



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

COMITÉ EXÉCUTIF
20ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.20/5
20 décembre 2002
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

PRESTIGE

Note de l'Administrateur

Résumé:

Le *Prestige*, transportant 77 000 tonnes de fuel-oil lourd, s'est brisé en deux au large des côtes galiciennes (Espagne), laissant s'échapper une quantité d'hydrocarbures inconnue, mais considérable. D'après les estimations, les sections avant et arrière, qui reposent par environ 3 500 mètres de fond, contiennent encore d'importantes quantités d'hydrocarbures. L'Espagne et neuf autres pays européens ont mobilisé des navires pour une opération de nettoyage au large de grande envergure. Le nettoyage se poursuit le long de quelque 800 km de littoral. L'assureur P & I du propriétaire du navire et le Fonds de 1992 ont ouvert un bureau des demandes d'indemnisation à La Corogne.

Mesures à prendre:

a) Décider s'il y a lieu d'autoriser l'Administrateur à approuver et à honorer les demandes d'indemnisation, b) se prononcer sur le niveau des paiements du Fonds de 1992, c) décider de la conversion en euros du montant maximum d'indemnisation disponible en vertu des Conventions de 1992 et, d) déterminer s'il convient d'approuver la proposition de l'Administrateur relative au financement des indemnités.

1 Le sinistre

- 1.1 Le 13 novembre 2002, alors qu'il faisait route de Ventspils (Lettonie) à Singapour, le navire-citerne *Prestige* (42 820 tjb), immatriculé aux Bahamas, a subi des dommages structurels par grosse mer à environ 30 milles au large de Cap Finisterre (Espagne) (voir la carte ci-jointe). Il a dérivé et se trouvait à 5 milles de la côte avant que les navires d'assistance maritime ne soient en

mesure de lui accrocher des câbles, le 14 novembre 2002. Le navire a été remorqué vers le large et, le 19 novembre 2002, il s'est brisé en deux à quelque 170 milles à l'ouest de Vigo (Espagne). Les deux parties du navire ont sombré par environ 3 500 mètres de fond. Tous les membres de l'équipage ont été hélitreuillés avant que le navire ne se casse en deux.

- 1.2 Le *Prestige* transportait une cargaison de 77 000 tonnes de fuel-oil lourd, dont il a perdu une quantité inconnue avant de se briser. Il a laissé s'échapper une nouvelle quantité non déterminée d'hydrocarbures au moment de la rupture.
- 1.3 Le *Prestige* était inscrit auprès de la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club).

2 Opérations de nettoyage

- 2.1 Les opérations de nettoyage ont été menées par la Sociada Nacional de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR). Des navires espagnols, mais aussi allemands, belges, britanniques, danois, français, italiens, néerlandais, norvégiens et portugais ont procédé à une importante opération de récupération des hydrocarbures au large. Les opérations ont été gênées à plusieurs reprises par le mauvais temps: ceux des navires ne disposant pas d'installation de chauffage de la cargaison ont eu des difficultés pour décharger les hydrocarbures récupérés. Jusqu'à 1 000 embarcations de pêche ont également participé au nettoyage dans les eaux côtières protégées. Quelque 12 500 tonnes d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures auraient été recueillies en mer. Malgré un ralentissement du nettoyage en mer mi-décembre, les opérations devraient se poursuivre un bon moment.
- 2.2 Il a également été tenté une opération d'envergure pour protéger plusieurs estuaires et zones sensibles au moyen de barrages flottants. Plus de 20 000 mètres de barrages flottants ont ainsi été déployés: 36 000 mètres supplémentaires, dont une grande partie provenait de pays autres que l'Espagne, ont été stockés sur des emplacements-clés pour être déployés en cas de nouvelle menace d'hydrocarbures en mer.
- 2.3 Le nettoyage manuel du littoral a été effectué par une main-d'œuvre composée de militaires et de personnel des municipalités, d'entrepreneurs et de volontaires. Mi-décembre, environ 5 500 personnes participaient au nettoyage. Les opérations de nettoyage à terre dureront vraisemblablement longtemps.
- 2.4 Les résidus d'hydrocarbures liquides, provenant principalement des opérations de nettoyage en mer, ont été stockés dans deux installations MARPOL de réception des déchets et une centrale électrique, et seront un jour recyclés. Les déchets solides, qui résultent des opérations de nettoyage du littoral, doivent être provisoirement stockés en attendant que l'on identifie des solutions qui permettraient de les éliminer définitivement.
- 2.5 Le London Club et le Fonds de 1992 suivent les opérations de nettoyage par l'intermédiaire d'experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) et d'une équipe d'inspecteurs espagnols.

3 Impact du déversement

- 3.1 Environ 270 plages situées le long d'une bande de 800 km du littoral espagnol s'étendant de Bilbao, au nord, à Vigo, à l'ouest, ont été contaminées à divers degrés par les hydrocarbures. La pollution la plus forte a eu lieu entre La Corogne et Cap Torinaña (voir la carte).
- 3.2 Les hydrocarbures ont également pénétré dans les eaux portugaises mais, au 20 décembre 2002, ils n'avaient pas atteint le littoral portugais.
- 3.3 Étant donné l'impact potentiel du déversement sur les côtes françaises, les autorités françaises ont déclenché le plan national d'intervention d'urgence pour le littoral (Plan Polmar Terre), mais elles y ont renoncé ultérieurement, quand la menace s'est éloignée.

- 3.4 La pêche et la mariculture sont des secteurs on ne peut plus importants en Galice, et le Conseil galicien de la pêche, l'organisme de réglementation, a interdit la pêche et la récolte de mollusques et crustacés sur une zone étendue.
- 3.5 Plusieurs établissements piscicoles, installations de dépuración et aquariums, qui sont tous tributaires d'un approvisionnement régulier en eau de mer propre, ont été touchés du fait de l'entraînement des hydrocarbures dans les orifices d'aspiration. Dans certains cas, la situation a été jugée grave au point que les autorités ont insisté pour qu'on détruise les stocks de fruits de mer.
- 3.6 Un expert espagnol spécialisé dans le domaine de la pêche, engagé par le Fonds de 1992 et par le London Club, surveille actuellement les effets de la pollution sur la pêche et la mariculture.

4 L'épave

- 4.1 Les deux parties de l'épave du *Prestige* renferment d'importantes quantités d'hydrocarbures. L'inspection menée par un sous-marin français a permis de constater que, plusieurs semaines après le naufrage, des hydrocarbures s'échappaient de plusieurs orifices des citernes, malgré la température ambiante, d'environ 3 à 4° C, qui régnait au fond de la mer. Il s'échapperait de l'épave de 50 à 125 tonnes d'hydrocarbures par jour.
- 4.2 Il semblerait que le fuel-oil chargé par le *Prestige* ait deux caractéristiques distinctes: un point d'écoulement (température au-dessous de laquelle le pétrole ne s'écoule pas) de 12° C et, un autre, de 3° C. Ces deux types d'hydrocarbures étaient combinés dans les citernes du *Prestige*, de manière à produire un composé de pétrole ayant un point d'écoulement de 6° C. L'on s'attend à ce que le rythme d'écoulement des hydrocarbures ralentisse avec le temps.
- 4.3 Les autorités espagnoles ont mis en place une commission scientifique chargée d'examiner l'action éventuelle à mener pour traiter la cargaison restée à bord des deux sections de l'épave.

5 Demandes d'indemnisation

- 5.1 Les opérations de nettoyage en mer et à terre donneront lieu à d'importantes demandes d'indemnisation de la part du Gouvernement espagnol et des Gouvernements régionaux, des États prêtant assistance, des entreprises de nettoyage, des fournisseurs d'équipement et des autorités locales. L'évacuation des hydrocarbures entraînera également des demandes d'un montant élevé. Si les autorités décident d'enlever les hydrocarbures restés à bord de l'épave, il en résultera, là encore, des frais substantiels.
- 5.2 Les demandes d'indemnisation émanant du secteur de la pêche et de l'aquaculture devraient être considérables, en particulier si l'interdiction de pêche est maintenue durant plusieurs mois.
- 5.3 On peut aussi prévoir des demandes de la part du secteur du tourisme, bien que le nettoyage du littoral touché doive être achevé bien avant le début de la saison touristique de 2003.
- 5.4 On peut s'attendre à des demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution et des mesures de sauvegarde prises en France et au Portugal.
- 5.5 Il est impossible à ce stade d'évaluer le montant total des demandes mais celui-ci dépassera certainement le montant total disponible en vertu des Conventions de 1992, de 135 millions de DTS. Un additif au présent document présentera d'autres informations sur les demandes éventuelles.
- 5.6 Le Comité exécutif souhaitera peut-être déterminer s'il est disposé et, dans l'affirmative, dans quelle mesure il l'est, à autoriser l'Administrateur à conclure un accord de règlement définitif des demandes nées de ce sinistre pour le compte du Fonds de 1992, pour autant que les demandes ne donnent pas lieu à des questions de principe n'ayant pas été antérieurement tranchées par le Comité.

- 5.7 Le Comité exécutif souhaitera peut-être également déterminer et, dans l'affirmative, dans quelle mesure, l'Administrateur devrait être autorisé à effectuer des paiements.

6 Évaluation des demandes d'indemnisation

- 6.1 L'Administrateur, l'Administrateur adjoint/Conseiller technique et le Chef du Service des demandes d'indemnisation se sont rendus à Madrid et à La Corogne (Galice) pour examiner la situation avec les représentants du Gouvernement espagnol et du Gouvernement régional de Galice (Xunta de Galicia).
- 6.2 L'Administrateur et le Chef du Service des demandes d'indemnisation se sont entretenus avec le Vice-Président du Gouvernement espagnol, le Ministre adjoint des finances, l'avocat du Gouvernement, le Ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation et le Ministre de la pêche du Gouvernement régional (Xunta de Galicia). Il a été décidé d'une manière générale qu'il importait d'éviter les difficultés rencontrées dans le cadre du sinistre de l'*Aegean Sea* et que ceci n'était possible que par le biais d'une coopération de haut niveau entre le Gouvernement espagnol, la Xunta de Galicia, l'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1992.

7 Bureau des demandes d'indemnisation

- 7.1 En prévision du grand nombre de demandes, et après consultation avec le Gouvernement espagnol et la Xunta de Galicia, le London Club et le Fonds de 1992 ont ouvert un Bureau des demandes d'indemnisation à La Corogne. Ce Bureau est devenu pleinement opérationnel dès le 20 décembre 2002.
- 7.2 Le 12 décembre 2002, avant l'ouverture officielle du Bureau de La Corogne, trois ressortissants français, dont l'un est responsable de la démolition, en décembre 2001, d'une partie du Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient (créé pour traiter des demandes nées du sinistre de l'*Erika*), ont pénétré par effraction dans le bâtiment au moment même où le directeur récemment désigné, M. J Astorica, et son adjointe, Mme A Pestaña, y entraient. Malgré les appels au calme lancés par le directeur, les intrus ont barbouillé le mur du hall d'entrée avec du pétrole ramassé sur le littoral, inscrivant 'FIDAC, Erika, Prestige'. Puis, ils se sont introduits par effraction dans le bureau du deuxième étage muni d'un conteneur de fuel-oil, refusant de partir avant l'arrivée de journalistes de la télévision et de la presse écrite. La police est finalement parvenue sur les lieux avant ces derniers et a persuadé les intrus de quitter sans violence les locaux. Après avoir été interrogés au poste de police situé à proximité, les trois intrus ont été relâchés sans inculpation bien que l'un d'entre eux ait déclaré qu'il attaquerait de nouveau le bureau au nouvel an.

8 Applicabilité des Conventions de 1992

- 8.1 L'Espagne est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 8.2 La France est également partie aux Conventions de 1992. La Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds sont entrées en vigueur à l'égard du Portugal le 13 décembre 2002, date du sinistre.
- 8.3 Le montant de limitation applicable au *Prestige* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est d'environ 18,9 millions de DTS ou €25 millions (£15,9 millions).

9 Montant maximum à verser en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds

- 9.1 En vertu de l'article 4.4e) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, le montant d'indemnisation maximum à verser au titre du sinistre du *Prestige* conformément aux Conventions de 1992 (135 millions de DTS) est converti dans la monnaie nationale visée, soit en euros, sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la décision de l'Assemblée du Fonds concernant la date du premier versement des indemnités.

- 9.2 À sa 2ème session, l'Assemblée avait décidé, dans le contexte du sinistre du *Nakhodka*, que le montant de 135 millions de DTS serait converti en monnaie nationale sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de l'adoption par l'Assemblée (ou par le Comité exécutif) du compte rendu des décisions de la session à laquelle l'Assemblée (ou le Comité exécutif) aurait décidé que les demandes pouvaient être acquittées. Il a été décidé en outre que si le compte rendu des décisions n'était pas adopté lors de la session, la date de conversion serait celle de la dernière journée de cette même session (document 92FUND/A.2/29, paragraphe 17.2.8). Dans sa décision relative au *Nakhodka*, l'Assemblée avait explicitement reconnu que les décisions relatives à la date des conversions seraient prises par le Comité exécutif.
- 9.3 Le Comité exécutif a appliqué les mêmes principes à sa 6ème session, tenue en février 2000, dans le cadre du sinistre de l'*Erika* (document 9FUND/EXC.6/5, paragraphe 3.29). En octobre 2000, l'Assemblée a approuvé le rapport de la session du Comité exécutif au cours de laquelle cette question avait été examinée, et elle a fait sienne la position prise par le Comité à sa 6ème session, tenue en octobre 2001 (document 92FUND/A.6/28, paragraphe 21.4).
- 9.4 Suivant les mêmes principes en ce qui concerne le sinistre du *Prestige*, l'Administrateur propose que le montant de 135 millions de DTS soit converti en euros sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de l'adoption par le Comité exécutif du compte rendu des décisions de sa 20ème session.

10 Financement des indemnités

L'Administrateur estime qu'il conviendrait de convoquer une session extraordinaire de l'Assemblée durant la semaine du 6 mai 2003 pour examiner s'il y a lieu de prélever des contributions exigibles au cours de la deuxième moitié de 2003 en vue de permettre au Fonds de 1992 de procéder rapidement au versement des indemnités. Les paiements peuvent dans une première étape être effectués par l'intermédiaire du fonds général ou par le biais d'emprunts auprès d'autres fonds des grosses demandes d'indemnisation.

11 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des informations figurant dans le présent document;
- b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera utiles concernant le traitement de ce sinistre et des demandes formées au titre de celui-ci;
- c) décider s'il y a lieu d'autoriser l'Administrateur à conclure un accord de règlement définitif des demandes;
- d) décider s'il y a lieu d'autoriser l'Administrateur à procéder aux versements d'indemnités et déterminer le niveau de ces paiements;
- e) fixer la date de la conversion du montant de 135 millions de DTS en euros; et
- f) examiner la proposition de l'Administrateur concernant le financement des indemnités.

PRESTIGE

Les sites les plus touchés

