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

COMITÉ EXÉCUTIF
22ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.22/8/2
14 octobre 2003
Original: ESPAGNOL

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

PRESTIGE

Note présentée par l'Espagne

Résumé:	Le présent document contient des informations actualisées au sujet de l'impact de la pollution, des opérations de nettoyage, de la neutralisation de l'épave, des conséquences économiques, des actions en justice, des actions engagées au plan international et du décret-loi royal adopté par l'Espagne.
Mesures à prendre:	Prendre note des renseignements fournis.

1 Impact de la pollution

1.1. *Littoral pollué*

1.1.1 Sur l'ensemble des 1064 plages existant sur le littoral espagnol entre la frontière avec le Portugal et la frontière avec la France, 743 ont été plus ou moins polluées.

1.1.2 À l'heure actuelle, la pollution affecte essentiellement une plage qui présente des problèmes structurels à savoir la plage do Rostro en Galice où le sable est contaminé en profondeur et où le nettoyage n'est possible que les jours de marée de syzygie (à savoir cinq jours par mois) et lors de l'arrivée sur certaines plages, essentiellement sur le littoral cantabrique, de petites quantités d'hydrocarbures très désagrégés que l'on ramasse immédiatement.

1.2. *Pêche, aquaculture et récolte des mollusques*

1.2.1 La catastrophe a obligé à limiter l'activité tant de pêche que de récolte des mollusques pour des raisons de sécurité alimentaire. En fonction de la progression des taches d'hydrocarbures et des prospections et recherches qui ont été effectuées, entre autres, par l'Institut espagnol d'océanographie (IEO), l'Agence espagnole de sécurité alimentaire et les différentes administrations de la Communauté autonome, on a imposé diverses interdictions de pêche et de récolte des mollusques.

1.2.2 Toutefois, la pêche a retrouvé une activité entièrement normale depuis le 1er juillet 2003.

1.2.3 Pour ce qui est de la récolte des mollusques, les interdictions ont été totalement levées depuis le 8 octobre sauf dans le Pays basque où l'interdiction est maintenue pour certaines espèces, interdiction qui touche exclusivement une vingtaine de ramasseurs de coquillages.

1.3. *Tourisme*

Une fois la saison touristique d'été passée et en attendant de pouvoir analyser les données disponibles, il semble que l'effet sur le tourisme ait été modéré.

2 Opérations de nettoyage

2.1. *Nettoyage en mer*

2.1.1 À l'heure actuelle les travaux de surveillance et de nettoyage se poursuivent grâce au maintien des moyens aériens et maritimes suivants:

> Les moyens aériens utilisés pour le service de surveillance et de contrôle se composent de deux avions du Ministère de la défense et de six hélicoptères dont deux relèvent de la Xunta de Galice, un du Gouvernement cantabrique, un du Gouvernement basque et le reste de l'administration générale de l'État.
>
> Les moyens navals disponibles comportent au total 42 bâtiments. Neuf d'entre eux relèvent de la Xunta de Galice, cinq de la Principauté d'Asturies, 12 de la Croix-Rouge espagnole et les autres de l'administration générale de l'État (Ministère du développement, Guardia civil et Service de la surveillance douanière).

2.1.2 On a installé des barrières antipollution d'une longueur totale de 785 m et l'on dispose encore, en cas de besoin, de 45 029 m.

2.1.3 Au total, la masse des hydrocarbures ramassés en mer le long des côtes espagnoles à la date du 15 octobre atteint quelques 52 240 m^3.

2.2. *Nettoyage à terre*

2.2.1 De juin à septembre, les efforts se sont centrés sur les plages cantabriques du fait que les vents nord nord-est ont rapproché des particules d'hydrocarbures disséminées. Cette situation, survenant en pleine saison touristique, a exigé des efforts d'intervention extraordinaires.

2.2.2 La surface de roche polluée a été d'environ 1 500 000 m^2 dont on a nettoyé à peu près 1 250 000 m^2. La surface restante appelle une intervention différée dans la mesure où il s'agit de zones inaccessibles ou importantes en termes de ramassage de coquillages, sous réserve d'une nouvelle évaluation une fois la saison d'hiver passée.

2.2.3 Pour le trimestre allant d'octobre à décembre, on a adapté le dispositif aux besoins effectifs de surveillance, de remise en état du milieu et de ramassage des hydrocarbures susceptibles d'arriver encore.

2.2.4 À ce jour, plus d'un million de journées de travail ont été consacrées aux travaux de ramassage.

2.2.5 Il a été procédé au prélèvement de quelque 6 800 échantillons sur plus de 600 plages afin d'analyser la présence éventuelle d'hydrocarbures dans les couches profondes. On a trouvé des restes d'hydrocarbures dans 50 de ces plages même si dans 31 d'entre elles la zone affectée ne dépassait jamais 6 % du total de leur superficie. Toutes ces plages sont actuellement propres ce qui n'empêche pas que les tempêtes d'hiver puissent amener sur certaines plages des plaques d'hydrocarbures à découvert qui seraient immédiatement retirées.

2.2.6 Au total la masse des résidus ramassés sur la côte atteint à l'heure actuelle 84 100 tonnes.

3 Neutralisation de l'épave

3.1 Depuis le mois de mai d'importants progrès ont été réalisés pour régler définitivement le sort de l'épave, progrès qui vont faire date au plan technologique et vont, sans aucun doute, déterminer la voie à suivre au cas où des catastrophes semblables se produiraient à l'avenir.

3.2 Tout d'abord, on a réussi à adapter les ROV de manière à ce qu'ils puissent travailler à

4 000 mètres de profondeur ce qui a permis non seulement de colmater presque totalement l'épave (on estime à l'heure actuelle que les fuites sont inférieures à 20 litres par jour), mais également, d'effectuer toute une série de travaux notamment la mesure des hydrocarbures qui restent dans l'épave, grâce au procédé des neutrons thermiques. Ces mesures ont permis de déterminer qu'il reste 700 tonnes dans la poupe et 13 100 dans la proue, avec un pourcentage d'erreur inférieur à 10%.

3.3 D'autre part, on a réussi à installer dans l'épave un système de «hot-tapping», après avoir procédé à divers essais en surface, à 100 mètres, 1 000 mètres et 3 800 mètres de profondeur.

3.4 On procède à l'heure actuelle à un essai-pilote avec des sacs-navette.

4 Conséquences économiques

4.1 Le 2 octobre, l'État espagnol a présenté une demande d'indemnisation au Bureau des demandes d'indemnisation du FIPOL à La Corogne pour un montant de 355 668 288,05 euros à titre de coûts additionnels et de 28 064 648,02 euros à titre de coûts fixes. Cette demande qui se compose de 3 691 feuillets de documentation correspond à la majeure partie des dommages causés à l'État espagnol jusqu'au 1er août et, comme il est logique, sera complétée par d'autres demandes ultérieures portant sur les dommages qui ne sont pas visés dans cette demande mais se sont produits avant le 1er août en même temps que ceux qui se seront produits après cette date.

4.2 En partant de ces données et de celles fournies par les communautés autonomes et les pouvoirs locaux et de l'estimation des coûts susceptibles d'être encourus, on a procédé à la quantification du total des dommages indiquée ci-joint.

4.3 Dans le cadre de cette quantification, on continue d'évaluer les dommages privés à une centaine de millions d’euros bien qu'en ce moment, une fois la saison d'été passée, nous estimions que ce chiffre suffit également à couvrir les dommages causés au tourisme.

4.4 Par rapport aux chiffres fournis lors de la dernière réunion du Comité on enregistre des augmentations importantes, surtout en ce qui concerne le nettoyage des côtes et de la mer du fait essentiellement du renforcement du dispositif de nettoyage pendant la saison touristique ainsi que des énormes efforts réalisés dans le lavage à haute pression des rochers.

4.5 On note néanmoins une légère baisse des frais afférents aux aides apportées au secteur de la pêche et de la récolte des mollusques du fait que la normalisation du secteur s'est produite en mai avant la date prévue.

4.6 Finalement, les incertitudes qui régnaient en mai quant aux frais de neutralisation de l'épave se dissipent.

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

ADMINISTRATIONS PUBLIQUES	NETTOYAGE EN MER	183,6
	NETTOYAGE À TERRE ET REMISE EN ÉTAT DE L'ENVIRONNEMENT	314,7
	NEUTRALISATION DE L'ÉPAVE	60,0
	AIDES	128,8
	DIVERS	8,4
VICTIMES DU SECTEUR PRIVÉ		100,0
TOTAL		**795,5**

5 Actions en justice

5.1 Le juge d'instruction de Corcubion poursuit l'enquête 960/02 sur la possibilité qu'il y ait eu délit de désobéissance et délit à l'égard des ressources naturelles. Continuent d'être incriminés le Capitaine du Prestige, le chef mécanicien et le premier officier. En application de la décision du 9 septembre 2003 prise par la Audiencia Provincial de La Corogne, on a levé l'accusation contre le Délégué du Gouvernement en Galice et le Capitaine maritime de La Corogne qui ne font donc plus l'objet de poursuites. Le Directeur général de la marine marchande continue pour l'instant d'être mis en cause.

5.2 Le Capitaine du Prestige reste en liberté contre une caution de 3 millions d'euros et reste à disposition du juge dans la résidence que ce dernier lui a fixée à Barcelone.

5.3 Le 16 mai 2003, le royaume d'Espagne a intenté une action en responsabilité civile à l'encontre de la société de classification American Bureau of Shipping devant le tribunal de district de New York (États-Unis). Cette action judiciaire est en cours.

5.4 Sur la base des nouvelles données que l'on obtient peu à peu, on étudie la possibilité d'intenter de nouvelles actions en allant contre des personnes susceptibles de se voir imputer des responsabilités.

6 Actions engagées au plan international

6.1 Le sinistre du Prestige a fait ressortir qu'une concertation internationale était à la fois appropriée et indispensable. De ce fait, l'État espagnol a continué de déployer ses efforts sur un triple front.

- Tout d'abord, au plan bilatéral, sous forme d'un contact permanent avec les deux autres pays touchés, à savoir la France et le Portugal. Également, conformément à l'engagement pris lors de la dernière session du Comité exécutif, les autorités espagnoles ont proposé successivement plusieurs dates qui n'ont pas été acceptées par les autorités des Bahamas, pour obtenir accès à tous les documents et tous les témoignages requis. Les autorités des

Bahamas proposent comme date la plus proche le 12 novembre 2003. On a également renforcé le dialogue avec des pays très différents parmi lesquels on peut citer entre autres le Danemark, Chypre ou la Lettonie.

- Deuxièmement, dans le cadre de l'Union européenne, la mise en pratique des mesures prévues dans les paquets Erika I et II en complétant ces mesures dans certains secteurs comme il est bien connu.

- Troisièmement, au plan multilatéral, unissant nos efforts à ceux des autres membres de l'OMI et appuyant de nombreuses initiatives recueillies dans 27 documents au total soumis à divers organes de l'OMI et du FIPOL. Parmi ces initiatives il convient de souligner certaines déjà approuvées telles que l'établissement d'un nouveau dispositif de séparation du trafic à la hauteur du Cap Finisterre et d'une nouvelle zone de compte-rendu obligatoire pour les navires qui naviguent dans le cadre de ce dispositif ainsi que l'adoption d'un nouveau protocole, déjà approuvé par l'Espagne, qui se rapporte à la Convention de 1992 portant création du Fonds et prévoit une limite d'indemnisation de 750 millions de DTS.

6.2 Par ailleurs, le gouvernement espagnol a répondu favorablement à la demande du PNUE qui souhaitait sa collaboration pour réparer les effets du sinistre du navire « Tasman Spirit ».

7 Décret-loi royal

7.1 Les graves conséquences du sinistre du Prestige et le grand nombre de personnes physiques et juridiques, publiques et privées, qui en ont souffert, ont abouti à l'adoption d'une série de mesures économiques de la part du Gouvernement espagnol visant à avancer les indemnités nécessaires et à dédommager les victimes en évitant de longues procédures de reconnaissance des indemnisations. C'est dans ce souci qu'a été approuvé le Décret-loi royal 4/2003 du 20 juin concernant les mesures à prendre pour verser les indemnités correspondant aux dommages causés par le sinistre du Prestige. En application de ce décret-loi, le Gouvernement espagnol offre aux victimes de ce sinistre la possibilité de conclure des accords pour recouvrer le montant total des indemnités, en permettant que par subrogation l'administration générale de l'État acquière tous les droits pouvant appartenir aux personnes ayant souscrit à ces accords ou reprenne toutes les actions pouvant leur incomber.

7.2 Grâce à cette mesure extraordinaire, le gouvernement garantit aux victimes une réparation totale des dommages et préjudices subis à laquelle seront consacrés intégralement les fonds reçus du FIPOL.