'était pas possible de prédire avec certitude les conséquences de l'abandon des hydrocarbures dans l'épave, tout gouvernement, quel qu'il soit, aurait du mal à résister à la pression du public visant à ce que ce risque soit éliminé. Il a été souligné que de nombreux gouvernements auraient probablement agi de la même manière et que les mesures prises étaient donc raisonnables. On a également fait valoir que trois États auraient pu craindre une pollution plus grave si aucune mesure n'avait été prise, et que, par principe, les États étaient tenus de protéger l'environnement conformément aux diverses conventions des Nations Unies et que le Fonds devait revoir ses critères de recevabilité afin d'assurer leur conformité à de telles obligations. Ces délégations estimaient que la demande était recevable en principe.
- 2.17 D'autres délégations ont déclaré que même si le coût total de l'opération d'enlèvement des hydrocarbures semblait hors de proportion avec les conséquences probables, au plan écologique et économique, de l'abandon des hydrocarbures dans l'épave, il se pouvait que certaines des dépenses afférentes aux études et enquêtes aient été raisonnables jusqu'au moment où le coût véritable de l'opération d'enlèvement des hydrocarbures avait été connu. Ces délégations se sont prononcées en faveur de l'évaluation des différents éléments de la demande pour déterminer si certains étaient recevables.
- 2.18 Deux délégations ont émis l'avis que, compte tenu de l'importance de la question, il conviendrait peut-être de faire procéder à une autre étude technique pour déterminer si la décision prise avait été techniquement raisonnable.
- 2.19 Le Comité a décidé de différer toute décision sur la recevabilité de la demande, mais a chargé l'Administrateur de collaborer avec le Gouvernement espagnol afin d'examiner tous les éléments de la demande pour identifier ceux qui pourraient être recevables et afin d'en évaluer le montant recevable pour examen par le Comité à une session ultérieure (document 92FUND/EXC.30/10, paragraphe 3.7.101).

3 Financement assuré par la Commission européenne

- 3.1 Le 4 décembre 2003, la Commission des communautés européennes (Commission européenne) a décidé d'octroyer une aide à l'État espagnol pour les travaux préparatoires de caractère technique

visant l'application de solutions concernant le traitement à réserver aux hydrocarbures demeurés dans l'épave du *Prestige* telles qu'énoncées par la Commission scientifique. Le montant total de la demande était de €31 900 000 (£21,8 millions) et le montant octroyé par le Fonds de cohésion de la Commission européenne^{<2>} était de €27 115 000 (£18,5 millions), soit 85 %.

- 3.2 Le 31 mars 2005, la Commission européenne a également décidé d'octroyer une aide à l'État espagnol pour les dépenses d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave du *Prestige*. Le montant total de la demande était de €66 828 000 (£45,6 millions) et le montant octroyé par le Fonds de cohésion^{<3>} était de €56 803 800 (£38,8 millions).
- 3.3 En janvier 2006, le Gouvernement espagnol a confirmé les montants octroyés par la Commission européenne et a informé l'Administrateur qu'il avait reçu à ce jour un total de €50,9 millions (£34,7 millions) et que d'autres versements d'un montant total de €33,1 millions (£22,6 millions) étaient attendus comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

Éléments de la demande	Montant demandé €	Montant accordé par la Commission €	Montant versé à ce jour €	Montant en instance de versement €
Études préparatoires	31 900 000	27 115 000	5 423 000	21 692 000
Extraction des hydrocarbures	66 828 000	56 803 800	45 443 040	11 360 760
TOTAL	98 728 000	83 918 800	50 866 040	33 052 760

- 3.4 Grâce aux sommes accordées par la Commission européenne, le Gouvernement espagnol a ramené sa demande à €24 168 265 (£16,5 millions), dont €4 785 000 (£3,3 millions) concernent les dépenses encourues en 2003 et €19 383 265 (£13,2 millions) celles encourues en 2004.

4 Évaluation réalisée par l'Administrateur comme le Comité exécutif l'en a chargé

- 4.1 Comme le Comité exécutif l'en a chargé, l'Administrateur a procédé à un examen détaillé de tous les éléments de la demande présentée par le Gouvernement espagnol afin de dégager les éléments qui pourraient être recevables conformément aux critères des FIPOL.
- 4.2 Les dépenses des opérations d'enlèvement des hydrocarbures du navire peuvent être aisément réparties en deux grands volets, à savoir les dépenses encourues en 2003, d'un montant total de €33,1 millions (£22,6 millions), et celles encourues en 2004, d'un montant total de €76,1 millions (£51,9 millions). Les dépenses encourues en 2003 concernent les opérations de colmatage des fuites d'hydrocarbures qui continuaient de se produire dans l'épave et diverses études, notamment sur la faisabilité des différentes méthodes d'extraction des hydrocarbures de l'épave. Les dépenses encourues en 2004 concernent les opérations proprement dites d'enlèvement des hydrocarbures et l'introduction d'agents nutritifs dans les citernes de la section avant de l'épave une fois que le gros des hydrocarbures avait été enlevé, dans le but de faciliter la biodégradation des résidus mazoutés.

<2> Décision C (2003) 4693 de la Commission européenne du 4 décembre 2003

<3> Décision C (2005) 1091 de la Commission européenne du 31 mars 2005

Réunions avec le Gouvernement espagnol

- 4.3 Depuis la session d'octobre 2005 du Comité exécutif, trois réunions se sont tenues entre le Secrétariat des FIPOL et les représentants du Gouvernement espagnol pour étudier les divers éléments de la demande et échanger des vues sur leur recevabilité.
- 4.4 À une réunion tenue en janvier 2006, le Gouvernement espagnol a informé l'Administrateur que, grâce au versement reçu de la Commission européenne (voir les paragraphes 3.1 à 3.4 ci-dessus), sa demande serait ramenée de €109,2 millions (£75 millions) à €24,2 millions (£16.5 millions).
- 4.5 Au cours des discussions le Gouvernement espagnol a rappelé les dépenses afférentes aux opérations antérieures d'enlèvement d'hydrocarbures à partir d'épaves coulées acceptées par les FIPOL en les comparant aux dépenses afférentes aux opérations d'enlèvement des hydrocarbures à partir du *Prestige*; il a en particulier souligné le coût par tonne d'hydrocarbures enlevés de ces épaves comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

Sinistre	Coût de l'enlèvement des hydrocarbures <4>	Coût par tonne d'hydrocarbures récupérés	Coût de l'enlèvement des hydrocarbures selon la valeur monétaire en 2004	Coût par tonne d'hydrocarbures récupérés selon la valeur monétaire en 2004
	€	€	€	€
<i>Tanio</i> , France, 1980	22 644 000	2 264	62 855 291	6 286
<i>Yuil N°1</i> , République de Corée, 1995	4 736 000	7 069	5 288 937	7 894
<i>Osung N°3</i> , République de Corée, 1997	4 736 000	175 407	5 338 753	197 732
<i>Prestige</i> , Espagne, 2002	109 200 000	7 913	109 200 000	7 913

- 4.6 Le Gouvernement espagnol a fait valoir que le coût par tonne d'hydrocarbures récupérés de l'épave du *Prestige* était très proche du coût par tonne d'hydrocarbures récupérés dans les affaires du *Tanio* et du *Yuil N°1*, tous ces coûts étant bien plus bas que celui enregistré pour le sinistre de l'*Osung N°3*. Le Gouvernement espagnol maintient donc que les coûts des opérations d'enlèvement des hydrocarbures du *Prestige* ne sont pas disproportionnés par rapport à ceux enregistrés dans d'autres sinistres.
- 4.7 Le Gouvernement espagnol a par ailleurs maintenu que le Fonds de 1992 devrait étudier la question de la proportionnalité du coût des opérations sur la base de la demande révisée et a fait observer que le coût par tonne d'hydrocarbures retirés de l'épave s'en trouve réduit à €1 751, un coût bien inférieur à celui enregistré dans les sinistres antérieurs.
- 4.8 L'Administrateur est néanmoins d'avis que le coût par tonne d'hydrocarbures récupérés, même s'il s'agit d'un paramètre utile pour évaluer la rentabilité d'une opération, n'est pas l'élément prépondérant à retenir pour déterminer, en fonction des critères de recevabilité des FIPOL, s'il

<4> À l'exception du sinistre du *Prestige*, les sommes citées sont celles évaluées par les FIPOL. Les montants en livres sterling ont été convertis en euros sur la base d'un taux de change de €=£0,6823.

était raisonnable ou non de décider de retirer les hydrocarbures d'une épave, ce qu'il faut plutôt évaluer étant le coût global de l'opération par rapport aux conséquences économiques et environnementales de l'abandon des hydrocarbures dans l'épave.

- 4.9 Au moment d'évaluer si l'opération menée avait été techniquement raisonnable ou non, il faut, selon l'Administrateur, tenir compte de l'emplacement de l'épave et des ressources sensibles se trouvant éventuellement à proximité.
- 4.10 S'agissant du *Tanio*, la section de proue de l'épave se trouvait sous 90 m d'eau, à quelque 56 km au large de la côte bretonne, côte dont dépendaient d'importantes activités ostréicoles et touristiques. Dans le cas du *Yuil N°1*, le navire a sombré par 70 mètres de fond, à 10 kilomètres à peine de la côte coréenne, dans une région de pêche et de mariculture intenses, notamment de culture en surface des algues. Les hydrocarbures restant dans l'une et l'autre épaves risquaient donc de causer de graves dommages économiques.
- 4.11 Le coût très élevé par tonne d'hydrocarbures retirés de l'*Osung N°3* était dû au fait que l'on a finalement constaté qu'il ne restait que 27 tonnes d'hydrocarbures dans l'épave alors qu'au moment de décider de lancer l'opération on avait d'abord cru qu'il en restait quelque 1 400 tonnes. Mais, par suite de la sensibilité écologique et économique de la région où l'épave gisait, les experts coréens ont conclu que tout autre écoulement à partir de l'épave risquait de provoquer des dommages évalués à €64 millions (£43,4 millions). Dans ce contexte, de l'avis de l'Administrateur, le coût global des opérations d'enlèvement des hydrocarbures, qui se montait à €4,7 millions (£3,2 millions), n'était pas disproportionné. Lorsqu'il est apparu que la quantité d'hydrocarbures à bord était bien moindre que prévu, le Comité exécutif du Fonds de 1971 a estimé que sur la base des informations disponibles avant le début des opérations, il avait été raisonnable de prendre des mesures pour enlever les hydrocarbures et a décidé que les demandes au titre des dépenses afférentes à ces opérations étaient en principe recevables.

Examen de la question par l'Administrateur

- 4.12 L'Administrateur continue de penser que les coûts de l'opération proprement dite d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave du *Prestige* étaient disproportionnés par rapport aux conséquences économiques et environnementales qu'aurait pu avoir l'abandon des hydrocarbures dans l'épave et que de ce fait, la demande du Gouvernement espagnol ne satisfait pas aux critères de recevabilité du Fonds de 1992, qui veulent que l'opération soit raisonnable d'un point de vue technique objectif.
- 4.13 L'Administrateur relève qu'au début de 2003, la Commission scientifique avait proposé que les hydrocarbures soient retirés de l'épave et qu'en février 2003, le Gouvernement espagnol avait demandé à la société Repsol YPF de prendre la tête du projet d'enlèvement des hydrocarbures. Repsol YFP a alors entrepris plusieurs études qui ont abouti à la présentation à Madrid, le 30 avril 2003, des options qui s'offraient pour récupérer les hydrocarbures ainsi que des estimations des coûts. Deux possibilités ont été avancées. La première consistait à utiliser, pour récupérer les hydrocarbures, un va-et-vient de sacs souples dont le coût était évalué à €48,1 millions (£32,8 millions). La deuxième option impliquait de construire et d'installer au fond de l'eau un sarcophage au-dessus de l'épave pour enfermer les hydrocarbures qui s'échapperaient avant de les pomper vers la surface. Le coût de cette solution était estimé à €59,5 millions (£40,6 millions). Les coûts des études préparatoires initiales étaient estimés à environ €10 millions (£6,8 millions).
- 4.14 L'Administrateur estime que le 30 avril 2003, le coût très élevé de l'opération d'enlèvement des hydrocarbures par rapport aux effets économiques et environnementaux potentiels de l'abandon des hydrocarbures dans l'épave était évident, et que les dépenses encourues après cette date étaient donc pour l'essentiel irrecevables. Toutefois, sur la base des informations apportées dans les pièces fournies à l'appui de la demande, l'Administrateur considère qu'un certain nombre d'éléments des dépenses encourues au début de 2003 sont en principe recevables. Il considère

également que le coût des travaux entrepris en juillet et en août 2003 pour achever le colmatage de l'épave est en principe recevable.

Colmatage de l'épave

- 4.15 Entre décembre 2002 et février 2003, l'institut océanographique français IFREMER a aidé les autorités espagnoles à procéder à des études limitées de l'épave et à colmater les fuites d'hydrocarbures s'en échappant. Ce travail a été effectué au moyen du bathyscaphe habité *Nautile*. Le Fonds de 1992, dans son évaluation des demandes antérieures du Gouvernement espagnol, a déjà accepté les dépenses, d'un montant total de € millions (£4,1 millions), afférentes aux travaux menés par l'IFREMER.
- 4.16 Lorsque Repsol YFP a été chargé en février 2003 de prendre la tête des opérations concernant la question des hydrocarbures restant dans l'épave, il a été décidé de poursuivre le colmatage pour mettre fin aux fuites d'hydrocarbures dont l'IFREMER ne s'était pas déjà occupé et de procéder à des réparations permanentes pour les fuites qui avaient été temporairement colmatées par cet institut. La société Repsol YFP a décidé, pour des raisons de sécurité, d'utiliser un véhicule télécommandé pour ces travaux. Grâce à ces opérations de colmatage secondaire, le rythme global d'échappement des hydrocarbures de l'épave avait été, selon les informations fournies, ramené de 700 à 10 litres par jour. L'Administrateur estime que les opérations de colmatage secondaire constituaient une mesure de sauvegarde raisonnable et que les coûts y afférents étaient proportionnels aux risques et donc recevables en principe.

Calcul de la quantité d'hydrocarbures restant dans l'épave

- 4.17 Le volume d'hydrocarbures restant dans les deux sections a été calculé au moyen d'un "Reservoir Performance Monitor", un appareil utilisé dans la prospection pétrolière pour mesurer les niveaux de débit de pétrole dans les puits. L'appareil a été modifié pour pouvoir être utilisé à partir d'un véhicule télécommandé sous-marin. Il a permis de mesurer avec exactitude la quantité d'hydrocarbures se trouvant dans les sections arrière et avant de l'épave.
- 4.18 L'Administrateur estime que les dépenses afférentes à l'utilisation de cet appareil sont recevables en principe, dans la mesure où il était utile de connaître la quantité d'hydrocarbures restant dans l'épave et la quantité déjà déversée pour évaluer l'étendue d'une éventuelle future menace de pollution.

Analyse de l'intégrité de la structure de l'épave

- 4.19 Une étude sous-marine de l'épave a été entreprise pour déceler les atteintes qui auraient pu être portées à l'intégrité de sa structure à l'occasion du naufrage et du choc sur le fond de la mer et pour déterminer ainsi si l'épave était à même de supporter les travaux prévus, notamment le forage nécessaire à l'installation des valves qui serviraient à l'extraction des hydrocarbures. L'étude impliquait l'utilisation à partir du véhicule télécommandé d'une jauge sous-marine d'épaisseur du métal et du revêtement ainsi qu'une analyse informatique des éléments finis. Il est ressorti de cette étude que le choc sur le fond de la mer avait eu peu d'effet sur l'intégrité de la structure de l'épave et que l'effet des forages de trous dans le pont ou la coque serait pour l'essentiel négligeable.
- 4.20 Selon l'Administrateur, les informations obtenues sur l'intégrité de l'épave avaient permis non seulement de vérifier que les opérations d'enlèvement des hydrocarbures pouvaient être effectuées en toute sécurité mais également d'évaluer les risques de pollution liés à la corrosion à long terme et la probabilité de dommages structurels. L'Administrateur considère donc que les dépenses afférentes à cette étude sont en principe recevables.

Étude bathymétrique de l'épave et du fond environnant

- 4.21 Cette étude a été effectuée pour déterminer la véritable orientation de l'épave par rapport au fond de la mer et les conditions géotechniques autour de l'épave, y compris la résistance et la sismicité du fond. Bien que cette étude ait avant tout été entreprise dans la perspective de la récupération des hydrocarbures, les données obtenues devaient être utiles pour calculer la quantité d'hydrocarbures restant dans l'épave et la stabilité de cette dernière et ainsi évaluer l'ensemble des risques. L'Administrateur considère donc que les dépenses afférentes à l'étude bathymétrique et topographique sont en principe recevables, dans la mesure où elles ont aidé à évaluer la menace de pollution que posait l'épave.

Études océanographiques

- 4.22 Des mesures des courants marins, de la température de la mer et de sa salinité ont été entreprises à proximité de l'épave. Bien que les données obtenues visaient essentiellement à évaluer la stabilité du va-et-vient et du sarcophage envisagés pour la récupération des hydrocarbures, certaines des informations étaient nécessaires pour mesurer la quantité d'hydrocarbures restant dans l'épave et la stabilité de cette dernière. L'Administrateur considère que les dépenses afférentes à ces études océanographiques sont en principe recevables, dans la mesure où elles ont aidé à évaluer la menace de pollution que posait l'épave.

Études de la cargaison d'hydrocarbures à bord de l'épave

- 4.23 Diverses études ont été menées en Espagne, en Norvège et au Canada pour étudier les propriétés physiques, chimiques et rhéologiques des hydrocarbures constituant la cargaison. Ces études visaient à déterminer le comportement des hydrocarbures dans les conditions régnant à l'endroit où gisait l'épave, en particulier le rythme auquel ils s'écoulaient des citernes. L'Administrateur considère que les informations obtenues sur les propriétés des hydrocarbures dans les conditions régnant sur cette partie du sol sous-marin devaient aider à évaluer à court et long terme la tendance des hydrocarbures à s'écouler des brèches et des fissures. Il estime donc que les coûts afférents à ces études sont en principe recevables.

Coûts recevables des opérations menées en 2003

- 4.24 Le coût total du colmatage de l'épave et des diverses études visées aux paragraphes 4.15 à 4.23 ci-dessus, notamment l'élaboration de la technologie propre au véhicule télécommandé et la mise au point des instruments de mesure s'est élevé à quelque €1,3 millions (£7,7 millions). Toutefois un complément d'analyse de ces éléments de demande s'impose avant que l'on puisse procéder à une évaluation détaillée des quantités recevables.

Dépenses irrecevables

- 4.25 L'Administrateur considère comme non recevables les autres dépenses encourues en 2003, d'un montant total de €21,8 millions (£14,9 millions), qui concernent les études techniques de base relatives aux deux méthodes alternatives proposées pour l'extraction des hydrocarbures et les essais pilotes et essais sur le terrain des navettes, car ces dépenses ont été encourues après que l'on s'est rendu compte du coût très élevé de ces opérations par rapport aux effets économiques et environnementaux potentiels de l'abandon des hydrocarbures dans l'épave. Il considère pour la même raison que les dépenses encourues en 2004, qui concernent les opérations proprement dites de récupération des hydrocarbures, sont irrecevables.

Conclusions de l'Administrateur

- 4.26 Sur la base d'un examen détaillé des différents éléments de la demande présentée par le Gouvernement espagnol au titre des dépenses afférentes à l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave du *Prestige*, l'Administrateur a conclu qu'un certain nombre d'éléments de cette demande

correspondant à des dépenses encourues en 2003 semblent être en principe recevables. Le coût total de ces éléments susceptibles d'être recevables est de quelque €1,3 millions (£7,7 millions), mais une analyse complémentaire plus détaillée de ces éléments de la demande serait nécessaire pour pouvoir déterminer dans quelle mesure ces éléments concernent le risque que posaient les hydrocarbures contenus dans l'épave et pouvoir ainsi évaluer le montant recevable. Toutefois, grâce à l'aide versée par la Commission européenne, la demande au titre des dépenses encourues en 2003 a été ramenée à € 785 000 (£3,3 millions). Cette réduction devrait être prise en compte dans le calcul du montant total de la réparation due au Gouvernement espagnol en vertu des Conventions de 1992.

- 4.27 L'Administrateur continue de penser que les dépenses encourues en 2004, d'un montant total de €76,1 millions (£51,9 millions), qui portent sur les opérations proprement dites d'enlèvement des hydrocarbures et l'introduction d'agents nutritifs dans des citernes de la section avant de l'épave, une fois que l'essentiel des hydrocarbures a été extrait, ne sont pas en principe recevables car ces dépenses sont hors de proportion avec les conséquences économiques et écologiques potentielles de l'abandon des hydrocarbures dans l'épave. Grâce à l'aide versée par la Commission européenne, la demande au titre des dépenses afférentes aux opérations menées en 2004 a été ramenée à €19 383 265 (£13,2 millions). Si le coût effectif des opérations d'enlèvement des hydrocarbures avait été de ce montant, l'Administrateur reconnaît qu'il aurait été davantage proportionnel aux conséquences économiques et écologiques potentielles. Mais, il est d'avis qu'au moment d'étudier la recevabilité de la demande, le caractère techniquement raisonnable de l'opération et le caractère proportionné de son coût par rapport aux conséquences économiques et environnementales potentielles, il faut tenir compte du coût total de l'opération d'enlèvement des hydrocarbures par rapport aux coûts restants une fois déduit le montant octroyé par la Commission européenne. L'Administrateur conclut donc que la demande au titre des dépenses encourues en 2004, même après réduction, est irrecevable.

5 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document;
- b) décider si certains des éléments de la demande au titre des dépenses afférentes aux opérations d'enlèvement des hydrocarbures sont en principe recevables;
- c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées en ce qui concerne cette demande.
