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

COMITÉ EXÉCUTIF
21ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.21/3/1
1er mai 2003
Original: ESPAGNOL

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

PRESTIGE

Document présenté par l'Espagne

Résumé:	Le présent document comporte des informations concernant les mesures adoptées par l'Espagne et la situation actuelle à la suite du sinistre du navire-citerne *Prestige* sur les côtes espagnoles, et en particulier les objectifs définis par les pouvoirs publics espagnols après l'accident, l'impact de la pollution, les opérations de nettoyage, les conséquences économiques, les vestiges du naufrage, les actions en justice, l'enquête sur les causes du sinistre et la position de l'État espagnol.
Mesures proposées:	Le Comité exécutif est invité à prendre note des renseignements présentés et à déterminer dans les plus brefs délais un premier niveau d'indemnisation des victimes de ce sinistre.
Documents connexes:	92FUND/EXC.20/5, 92FUND/EXC.20/5/1, 92FUND/EXC.21/3

1 La gestion de la crise par les pouvoirs publics espagnols

1.1 Les pouvoirs publics espagnols ont géré la situation d'urgence due au sinistre du navire-citerne *Prestige* d'après les objectifs suivants:

1) Le sauvetage de vies humaines: face à la situation de risque imminent de naufrage et de danger réel pour la vie de tout l'équipage, la mobilisation immédiate de tous les moyens au service des opérations d'assistance a permis de sauver tous les membres de l'équipage désireux d'abandonner le navire.

2) La lutte contre la pollution: quand les secours envoyés par les pouvoirs publics espagnols sont arrivés sur le lieu de l'accident, il s'était déjà produit une pollution marine sous l'effet du déversement d'au moins quelque 4 000 tonnes de fuel. On a donc mis en œuvre le Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina (plan national d'urgence contre la

pollution marine) et commencé à mobiliser tous les moyens de lutte anti-pollution disponibles.

3) Nécessité d'éviter l'échouement du navire sur le littoral: la dérive du *Prestige* sans appareil de propulsion en état de fonctionner et sans équipage vers les côtes espagnoles présentait un risque immédiat d'échouement avec de graves conséquences pour les personnes et les biens se trouvant sur le littoral, outre la menace de déversement de toute la cargaison, d'où le recours à tous les moyens permettant de maîtriser la dérive du navire et mettre fin à l'ensemble de la situation.

4) Réduction au minimum des risques pour la population et tout le littoral espagnol: après avoir réussi à maîtriser le navire, on a envisagé les trois solutions possibles ci-après:

- entrée dans un port ou autre lieu de refuge,
- allègement de la cargaison en mer, ou
- éloignement de la côte vers des eaux calmes où procéder à une opération d'allègement en toute sécurité.

1.2 On a pris en compte toutes les circonstances, et notamment les suivantes:

- la situation de risque du navire, qui présentait de graves dommages structurels, n'avait pas de machine fiable, d'équipage approprié, déversait sa cargaison, avait un fort tirant d'eau et gîtait sur tribord;
- les conditions météorologiques défavorables, avec vents forts et mer grosse;
- le dangereux relief de la "Côte de la mort" de la Galice;
- l'existence de populations civiles tout le long de la côte;
- la richesse des ressources halieutiques des rias galiciennes;
- le danger évident provenant de l'arrêt du remorquage aux abords immédiats de la côte;
- la certitude que la lutte anti-pollution est d'autant plus efficace que la source de la pollution est éloignée du littoral.

1.3 On a considéré en outre le fait que selon les réglementations en vigueur en Espagne, l'entrée dans un port d'un navire structurellement endommagé n'est pas autorisée; les réglementations communautaires ou internationales sur les lieux de refuge n'ont pas été développées; il n'a pas été prévu de refuge dans la zone considérée; lors des exercices de simulacre effectués sur la côte galicienne, il avait été conclu que dans des cas semblables, l'entrée dans un port ou dans une zone de mouillage ne serait pas autorisée. On a également envisagé les antécédents de situations d'urgence analogues, où l'entrée d'un navire en danger se trouvant à proximité immédiate de la côte n'avait pas été autorisée.

1.4 Compte tenu de ce qui précède, on a donné l'ordre d'éloigner le navire vers le large et oeuvré en collaboration avec la société de sauvetage, s'agissant de le diriger vers des eaux calmes pour permettre de transborder la cargaison; il a ainsi été possible de réaliser le quatrième objectif de la manière décrite ci-dessous:

- il n'y a pas eu de victime ni de blessé malgré la gravité de l'accident;
- la santé des personnes n'a nullement été menacée;
- il n'a pas été nécessaire d'évacuer la population côtière;
- les centres de production essentiels des rias de la Galice n'ont pas été pollués;
- la quasi-totalité de l'aquaculture a été préservée et, qui plus est,
- on a appliqué le dispositif le plus important et le plus efficace de lutte anti-pollution jamais déployé à ce jour, qui a permis de recueillir la plus grande quantité d'hydrocarbures en mer et de minimiser ainsi en grande partie la pollution du littoral.

2 Impact de la pollution

2.1 Littoral atteint

743 du total des 1 064 plages situées sur le littoral espagnol s'étendant entre les frontières portugaise et française ont été plus ou moins touchées par la pollution. Actuellement, la pollution des plages tend à diminuer, selon un processus lent qui est dû à l'arrivée de petits résidus d'hydrocarbures provenant du nettoyage des zones côtières. Les communautés autonomes atteintes sont la Galice, les Asturies, la Cantabrique et le Pays basque.

2.2 Pêche, aquaculture et récolte de mollusques et crustacés

2.2.1 La pollution due à l'accident du navire-citerne *Prestige* devant les côtes espagnoles ayant atteint le lieu de pêche et le littoral du nord-ouest cantabrique, il a fallu imposer des interdictions de pêche et de récolte des mollusques et crustacés, décision prise par l'Administration générale de l'État espagnol en coordination avec les administrations des communautés autonomes touchées par la pollution, qui ont procédé ensemble à différentes campagnes de vérifications, d'échantillonnages et d'analyses.

2.2.2 Pour établir les interdictions ou restrictions de la pêche et de la récolte des mollusques et crustacés, on a adopté une série de critères essentiellement fondés sur ce qui suit:

- Évolution du déversement et degré de pollution des zones du littoral tant en mer que dans la zone maritime-terrestre, des lieux de pêche dans ces zones et des différents procédés de pêche et de récolte des mollusques et crustacés.

- Nécessité d'empêcher l'arrivée au consommateur de produits de la pêche et de mollusques et crustacés de mauvaise qualité.

- Nécessité d'éviter que la lutte contre la pollution des zones touchées soit rendue difficile du fait des activités de pêche et de récolte des mollusques et crustacés.

- Recours aux ressources en hommes et en matériel du secteur de la pêche et de la récolte des mollusques et crustacés (qui s'est avéré très efficace) pour récupérer les hydrocarbures déversés, par suite de leur dispersion et désagrégation.

2.2.3 La première interdiction de pêche et de récolte de mollusques et crustacés (selon les procédés de pêche et les engins de pêche) a été décrétée le 16 novembre 2002, soit trois jours après l'accident, compte tenu du premier critère et des données disponibles, recueillies sur les lieux (observations terrestres, maritimes et aériennes); elle a été suivie de plusieurs interdictions successives, imposées en fonction des critères exposés ci-dessus.

2.2.4 Ces restrictions ont entraîné la fermeture totale ou partielle de 100% du littoral nord-ouest cantabrique, de la frontière portugaise à la frontière française, et, lorsqu'elles ont été étendues, dans ces mêmes secteurs, l'impossibilité pour 13 904 pêcheurs et armateurs et pour 5 337 ramasseurs de mollusques et coquillages et ramasseurs de moules d'exercer leurs activités respectives.

2.2.5 Après les campagnes réalisées par l'Instituto Español de Oceanografía, l'Agencia Española de Seguridad Alimentaria et les centres de recherche et surveillance du milieu marin des différentes communautés autonomes, la première des décisions d'autoriser la récolte des mollusques et crustacés a été prise à partir du 30 janvier 2003, compte tenu également des critères appliqués pour les fermetures du littoral; au 1er mai 2003, la situation se présentait comme suit:

- Sur le littoral, l'arrêt des activités de récolte des mollusques et crustacés touche 13% de la côte nord-ouest cantabrique.

- Pour ce qui est des secteurs de la pêche, de la récolte des mollusques et crustacés et de l'aquaculture, l'interdiction concerne 3 561 pêcheurs et armateurs, 664 ramasseurs de mollusques et coquillages et ramasseurs de moules et un parc à bacs pouvant comprendre douze engins.

2.2.6 Il convient d'accorder une attention particulière à l'aquaculture, activité n'ayant pas fait l'objet de décision de fermeture. Il faut relever que, du fait de son importance sur le plan socio-économique, la culture intégrée des moules, dans 3 200 bacs, n'a été touchée qu'au niveau d'un parc contenant douze unités flottantes pour cultures marines, et, ce, en raison des mesures prises.

2.3 Tourisme

2.3.1 Le volume total des recettes provenant du tourisme dans les communautés autonomes touchées est de 6 570 millions d'euros par an. La capacité hôtelière des régions atteintes par la pollution est de 119 274 places, correspondant à 3 219 hôtels.

3 Opérations de nettoyage

3.1 Nettoyage en mer

3.1.1 Les efforts de surveillance et de nettoyage se poursuivent actuellement; les navires spécialisés dans la lutte anti-pollution qui avaient été engagés, ont cessé d'intervenir; les moyens aériens et maritimes suivants demeurent en application:

- 13 hélicoptères espagnols
- navires espagnols
- 11 embarcations de secours espagnoles
- 8 patrouilleurs du Service maritime de la Guardia Civil
- 9 embarcations de surveillance de la pêche du Gouvernement régional de la Galice (Xunta de Galicia)

3.1.2 De plus, sont utilisés actuellement les moyens ci-dessous des Forces armées espagnoles:

- 9 navires (y compris les navires dotés d'un robot sous-marin filoguidé ROV ("remotely operated vehicle") pour l'étude des fonds marins)
- embarcations de petite taille
- avions de l'Armée de l'air
- hélicoptères de l'Armée de terre
- 79 véhicules (camions, autobus, pelleteuses, remorques, etc.)
- 20 000 équipements divers (cuisines, douches, tentes, lits, générateurs, cuvettes, etc.)

3.1.3 On a commencé à procéder aux opérations de nettoyage des fonds marins en utilisant les moyens suivants dans différentes zones du littoral touché:

- 26 plongeurs et 80 assistants du Ministère de la défense
- plongeurs du Ministère de l'intérieur (GEAS)
- 6 plongeurs du Gouvernement régional de la Galice (Xunta de Galicia) et de la municipalité de Vigo
- Câblier *Teneo* et robot sous-marin filoguidé ROV *Nereus IV* des Ministères des travaux publics et de l'environnement, respectivement.

3.1.4 Actuellement, 6 405 mètres de barrages flottants sont déployés, il y a 42 313 mètres de barrages en réserve prêts à être utilisés et 21 768 mètres de barrages abîmés et inutilisables.

3.1.5 Les quantités d'hydrocarbures recueillies en mer à ce jour sont de 48 218,1 m³:

- 14 946,4 m³ d'hydrocarbures recueillis par des navires spéciaux anti-pollution, et
- 33 271,7 m³ d'hydrocarbures recueillis par des bateaux de pêche.

3.2 Nettoyage à terre

3.2.1 Le pétrole est ramassé à la main sur les plages et les zones rocheuses, procédé permettant de réduire au maximum les quantités de sédiments. Pour le transport des résidus, on utilise des moyens mécaniques avec plus ou moins d'efficacité selon le degré d'accessibilité des sites. Les activités de ramassage du pétrole représentent 687 482 jours de travail par personne (à la date du 20 avril 2003), dont 37% par des bénévoles, 30% par des membres des Forces armées et, le reste, par du personnel recruté à cette fin.

3.2.2 On a élaboré des programmes spécifiques de nettoyage pour les parties rocheuses et les œuvres artificielles, définissant la richesse biologique, l'accessibilité, les aspects paysagers, sociaux, etc., et comportant en conclusion un descriptif des zones atteintes et des modes d'action proposés, ce qui aboutira à l'établissement d'un programme systématique de nettoyage des rochers et infrastructures par le biais de nettoyeurs hydrauliques et autres moyens adaptés aux particularités de l'environnement.

3.2.3 Pour mener à bien le nettoyage des plages polluées en profondeur, on a prélevé 4 485 échantillons le long de la côte galicienne et on procède actuellement à l'enlèvement des hydrocarbures profondément enfouis dans le sable de 48 plages contaminées. On a également commencé à prélever des échantillons dans le reste des communautés autonomes atteintes, afin de détecter la présence éventuelle de pétrole enfoui dans les plages.

3.2.4 La phase finale consistera à rédiger des projets de remise en état de l'environnement dans les zones où les espaces naturels ont subi des dégradations dues au déversement ou bien aux opérations de nettoyage et de ramassage des hydrocarbures.

3.2.5 Actuellement, les quantités ramassées à terre sont de 62 501,7 tonnes d'hydrocarbures.

4 Conséquences économiques

4.1 Le total des dépenses encourues au titre du sinistre du *Prestige* par les pouvoirs publics espagnols (État, communautés autonomes et corporations locales) est évalué d'après les données connues concernant les dépenses engagées au 31 mars, auxquelles on ajoute les estimations du coût des travaux qu'il reste à effectuer: nettoyage en mer, nettoyage des côtes et régénération de l'environnement inachevés, neutralisation de l'épave, exploration et nettoyage des fonds sous-marins, etc.

4.2 L'évaluation des dommages causés au secteur de la pêche, de la récolte des mollusques et crustacés et de l'aquaculture est essentiellement fondée sur les données connues du chiffre d'affaires de ces secteurs les années précédentes.

4.3 Les estimations présentées au tableau ci-après, ne portent pas sur les conséquences économiques susceptibles de se produire dans le secteur du tourisme.

Tableau.- Conséquences économiques en Espagne. (Millions d'euros).

POUVOIRS PUBLICS	NETTOYAGE EN MER	134,4
	NETTOYAGE À TERRE ET RÉGÉNÉRATION DE L'ENVIRONNEMENT	226,4
	NEUTRALISATION DE L'ÉPAVE	57,3 – 70,2
	AIDES	140,0
	AUTRES	2,0
PARTICULIERS TOUCHÉS PAR LE DÉVERSEMENT		102,0
TOTAL		**662,1 – 675, 0**

5 Neutralisation de l'épave

5.1 Comité scientifique consultatif (CCA)

5.1.1 Le Comité scientifique consultatif, créé le 9 décembre 2002, s'est immédiatement penché sur le suivi et la maîtrise du colmatage des fuites d'hydrocarbures de l'épave du *Prestige*, s'efforçant parallèlement d'analyser et d'évaluer les différentes options visant à neutraliser le problème de façon permanente.

5.2 Colmatage des fissures

5.2.1 Début décembre, on a demandé à IFREMER/GENAVIR d'effectuer des plongées avec son sous-marin *Nautile* pour localiser l'épave et observer dans quel état elle se trouvait. Lors de la première campagne d'inspection, qui a duré du 1er au 9 décembre, on a identifié 14 fuites, dont le rythme d'écoulement global était de 125 tonnes par jour. Depuis lors, le *Nautile* a effectué dix plongées d'observation et 15 plongées en vue de travaux de colmatage des fuites, de façon à réduire tout l'écoulement (proue et poupe) d'hydrocarbures à une à deux tonnes par jour.

5.3 Solution définitive

5.3.1 Il n'y a pas de précédent de récupération d'une quantité de fuel-oil de cette ampleur (environ 37 500 tonnes) à cette profondeur (3 830 m).

5.3.2 Le Comité scientifique consultatif a évalué différentes options (coffrage, dénaturation, renflouement, extraction), chacune avec de multiples variantes, et à l'issue de ses travaux a recommandé deux solutions: la récupération du fuel-oil par pompage et le coffrage de l'épave.

5.3.3 Le Gouvernement espagnol a pris connaissance de ces solutions lors de sa réunion du 14 février 2003 et a chargé REPSOL-YPF de procéder à une étude relative à leur viabilité technique, étude effectuée en collaboration avec d'autres entreprises nationales et internationales du secteur pétrolier.

5.3.4 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 Ávila. À la suite des conclusions adoptées à l'unanimité des participants à la réunion, le Gouvernement espagnol a signé un accord avec REPSOL-YPF aux fins de la mise en vigueur des mesures envisagées.

5.3.5 Le plan d'action prévu au titre de l'accord susmentionné se présente comme suit:

1. Mettre au point la technique des robots sous-marins filoguidés (ROV) (4 000 m.).
2. Réviser et renforcer le colmatage des fissures.
3. Prendre en considération les données nécessaires pour concevoir et éventuellement mettre en œuvre toute solution - continent, contenu, eau, sol et volume.
4. Effectuer un essai-pilote d'extraction du pétrole au moyen de sacs-navette, et compléter l'opération si l'essai est positif.
5. Procéder simultanément à la conception et, si nécessaire, à la construction et à la mise en place d'une structure rigide.
6. Procéder simultanément à la conception et à une simulation d'extraction du fuel par pompage pour le cas où les solutions antérieures ne seraient pas viables.

5.3.6 Il y a donc trois solutions, dont la mise au point technique est envisagée de façon simultanée mais dont l'application se fera successivement, et seulement en cas d'insuffisance ou de non adaptation de celle qui précède.

6 Actions en justice

6.1 Le juge d'instruction de Corcubión poursuit le traitement de l'enquête 960/02 pour délits présumés de désobéissance et de dommage causé aux ressources naturelles. Récemment, trois membres de l'Administration générale de l'État espagnol –le délégué du Gouvernement en Galice, le directeur général de la Marine marchande et le capitaine au long cours de La Corogne- ont fait une déclaration devant le tribunal à la suite des allégations formulées par la Plataforme "Nunca Mais".

6.2 Le capitaine du navire-citerne *Prestige* a été remis en liberté le 6 février 2003 après le versement de la caution fixée de trois millions d'euros et reste à la disposition du juge; il réside à Barcelone, localité du territoire espagnol où il a choisi d'élire domicile.

6.3 L'Administration générale de l'État espagnol a fourni pour la procédure toute l'information requise en vue du descriptif des faits relatifs au sinistre; la présentation des abondantes preuves demandées au propriétaire du navire, à l'armateur, à l'affréteur et autres personnes en rapport avec les faits est en attente.

6.4 Contrairement au procédé habituel, l'assureur en responsabilité civile, le London P&I Club, n'a pas encore constitué de fonds de limitation auprès du tribunal ou de l'autorité compétente et refuse d'envisager le versement d'une indemnité provisoire aux victimes pour éviter une situation de double paiement, bien que le régime juridique espagnol en la matière soit le même que celui d'autres pays: la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Pour éviter des difficultés quant

au traitement des paiements, on a proposé à l'assureur P&I de constituer le fonds de limitation soit auprès du tribunal par le biais d'une procédure de juridiction gracieuse, soit en désignant légalement, comme autorité compétente en vertu de l'article 5.3 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile la Caisse générale des dépôts du Ministère des finances espagnol. Aucune de ces possibilités n'a été acceptée.

7 Enquête sur les causes du sinistre

7.1 Dès l'accident du *Prestige*, la Commission permanente d'enquête sur les sinistres maritimes a effectué une étude comportant d'abondantes informations et interrogé un grand nombre de personnes intervenant dans le cadre du sinistre.

7.2 Après avoir analysé les données dont elle disposait, la Commission est parvenue à la conclusion selon laquelle la cause déterminante du sinistre est une défaillance structurelle de la zone des citernes à ballast nº2 (poupe) et n°3, toutes deux à tribord, consistant en la perte de résistance de cette zone en raison d'une déformation, d'un affaissement ou d'une fracture des renforts longitudinaux du flanc, ce qui aurait provoqué la perte de rigidité des tôles de celui-ci et donc la déformation de ces tôles, et entraîné une ouverture de grande taille ainsi que le détachement des tôles.

8 Position de l'État espagnol

Pour gérer la situation de crise, l'État espagnol a engagé d'importantes dépenses en vue des opérations de secours et de lutte contre la pollution. De plus, pour remédier aux conséquences préjudiciables qui ont frappé les victimes du secteur de la pêche et de la récolte des mollusques et crustacés, il a été mis en œuvre un vaste programme de soutien économique direct et indirect. Les personnes et les entreprises impliquées dans cette crise (propriétaire du navire, armateur, propriétaire de la cargaison, compagnie d'assurance-responsabilité civile, société de classification…) n'ont apporté aucun concours qui permettrait de faire face à la situation. Il conviendrait que tous les agents économiques cités demandent réparation auprès du FIPOL pour la défense des intérêts publics et privés espagnols, touchés par le sinistre.