



SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAITRE

PRESTIGE

Note présentée par l'Espagne

Résumé:	Le présent document contient des renseignements sur la renonciation qu'un fort pourcentage de pêcheurs touchés par le sinistre a expressément faite à toute action ou indemnité à laquelle ces pêcheurs pourraient prétendre à l'encontre de l'État espagnol et du FIPOL, sur la décision judiciaire du 20 mai 2005 rendue par le tribunal d'instruction n° 1 de Corcubion, sur la demande d'indemnisation que l'État espagnol a formée contre le Fonds de 1992 ainsi que sur les circonstances touchant la recevabilité des dépenses au titre de l'extraction des hydrocarbures contenus dans l'épave du <i>Prestige</i> .
Mesures à prendre:	Prendre note des renseignements contenus dans le présent document, et en particulier, reconnaître la recevabilité de la demande d'indemnisation formée au titre des dépenses d'extraction et de traitement biologique des hydrocarbures contenus dans l'épave du <i>Prestige</i> .

- 1 **Renonciation à toute action civile ou à toute indemnisation à laquelle une bonne partie des victimes du secteur de la pêche pourrait prétendre contre le FIPOL**
 - 1.1 En date du 23 septembre 2005, le représentant légal du collectif de victimes le plus important du secteur de la pêche, du ramassage des coquillages et de l'aquaculture a soumis au juge d'instruction de Corcubion un mémoire dans lequel il fait savoir qu'il a signé avec l'administration générale de l'État espagnol des accords de règlement aux termes desquels ce collectif renonce à toute action ou à toute indemnisation auxquelles il pourrait prétendre par suite du sinistre du navire *Prestige* aussi bien à l'encontre de l'État espagnol que du Fonds de 1992.
 - 1.2 Cette renonciation concerne, au total, environ treize mille sept cents personnes (13 700), soit pratiquement la totalité des pêcheurs, des ramasseurs de coquillages et des armateurs des cofradías de pêcheurs de Portosin, Camariñas, Caion, Camelle, Cedeira, Mugaridos, Barallobre, Malpica, Lorbe, Sada, Miño, Cabo de Cruz, Carreira y Aguiño, Rianxo, Cariño, Palmeira, Ribeira, Corme, Ares, Corcubion, Fisterre, Lira, Laxe, Mera, Muros, Muxia, O Pindo, Pontedeume, Porto do Son, Arcade, Baiona, Bueu, Cambados, Carril, Lourizan, Moaña, Marin, Raxo, Sanxenxo, Vigo, Vilanova, Vilaxoan, Pontevedra, Portonovo, Redondela, a Guarda, Laredo, San Vicente de la Barquera, Santoña, Colindres, Castro Urdiales, Comillas, Santander, Suances, Aviles, et des groupements de ramasseurs de coquillages de Anllons y Baldaio, ainsi qu'un certain nombre de

pêcheurs, ramasseurs de coquillages et armateurs des cofradias de la Corogne, Pobra do Caramiñal, Noia, Ferrol et Aldan Hío. Au total, ont renoncé à toute action civile environ **75% du secteur de la pêche touché** par le sinistre du *Prestige*. Le document de renonciation a également été présenté aux bureaux du Fonds de 1992.

2 Décision du tribunal de première instance et d'instruction n° 1 de Corcubion datée du 20 mai 2005

Lors de la session que le Comité exécutif du Fonds de 1992 a tenue en juin 2005, l'Administrateur du Fonds a informé les délégations que le tribunal de première instance et d'instruction n° 1 de Corcubion avait rendu un arrêt daté de mai 2005, aux termes duquel était reconnue la responsabilité civile directe de l'entreprise Universe Maritime à laquelle il a été demandé de verser une caution d'un montant de 87,7 millions d'euros. À ce jour, **la partie intéressée N'A PAS fait appel de cette décision judiciaire**, ce qui explique que l'administration espagnole n'a pas pu faire valoir en justice, dans le document pertinent d'opposition à l'appel, la pleine applicabilité en droit espagnol de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, un fait qui, au demeurant, est connu des organes juridictionnels espagnols.

3 Demande d'indemnisation formée par l'État espagnol contre le Fonds de 1992

Le 30 septembre 2005, l'État espagnol a introduit une demande d'indemnisation au titre des dommages causés par le sinistre du *Prestige* contre le Fonds de 1992. Cette action a été introduite devant le tribunal de première instance et d'instruction n° 1 de Corcubion, conformément à l'article 4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds et à l'article III de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. La demande de dommages-intérêts vise tous les dommages subis directement ou par subrogation par l'administration générale de l'Etat espagnol et par les organismes publics qui lui sont rattachés ou qui relèvent d'elle.

4 Extraction et traitement biologique des hydrocarbures provenant de l'épave du *Prestige*

- 4.1 Le 9 décembre 2002, le Gouvernement espagnol a créé un Comité scientifique consultatif (CSC) qui, dès que le *Prestige* a eu coulé, s'est efforcé de superviser et de contrôler les mesures de colmatage des fuites de l'épave et, parallèlement, d'analyser et d'évaluer les différentes solutions possibles pour résoudre le problème de manière permanente.
- 4.2 Le CSC a évalué plusieurs options pour empêcher la pollution que les hydrocarbures stockés dans l'épave du *Prestige* étaient susceptibles de causer, notamment coffrage, dénaturation, renflouement et extraction, chaque option comportant plusieurs variantes, et a recommandé deux solutions à l'issue de ses travaux: la récupération des hydrocarbures par pompage et le coffrage de l'épave.
- 4.3 Le Gouvernement espagnol a pris connaissance de ces options lors de sa réunion du 14 février 2003 et a chargé la société REPSOL-YPF de procéder à une étude de viabilité technique en collaboration avec d'autres entreprises nationales et internationales du secteur pétrolier.
- 4.4 Du 10 au 14 mars 2003, quarante techniciens des compagnies pétrolières suivantes: BP, ENI, PETROBRAS, STATOIL, TOTAL FINA ELF et REPSOL YPF se sont réunis à Avila. À la suite des conclusions adoptées à l'unanimité des participants à la réunion, le Gouvernement espagnol, après une analyse technique scientifique approfondie et en collaboration avec les pays voisins susceptibles de se voir affectés par la pollution provenant de l'épave du *Prestige*, a signé un accord avec REPSOL-YPF pour procéder à l'extraction des hydrocarbures du *Prestige* au moyen de sacs-navettes.

- 4.5 Les travaux d'extraction du pétrole de l'épave se sont déroulés de manière satisfaisante entre juin et septembre 2004 et ont permis la récupération de 13 600 tonnes d'hydrocarbures (95% du total contenu dans les citernes de l'épave), laissant dans la proue et dans la poupe respectivement environ 1 000 et 711 tonnes qui ont fait l'objet d'un traitement biologique.
- 4.6 Selon la date du registre de sortie, le Gouvernement espagnol a présenté le 18 avril 2005, au Fonds de 1992 une demande d'indemnisation d'un montant de €109 211 495,46 au titre du coût de ces opérations, **qu'il concevait comme une mesure raisonnable et justifiée tendant à prévenir ou à minimiser les dommages causés par la pollution due au navire *Prestige*.**
- 4.7 Outre les études menées à bien par le CSC, de l'avis de divers experts internationaux, les hydrocarbures stockés dans des épaves ayant coulé au fond de la mer finissent la plupart du temps par s'écouler dans le milieu marin, et c'est pourquoi une des conclusions de la récente conférence internationale sur les déversements d'hydrocarbures de 2005 co-organisée entre autres par l'Organisation maritime internationale, l'*American Petroleum Institute*, le service des garde-côtes des États-Unis et l'agence de protection de l'environnement de ce pays, met l'accent sur le principe général selon lequel **si l'ampleur du risque et la probabilité des dommages à l'environnement sont importants, les hydrocarbures contenus dans les épaves doivent être extraits puisque l'enlèvement des hydrocarbures de ces épaves est, la plupart du temps, d'un coût bien moindre que le nettoyage des hydrocarbures dans le milieu marin une fois qu'ils ont été déversés ou qu'ils se sont écoulés de l'épave en portant préjudice à la pêche, à la vie marine et à d'autres ressources naturelles.**
- 4.8 Les nouvelles techniques utilisées pour procéder avec succès à l'extraction des hydrocarbures de l'épave du *Prestige* montrent que l'extraction des hydrocarbures de n'importe quelle épave est désormais techniquement possible à de grandes profondeurs et pourra être améliorée si nécessaire et appliquée à n'importe quelle autre situation lorsqu'il y aura lieu.
- 4.9 Pour l'appliquer aux cas précis du *Prestige*, le Gouvernement espagnol a fait réaliser une étude sur **l'analyse de la nécessité écologique et sociétale de traiter l'épave du *Prestige*** afin de disposer d'un rapport indépendant et circonstanciel sur différentes questions qui permette de déterminer quelles opérations d'extraction des hydrocarbures et de neutralisation de l'épave du *Prestige* constituent des mesures préventives et raisonnables conformes aux Conventions de 1992.
- 4.10 Les études dont a été chargé le Centre de documentation de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE), l'organisme technique européen le plus expérimenté dans le domaine de la pollution marine accidentelle, ont été effectuées par une équipe d'experts internationaux composée de M. Michel Girin, directeur du CEDRE, de M. Lucier Laubier, directeur de l'institut océanographique de Paris et de M. Ezio Amato de l'université de Viterbe (Italie) et chef du Service d'évaluation des impacts et dommages environnementaux de l'*Instituto Centrale per la Ricerca Scientifica e Tecnologica Applicata al Mare* du Ministère de l'environnement italien.
- 4.11 Cette équipe d'experts a accompli son travail en collaboration à distance à partir de ses propres sources de documentation afin de parvenir à des conclusions sur la nécessité de procéder à l'extraction des hydrocarbures contenus dans l'épave du *Prestige*. L'équipe est parvenue à ses conclusions en répondant à cinq questions simples:
- 1^a **la cargaison piégée dans l'épave du *Prestige* devait-elle inévitablement s'en échapper à plus ou moins long terme, totalement ou en partie, par l'effet de la corrosion ou de tout autre facteur, ou pouvait-on assurer le contraire?**
- 2^a **si tout ou partie de la cargaison devait s'échapper de l'épave, était-elle destinée à remonter en surface ou pouvait-on assurer qu'elle resterait en profondeur?**

- 3^a si tout ou partie de la cargaison devait s'échapper de l'épave, quels littoraux étaient-ils destinés à être touchés, sous quelle forme et avec quelle gravité?
- 4^a si tout ou partie de la cargaison devait s'échapper de l'épave, le produit garderait-il à son arrivée sur le littoral une signature permettant de le distinguer des pollutions opérationnelles des navires de passage?
- 5^a sur la base des réponses aux questions précédentes, concluez-vous qu'il y avait plutôt urgente nécessité d'agir, plutôt nécessité d'agir sans urgence avec un éventuel suivi de l'évolution de l'épave ou plutôt justification de ne rien faire, et pour quelles raisons?

4.12 Les réponses à ces questions se trouvent dans le rapport du CEDRE joint en annexe au document 92FUND/EXC.30/9/2 présenté par l'Administrateur et dont ce qui suit est extrait:

- 1^o Cette cargaison garderait sans aucun doute possible pendant des décennies la même capacité de fluer et la même flottabilité positive et pendant ce temps-là l'épave du *Prestige* serait minée par la corrosion, ce qui amènerait pratiquement toute la cargaison restant dans l'épave à s'en échapper.
- 2^o Toute quantité de fuel libérée de l'épave du *Prestige* serait irrémédiablement destinée à remonter à la surface de la mer, non seulement à la verticale de l'épave mais dans un rayon de plusieurs milles autour de cette verticale, ce qui entraînerait une pollution récurrente d'origine connue.
- 3^o Selon les vents et les courants, la pollution causée par la libération éventuelle des hydrocarbures contenus dans le *Prestige* impacterait n'importe quel point du littoral atlantique entre les îles du Cap-Vert et les côtes de la Manche, la probabilité d'impact étant évidemment plus forte sur la côte galicienne et sur le littoral cantabrique. Cette pollution serait d'un type semblable à celui connu et affecterait gravement les écosystèmes marins ainsi que les plages touristiques de ces zones.
- 4^o Étant donné les caractéristiques du produit, il serait possible, jusque pendant un siècle, de trouver des traces du fuel du *Prestige* après qu'il aurait été libéré de l'épave et qu'il aurait dérivé pendant des semaines en mer avant d'atteindre le littoral.
- 5^o Ne rien faire à propos du fuel du *Prestige* aurait signifié léguer un problème aux générations futures: cette option s'est justifiée dans des sinistres antérieurs lorsque les moyens technologiques ne permettaient pas de mener à bien des opérations d'extraction et que les considérations environnementales ou sociétales n'étaient pas retenues. Par ailleurs, le suivi de l'évolution de l'épave du *Prestige* au fil des ans sans intention d'intervenir n'aurait apporté aucun bénéfice, et aurait impliqué bien au contraire des dépenses et des dommages écologiques, économiques et sociaux à long terme. De ce fait, comme dans les cas les plus récents de sinistres maritimes (Ievoli Sun, Erika, Tricolor), le principe du traitement de l'épave était indiscutablement à respecter pour le *Prestige* et ne pas le faire aurait été déraisonnable. De plus, la responsabilité des autorités espagnoles allait au-delà du contexte purement national puisque les autorités françaises et portugaises également ont constamment évoqué pendant les réunions de coordination opérationnelle la nécessité de s'occuper d'un risque susceptible d'entraîner des pollutions répétitives le long du littoral atlantique.

5 **Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre**

- a) demander au Comité exécutif qu'il veuille bien prendre note des renseignements contenus dans le présent document; et
 - b) examiner la proposition formulée et à se prononcer sur la recevabilité de la demande d'indemnisation au titre des dépenses d'extraction et de traitement biologique des hydrocarbures contenus dans l'épave du *Prestige*.
-