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

COMITÉ EXÉCUTIF
28ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.28/5
22 février 2005
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

PRESTIGE

Note de l'Administrateur

Résumé:

L'assureur P&I du propriétaire du navire et le Fonds de 1992 ont mis en place un Bureau des demandes d'indemnisation à La Corogne (Espagne) et à Bordeaux (France). Ces bureaux ouverts en Espagne et en France ont reçu des demandes pour €698 millions (£481 millions)[<1>] et €94 millions (£65 millions), respectivement. Le Gouvernement portugais a déposé une demande de €3,3 millions (£2,3 millions) au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde au Portugal.

Le montant total des demandes d'indemnisation nées du sinistre du *Prestige* qui ont été acceptées dépassera sensiblement le montant total de l'indemnisation disponible, soit 135 millions de droits de tirage spéciaux, ce qui représente €171,5 millions (£118 millions). En mai 2003, le Comité exécutif a décidé que les paiements effectués par le Fonds de 1992 devraient se limiter pour l'instant à 15 % des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur, sur la base des évaluations des experts engagés par le Fonds et l'assureur.

En juin 2003, le Gouvernement espagnol a adopté une législation sous la forme d'un décret-loi royal ouvrant un crédit destiné à dédommager intégralement les victimes de la pollution. En juillet 2004, cette législation a été modifiée s'agissant d'augmenter le montant disponible pour indemnisation et de prolonger le délai durant lequel l'indemnisation est possible. Selon les renseignements fournis par le Gouvernement espagnol, des accords ont été conclus avec la grande majorité des personnes travaillant dans le secteur de la pêche et des montants d'environ €75 millions (£52 millions) leur ont été versés en vertu du décret-loi royal.

Le Fonds de 1992 a été informé que 1 004 autres demandes ont également été présentées en vertu de cette législation. Ces demandes seront évaluées par le Consorcio de Compensación de Seguros, groupement d'assurances dépendant de l'État, selon les critères relatifs à l'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

En octobre 2003, le Gouvernement espagnol a déposé une demande de €383,7 millions (£265 millions). L'Administrateur a estimé cette demande à €107 millions (£74 millions) à titre provisoire et, sur la base de cette estimation, il a été versé 15 % de ce montant, soit €16 050 000 (£11,1 millions).

[<1>] Dans le présent document, la conversion des monnaies a été faite sur la base des taux de change en vigueur au 22 février 2005 sauf en ce qui concerne les paiements effectués par le Fonds de 1992, pour lesquels la conversion a été faite au taux de change à la date du paiement.

	L'Administrateur a également procédé à une évaluation générale du total des dommages recevables qui ont été subis en Espagne du fait du sinistre du *Prestige*, soit un montant total d'au moins €303 millions (£209 millions). Compte tenu de cette évaluation et comme l'avait autorisé à le faire l'Assemblée, l'Administrateur a versé une somme supplémentaire de €41 505 000 (£28,8 millions) contre une garantie émise par une banque espagnole, ce qui porte à €57 555 000 (£39,9 millions) le montant total versé par le Fonds de 1992 au Gouvernement espagnol. Le Gouvernement espagnol a, par la suite, soumis d'autres demandes; le montant total réclamé par le Gouvernement espagnol est donc de €535 millions (£369 millions).
Mesures à prendre:	Examiner le niveau des paiements du Fonds de 1992.

1 Le sinistre

1.1 Le 13 novembre 2002, le navire-citerne *Prestige* (42 820 tjb), immatriculé aux Bahamas, qui transportait 76 972 tonnes de fuel-oil lourd, a commencé à donner de la gîte et à perdre des hydrocarbures à environ 30 km au large du Cap Finisterre en Galice (Espagne). Le 19 novembre, pendant qu'on le remorquait vers le large, il s'est brisé en deux et a coulé à quelque 260 km à l'ouest de Vigo (Espagne), les sections avant et arrière sombrant à une profondeur de 3 500 mètres et de 3 830 mètres, respectivement. La rupture et le naufrage du navire ont entraîné de nouvelles fuites d'hydrocarbures, estimées à 25 000 tonnes. Au cours des semaines qui ont suivi, les fuites d'hydrocarbures provenant de l'épave ont persisté à un rythme qui a lentement diminué. Le Gouvernement espagnol a par la suite estimé qu'environ 13 800 tonnes de cargaison étaient restées à bord de l'épave.

1.2 En raison du caractère très persistant de la cargaison du *Prestige*, les fuites d'hydrocarbures ont dérivé longtemps au gré des vents et des courants, parcourant de grandes distances. La côte ouest de la Galice (Espagne) a été très polluée et les hydrocarbures ont finalement gagné le Golfe de Gascogne, la côte nord de l'Espagne et la côte ouest de la France.

1.3 De grandes opérations de nettoyage ont été effectuées en mer et à terre en Espagne. D'importantes opérations de nettoyage ont également été effectuées en France. Des opérations de nettoyage en mer ont été effectuées au large du Portugal.

1.4 Le *Prestige* était inscrit auprès de la London Steamship Owners Mutual Insurance Association (London Club).

1.5 Pour des précisions sur les opérations de nettoyage et l'impact du déversement, il convient de se reporter aux documents 92FUND/EXC.24/5, 92FUND/EXC.24/5/Add.1 et 92FUND/EXC.25/3/1.

2 Enlèvement des hydrocarbures restés à bord de l'épave

2.1 Le Gouvernement espagnol a mis en place un Comité technique international, placé sous la coordination de la compagnie pétrolière espagnole Repsol YPF, pour envisager les méthodes possibles d'enlèvement des hydrocarbures restés à bord de l'épave.

2.2 En décembre 2003, après plusieurs essais en Méditerranée puis sur le lieu de l'épave, le Gouvernement espagnol a décidé qu'il faudrait enlever la cargaison demeurée 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. Un contrat visant à enlever les hydrocarbures restés à bord du *Prestige* a été signé entre le Gouvernement espagnol et Repsol YPF. Les opérations d'enlèvement des hydrocarbures, qui ont débuté en mai 2004, ont été achevées en septembre 2004. Quelque 13 000 tonnes de cargaison ont été enlevées de la partie avant de l'épave. Il reste environ 700 tonnes dans la partie arrière; elles seront traitées avec des agents biologiques destinés à accélérer le processus de dégradation des hydrocarbures.

2.3 Le Gouvernement espagnol a évalué à environ €100 millions (£71 millions) le coût de ces opérations.

3 Bureaux des demandes d'indemnisation

Un grand nombre de demandes d'indemnisation étant attendues, le London Club et le Fonds de 1992, après avoir consulté les autorités espagnoles et françaises, ont ouvert un Bureau des demandes d'indemnisation à La Corogne (Espagne) et un autre à Bordeaux (France).

4 Demandes d'indemnisation

Espagne

4.1 Au 22 février 2005, le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne avait reçu 716 demandes d'indemnisation pour un montant total de €698 millions (£481 millions). L'une de ces demandes d'indemnisation, de €132 millions (£91 millions), émanait d'un groupe de 58 associations de Galice, des Asturies et de la Cantabrique qui représentaient 13 600 pêcheurs et ramasseurs de coquillages, et quatre demandes formulées par le Gouvernement espagnol, la première en octobre 2003 pour €383,7 millions (£265 millions), la deuxième en janvier 2004 pour €44,6 millions (£31 millions), la troisième en avril 2004 pour €85,5 millions (£59 millions), et la quatrième en décembre 2004 pour €46,5 millions (£32 millions). Les trois premières de ces demandes comportaient des rubriques liées au coût des opérations de nettoyage effectuées dans le Parc atlantique national, qui se chiffraient au total à €11,9 millions (£8,2 millions). Ces rubriques ont été retirées car une autre source de financement a été obtenue pour ces opérations. Ce retrait, assorti de modifications importantes, a réduit le montant total réclamé par le Gouvernement espagnol à €534,7 millions (£369 millions)

4.2 Les demandes du Gouvernement espagnol portent sur les dépenses engagées jusqu'à la fin d'avril 2004 au titre des opérations de nettoyage en mer et à terre, des indemnités versées aux pêcheurs et aux ramasseurs de coquillages, de l'allégement fiscal accordé aux entreprises touchées par le déversement, des frais administratifs et des frais afférents aux campagnes de publicité.

4.3 On trouvera ventilées dans le tableau ci-dessous les différentes catégories de demandes d'indemnisation reçues par le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne.

Catégorie de demande	Nombre de demandes	Montant demandé €
Dommages aux biens	226	2 441 473
Nettoyage	16	4 161 279
Mariculture	12	8 026 408
Pêche et ramassage de coquillages	147	134 288 947
Tourisme	10	612 472
Entreprises de transformation/vente du poisson	257	12 394 672
Divers	44	1 402 843
Gouvernement espagnol	4	534 695 110
Total	**716**	**698 023 204**

4.4 En décembre 2003, l'Administrateur a évalué à titre provisoire à €107 millions (£74millions) la première demande du Gouvernement espagnol. En ce qui concerne les sommes versées à celui-ci, il convient de se reporter à la section 10.

4.5 Depuis décembre 2003, un grand nombre de réunions ont été tenues avec des représentants du Gouvernement espagnol et une quantité considérable de renseignements supplémentaires a été fournie à l'appui des demandes. La coopération avec des représentants du Gouvernement espagnol se poursuit et des progrès sont enregistrés concernant l'évaluation des quatre demandes qu'il a déposées. Des discussions ont lieu actuellement en vue d'étudier de près les moyens

d'accélérer l'examen de volumes considérables de documents relatifs aux opérations de nettoyage du littoral. Ces discussions ont été retardées pour diverses raisons, notamment la réorganisation interne du service gouvernemental qui était chargé des questions liées au sinistre du *Prestige*.

4.6 Sur les 712 autres demandes présentées, 54 % ont été évaluées. L'on ne dispose pas de pièces justificatives suffisantes à l'appui de bon nombre des demandes restantes; les demandeurs ont donc été invités à en fournir. Trois cent quatorze de ces autres demandes pour un montant de €20,1 millions (£13,9 millions) ont été approuvées à hauteur de €1,7 million (£1,2 million) et des paiements provisoires, pour un total de €25 586 (£17 650)[<2>], ont été effectués à hauteur de 15 % des montants estimés au titre de 45 des demandes approuvées. Les demandes restantes sont dans l'attente d'une réponse de la part des demandeurs ou sont réexaminées à la suite du désaccord des demandeurs au sujet du montant estimé. Cent vingt et une demandes ont été rejetées, la plupart d'entre elles du fait que le demandeur n'avait pas démontré qu'il avait subi une perte.

4.7 Lors de la session du Comité exécutif tenue en mai 2004, la délégation espagnole a déclaré que 67 municipalités avaient présenté des demandes d'indemnisation pour un montant total de €37,6 millions (£26 millions) et que les quatre régions autonomes touchées évaluaient leurs dommages à €150 millions (£103 millions). La délégation espagnole a déclaré également que les montants réclamés devaient encore être approuvés par l'État avant tout versement à ces autorités publiques. Le Fonds de 1992 n'a pas encore reçu de demandes de ces villes et régions autonomes.

France

4.8 Au 22 février 2005, le Bureau des demandes d'indemnisation de Bordeaux avait reçu 385 demandes, d'un montant total de €93,6 millions (£65 millions). On retrouvera dans le tableau ci-dessous une ventilation des différentes catégories de demandes reçues.

Catégorie de demande	**Nombre de demandes**	**Montant demandé €**
Dommages aux biens	9	87 772
Nettoyage	32	6 137 877
Mariculture	118	1 641 146
Ramassage de coquillages	3	116 810
Bateaux de pêche	53	809 102
Tourisme	150	16 339 765
Entreprises de transformation/vente du poisson	7	282 608
Divers	12	768 616
Gouvernement français	1	67 499 154
Total	**385**	**93 682 850**

4.9 Sur les 385 demandes présentées au Bureau des demandes d'indemnisation, 65 % ont été évaluées. L'on ne dispose pas des pièces justificatives suffisantes à l'appui de bon nombre des demandes restantes; les demandeurs ont donc été invités à en fournir. Cent soixante-quatre demandes pour un montant de €2,3 millions (£1,6 million) ont été approuvées et des paiements provisoires d'un montant total de €202 344 (£140 000) ont été effectués à hauteur de 15 % des montants estimés au titre de 58 des demandes approuvées. Les demandes restantes sont dans l'attente d'une réponse de la part des demandeurs ou sont réexaminées à la suite du désaccord des demandeurs au sujet du montant estimé. Trente demandes ont été rejetées, la plupart d'entre elles du fait que le demandeur n'avait pas démontré qu'il avait subi une perte.

[<2>] Les indemnités versées aux demandeurs par le Gouvernement espagnol ont été déduites lors du calcul des paiements provisoires.

4.10 Cent quatorze ostréiculteurs du Bassin d'Arcachon, près de Bordeaux, ont déposé des demandes pour €1,2 million (£830 000) au titre des pertes qu'ils auraient subies en raison de la résistance du marché due à la pollution. Ces demandes ont été examinées par les experts engagés par le London Club et le Fonds de 1992. Quatre-vingt dix d'entre elles, d'un montant total de €652 000 (£450 000), ont été évaluées à €200 326 (£138 000). Des paiements d'un montant total de €12 250 (£8 500) ont été effectués à hauteur de 15 % des montants estimés au titre de 18 de ces demandes. Les experts désignés par le London Club et le Fonds de 1992 examinent actuellement les 24 demandes restantes.

4.11 Le Bureau des demandes d'indemnisation a reçu cent cinquante demandes, d'un montant de €16,3 millions (£11,2 millions), liées au secteur du tourisme. Quatre-vingt-treize de ces demandes ont été évaluées à un total de €4,6 millions (£3,2 millions). Soixante demandes ont été approuvées pour un montant de €2,0 millions (£1,4 million) et des paiements provisoires d'un montant total de €174 125 (£120 000) ont été effectués à hauteur de 15 % des montants évalués au titre de 28 demandes.

4.12 En mai 2004, le Gouvernement français a soumis une demande d'indemnisation pour €67,5 millions (£47 millions) au titre des dépenses encourues pour le nettoyage et les mesures de sauvegarde. Les experts nommés par le Fonds de 1992 et le London Club procèdent actuellement à l'évaluation de cette demande. En octobre 2004, des représentants du Fonds et les experts engagés par celui-ci ont rencontré des représentants du Gouvernement français pour discuter du processus d'évaluation et des renseignements supplémentaires requis aux fins de l'évaluation. Une demande officielle de renseignements complémentaires a été adressée au Gouvernement français.

4.13 Trente-deux nouvelles demandes représentant un total de €6,1 millions (£4,2 millions) ont été présentées par les autorités locales pour les opérations de nettoyage. Douze d'entre elles ont été évaluées à €194 805 (£134 000). Huit demandes ont été approuvées pour un montant de €80 547 (£56 000) et des paiements provisoires d'un montant total de €7 455 (£5 000) ont été effectués à raison de 15 % du montant estimatif de quatre demandes.

Portugal

4.14 Le Gouvernement portugais a présenté une demande de €3,3 millions (£2,3 millions) au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Une réunion a eu lieu en juillet 2004 entre les représentants du Fonds de 1992 et les administrations publiques concernées. En février 2005, le Gouvernement du Portugal a fourni au Fonds de 1992 des renseignements supplémentaires à l'appui de sa demande. Ces renseignements sont actuellement examinés par les experts engagés par le London Club et le Fonds de 1992.

5 Paiements et autres formes d'assistance financière assurés par les autorités espagnoles

5.1 Le Gouvernement espagnol et les autorités régionales ont indemnisé à hauteur de €40 (£28) par jour toutes les personnes directement touchées par les interdictions de pêche, au nombre desquelles figuraient des ramasseurs de coquillages, des pêcheurs côtiers, ainsi que des personnes dont le travail à terre est fortement tributaire de la pêche, désormais interdite, par exemple les poissonniers, les réparateurs de filets de pêche et les employés des coopératives de pêche, des criées ou des fabriques de glace. Certains de ces paiements ont été intégrés dans les demandes subrogées des autorités espagnoles en vertu de l'article 9.3 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

5.2 Le Gouvernement espagnol a également fourni une aide à d'autres particuliers et entreprises touchés par le déversement d'hydrocarbures, sous forme de prêts, d'abattements fiscaux et de dispenses des cotisations dues à la sécurité sociale.

5.3 En juin 2003, le Gouvernement espagnol a adopté une législation sous la forme d'un décret-loi royal ouvrant un crédit de €160 millions (£110 millions) destiné à dédommager intégralement les victimes de la pollution. Pour percevoir une indemnité, les demandeurs devaient déposer leurs

demandes le 31 décembre 2003 au plus tard, renoncer à réclamer sous une quelconque autre forme une indemnité liée au sinistre du *Prestige* et transférer leurs droits à indemnisation au Gouvernement espagnol. Il est prévu dans le décret que l'évaluation des demandes d'indemnisation sera effectuée selon les critères retenus pour l'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

5.4 En juillet 2004, un autre décret-loi royal a accru le montant disponible pour indemnisation, le portant à €249,5 millions (£172 millions). De plus, ce décret a prolongé le délai durant lequel les personnes des secteurs de la pêche, de la récolte de coquillages et de l'aquaculture peuvent demander réparation au titre des pertes directement subies du fait du sinistre, de façon à inclure 2004. Les crédits disponibles aux fins de l'indemnisation des pertes subies en 2004 sont limités en vertu de ce Décret à €3 millions (£2,1 millions). Les demandeurs sont tenus de soumettre leurs demandes au titre des pertes le 31 mars 2005 au plus tard.

5.5 À la session de février 2004 du Comité exécutif, la délégation espagnole a déclaré que le Gouvernement espagnol avait reçu près de 29 000 demandes d'indemnisation de la part de victimes du sinistre du *Prestige* souhaitant utiliser le mécanisme de paiement prévu par le premier décret-loi royal Cette délégation a déclaré également qu'environ 22 800 de ces demandes se rapportaient aux groupes de personnes travaillant dans le secteur de la pêche et qu'elles seraient évaluées selon une formule ou un barème. Il a été noté que quelque 5 000 demandes formulées par d'autres groupes feraient l'objet d'une estimation au cas par cas.

5.6 Le Gouvernement espagnol a informé le Fonds de 1992 que, selon le système de traitement des demandes du secteur de la pêche, l'évaluation était effectuée par le biais de formules prenant en compte différents facteurs comme la taille des bateaux de pêche, le nombre des membres de l'équipage et la durée de l'interdiction de pêche. D'après les renseignements fournis par le Gouvernement espagnol en août 2004, des accords avaient été conclus avec la grande majorité des personnes travaillant dans ce secteur et des paiements, d'environ €75 millions (£52 millions), avaient été effectués en vertu des décrets-lois royaux.

5.7 En 2004, le Fonds de 1992 a été informé par le Gouvernement espagnol que les demandes formulées en vertu des décrets feront l'objet d'une évaluation au cas par cas par le Consorcio de Compensación de Seguros (le Consorcio), groupement d'assurances dépendant de l'État qui a été créé pour verser des indemnités au titre des dommages n'étant généralement pas couverts par les polices d'assurance commerciales, comme les dommages dus à des actes terroristes ou à des catastrophes naturelles. En 2004, le Consorcio a reçu 844 demandes concernant 3 698 personnes. En février 2005, le Consorcio a informé le Fonds de 1992 que 160 autres demandes avaient été présentées. Il est donc probable que le nombre de personnes présentant des demandes en vertu des décrets a augmenté.

5.8 Comme les décrets-lois royaux prévoient que l'évaluation des demandes doit être effectuée selon les critères retenus pour l'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, des réunions ont eu lieu entre des représentants du Consorcio et du Fonds de 1992 respectivement, pour débattre des critères en question. En février 2005, le Consorcio a informé le Fonds de 1992 que 1004 demandes avaient été présentées en vertu des décrets. Ces demandes ont été classées comme suit :

Catégorie de demande	**Nombre de demandes**
Mariculture (dommages aux biens & manque à gagner)	97
Pêche (dommages aux biens & manque à gagner)	66
Vendeurs de poissons et de coquillages (manque à gagner)	310
Entreprises de transformation du poisson et des coquillages (manque à gagner)	78
Personnes travaillant dans le secteur de la	105

pêche (manque à gagner)	
Tourisme (manque à gagner)	85
Activités à terre (dommages & manque à gagner au cours des opérations de nettoyage)	71
Dommages aux biens	13
Divers	19
Demandes soumises récemment (non catégorisées)	160
Total	**1004**

5.9 Le montant total demandé est de €198 millions (£137 millions).

5.10 Le Consorcio a demandé l'aide des experts désignés par le London Club et le Fonds de 1992 pour évaluer 37 de ces demandes. Bon nombre des demandes qui ont été renvoyées à ces experts ne sont pas appuyées par des preuves suffisantes pour démontrer la perte faisant l'objet de la demande. Le Consorcio a invité les demandeurs à fournir un complément de preuves et d'informations. Les experts du Consorcio et les experts désignés par le London Club et le Fonds de 1992 ont fait une évaluation commune d'une demande, qui a été approuvée par le Fonds de 1992 et le London Club. D'autres évaluations sont en cours.

6 Paiements effectués et autre aide financière apportée par les autorités françaises

6.1 Le Gouvernement français a mis en place un mécanisme pour effectuer des paiements aux demandeurs, en sus des montants versés par le Fonds de 1992, dans les secteurs de la pêche de poissons et de coquillages qui avaient présenté une demande dans ce sens avant le 13 décembre 2004. Le Gouvernement subrogera les droits que les demandeurs ont fait valoir contre le London Club et le Fonds de 1992 jusqu'à hauteur des montants versés.

6.2 Le Gouvernement a créé une Commission pour administrer ce mécanisme et décider du montant à verser à chaque demandeur. Cette commission a décidé qu'en ce qui concerne les demandes au sujet desquelles le demandeur est parvenu à un accord avec le London Club et le Fonds de 1992 quant à son montant, elle verserait 85 % du montant convenu. En l'absence d'accord quant au montant de la demande, la Commission détermine les pertes et le montant à verser.

6.3 La Commission a approuvé le paiement d'un total de €1 153 621 (£0,8 million) au bénéfice de 175 demandeurs. Ce montant a été versé en janvier 2005.

7 Responsabilité du propriétaire du navire

Le montant de limitation applicable au *Prestige*, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, est approximativement de 18,9 millions de DTS ou €22 777 986 (£15,7 millions). Le 28 mai 2003, le propriétaire du navire a déposé €22 777 986 auprès du tribunal pénal de Corcubión (Espagne) pour constituer le fonds de limitation.

8 Montant maximum disponible en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds

8.1 Le montant maximum d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds est de 135 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) par événement, y compris la somme versée par le propriétaire du navire et son assureur (article 4.4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds). Ce montant devrait être converti en monnaie nationale, 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.

8.2 Suivant les principes appliqués dans l'affaire du *Nakhodka*, le Comité exécutif a décidé en février 2003 que, dans l'affaire du *Prestige*, la conversion se ferait sur la base de la valeur de cette

monnaie par rapport au DTS à la date de l'adoption par le Comité exécutif du compte rendu des décisions de cette session, soit le 7 février 2003. Par conséquent, 135 millions de DTS correspondent à €171 520 703 (£118 millions).

9 Niveau des paiements

Examen de la question par le Comité exécutif en mai 2003

9.1 Contrairement à ce qui s'était passé dans des affaires antérieures, l'assureur du *Prestige* (le London Club) a décidé de ne pas effectuer de paiement à hauteur du montant de limitation du propriétaire du navire, suivant en cela le conseil juridique selon lequel, si le Club devait payer les demandeurs de la même manière que par le passé, les tribunaux espagnols ne tiendraient très probablement pas compte de ces paiements lors de la constitution du fonds de limitation du propriétaire du navire et le Club risquerait alors de payer deux fois le montant de limitation.

9.2 À sa session de mai 2003, le Comité exécutif a décidé que les paiements du Fonds de 1992 devraient, pour le moment, être limités à 15 % du préjudice ou du dommage effectivement subi par les différents demandeurs, tel qu'évalué par les experts engagés par le Fonds et le London Club. Le Comité exécutif a décidé en outre que le Fonds de 1992 devrait, eu égard aux circonstances particulières liées au sinistre du *Prestige*, payer les demandeurs, même si le London Club ne leur versait pas une indemnisation directement (document 92FUND/EXC.21/5, paragraphes 3.2.32 et 3.2.34).

Examen de la question par le Comité exécutif en octobre 2003, février 2004 et mai 2004

9.3 À ses sessions d'octobre 2003, de février 2004 et de mai 2004, le Comité exécutif a décidé que compte tenu des incertitudes qui continuaient de régner quant au niveau des demandes recevables, il conviendrait de maintenir le niveau de paiement à 15% (documents 92FUND/EXC.22/14, paragraphe 3.7.24, 92FUND/EXC.24/8, paragraphe 3.4.43 et 92FUND/EXC.25/6, paragraphe 3.2.26).

Examen de la question par le Comité exécutif à sa session d'octobre 2004

9.4 Lors de la session d'octobre 2004 du Comité exécutif, les délégations espagnole et française ont fait savoir qu'elles avaient tenu des consultations sur la manière dont l'affaire du *Prestige* avait été traitée afin d'étudier la possibilité d'améliorer le règlement des demandes d'indemnisation. Ces délégations ont estimé que le taux de compensation à 15 % avait placé les victimes dans une situation défavorable.

9.5 La délégation espagnole a déclaré qu'en raison des dispositions prises pour indemniser les victimes, l'administration espagnole a été directement touchée par le faible niveau des paiements du fait qu'elle avait engagé des dépenses considérables pour combattre les effets du sinistre et indemniser les victimes.

9.6 La délégation française a déclaré que l'annonce du taux de 15 %, le plus bas dans l'histoire des Fonds de 1971 et de 1992, avait suscité, en France, des réactions d'incompréhension et d'hostilité à l'encontre du régime international. De l'avis de la délégation française, en dépit des pertes constatées, le faible nombre des demandes déposées s'explique par le fait qu'un taux de 15% ne couvre pas, pour beaucoup d'entreprises, les frais supplémentaires qu'entraîne, d'une part, l'établissement d'un dossier d'indemnisation et, d'autre part, le temps passé pour répondre aux demandes d'explications ultérieures des experts.

9.7 Les deux gouvernements ont déclaré qu'ils considéraient que le relèvement du taux d'indemnisation devrait constituer une priorité du Fonds de 1992 pour l'année à venir, notamment dans la perspective de la prescription des actions après trois ans. De l'avis de ces deux gouvernements, afin de permettre aux victimes qui ne l'ont pas encore fait de déposer une demande en temps utile, il apparaît nécessaire de leur adresser un message clair afin qu'elles puissent apprécier, au regard du montant du préjudice qu'elles estiment avoir subi et de leur

possible recouvrement, l'opportunité d'introduire une action avant novembre 2005. Ces deux délégations ont fait valoir que les demandeurs devraient être informés aussi rapidement que possible de la possibilité de recevoir une indemnisation, car il serait particulièrement désastreux pour l'image du Fonds que la décision de relèvement significatif du niveau des paiements intervienne après expiration du délai de prescription, laissant un certain nombre de victimes sans la possibilité d'intenter une action appropriée.

9.8 Les délégations française et espagnole ont instamment demandé au Fonds de déployer tous les moyens nécessaires pour instruire rapidement les dossiers actuellement en sa possession, qui représentent une part importante du préjudice estimé de chaque État, afin de pouvoir déterminer avec réalisme la possibilité de relever le taux d'indemnisation lors de la prochaine session du Comité et, à cette fin, elles ont renouvelé leur engagement de fournir aux experts du Fonds les explications dont ils pourraient avoir besoin.

9.9 L'Administrateur a fait valoir que selon les chiffres fournis par les gouvernements des trois pays touchés par le sinistre, le montant total des demandes d'indemnisation qui pourraient être présentées s'élevait à quelque €1 038 millions (£716 millions) et qu'il n'était donc pas possible, à son avis, de fixer à plus de 15% le niveau des paiements à ce stade. Il a fait observer que, conformément à la position adoptée par les organes directeurs des FIPOL, le niveau des paiements devrait être déterminé en fonction des demandes d'indemnisation qui pourraient être adressées au Fonds de 1992 et non en fonction de l'évaluation des demandes par le Fonds.

9.10 Un certain nombre de délégations ont indiqué que tout en reconnaissant que le niveau actuel des paiements, fixé à 15%, le plus faible dans l'histoire des Fonds, était extrêmement fâcheux pour les demandeurs, le Fonds de 1992 n'avait pas d'autre choix que de le maintenir à ce niveau pour le moment, mais en envisageant de le revoir chaque fois que l'occasion se présentera.

9.11 Compte tenu des autres incertitudes qui s'attachent au niveau des demandes recevables, le Comité exécutif a décidé de maintenir à 15% le niveau des paiements au titre des pertes ou des dommages subis par les différents demandeurs (document 92FUND/EXC.26/1, paragraphe 3.7.30).

Examen du niveau des paiements par le Comité exécutif à la session de mars 2005

9.12 L'Administrateur n'a pas reçu d'autres renseignements de la part des Gouvernements espagnol, français et portugais sur l'impact global du sinistre. D'après les montants disponibles actuellement et au vu des incertitudes qui demeurent concernant le niveau des demandes recevables, l'Administrateur ne s'estime pas en mesure de proposer un relèvement du niveau des paiements au-delà de 15% des pertes ou dommages subis par chaque demandeur.

9.13 Tout complément d'information sur le coût du sinistre sera présenté au Comité exécutif dans un additif.

10 Paiements destinés au Gouvernement espagnol

10.1 À la session du Comité exécutif tenue en octobre 2003, la délégation espagnole a proposé que le Fonds de 1992 fasse des avances à titre d'acompte, sous réserve de certaines garanties, au Gouvernement espagnol et aux gouvernements des autres pays touchés qui le souhaiteraient. Étant donné l'importance de cette question et de ses ramifications, le Comité exécutif a décidé de renvoyer la question à l'Assemblée.

10.2 Compte tenu des circonstances exceptionnelles du sinistre du *Prestige*, l'Assemblée a décidé ce qui suit (document 92FUND/A.8/30, paragraphe 20.29):

a) L'Assemblée a autorisé l'Administrateur, sous réserve d'une évaluation générale par l'Administrateur du montant total du dommage recevable en Espagne dans le cadre du sinistre du *Prestige*, à verser la différence entre les 15% du montant évalué de la demande soumise le 2 octobre 2003 par le Gouvernement espagnol et un montant égal à 15% de la demande soumise (15% de €383,7 millions = €57 555 000). Ce versement serait effectué

sous réserve également que le Gouvernement espagnol fournisse une garantie émanant d'un organisme financier qui ne soit pas l'État espagnol et dont la solvabilité répondrait aux critères arrêtés dans les directives internes en matière de placements du Fonds de 1992, de manière à protéger le Fonds contre toute situation de surpaiement.

b) L'Assemblée a décidé que cette garantie devrait couvrir la différence entre les 15% du montant évalué de la demande présentée le 2 octobre 2003 et un montant égal à 15% de la demande soumise (15% de €383,7 millions = €57 555 000). En outre, il a été décidé que les termes et conditions de la garantie devraient être établis à la satisfaction de l'Administrateur.

10.3 L'Assemblée a décidé également que le Comité exécutif devrait réexaminer, à sa prochaine session, les paiements effectués. Il a également été décidé que si le Comité exécutif réduisait le montant du versement, la différence devrait être remboursée par le Gouvernement espagnol.

10.4 Il a été décidé en outre que si un autre État ayant subi des pertes en raison du sinistre du *Prestige* présentait une demande de versement selon les mêmes termes, cette demande devrait être soumise au Comité exécutif.

10.5 Avec l'aide d'un certain nombre d'experts, l'Administrateur a procédé à une évaluation provisoire de la demande du Gouvernement espagnol. Compte tenu des pièces justificatives fournies, il a fait une première estimation de €107 millions, en fonction de laquelle le Fonds de 1992 a versé €16 050 000 (£11,1 millions), soit 15% de l'estimation provisoire.

10.6 De plus, l'Administrateur a effectué avec l'aide d'un certain nombre d'experts une évaluation générale du coût total des dommages recevables en Espagne, et il a conclu que ce coût serait d'au moins €303 millions.

10.7 Se fondant sur ces chiffres et comme l'Assemblée l'a autorisé à le faire, l'Administrateur a effectué un versement supplémentaire de €41 505 000 (£28,8 millions), correspondant à la différence entre 15% de €383,7 millions ou €57 555 000 et 15% du montant évalué à titre provisoire de la demande du Gouvernement espagnol, soit €16 050 000. Ce paiement a été fait contre une garantie bancaire couvrant la différence susmentionnée (c'est-à-dire €41 505 000) émise par l'Instituto de Credito Oficial, banque espagnole renommée sur le marché financier, et contre l'engagement du Gouvernement espagnol de rembourser tout montant décidé par le Comité exécutif ou l'Assemblée.

10.8 La somme de €57 555 000 (£39 914 906) a été versée à l'État espagnol le 17 décembre 2003.

11 Actions en justice

Espagne

11.1 Environ deux mille demandeurs se sont associés à la procédure judiciaire engagée devant le tribunal pénal de Corcubión (Espagne). Aucune précision sur les préjudices subis n'a été communiquée au tribunal. Deux cent huit de ces demandeurs ont présenté leurs demandes au Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne. L'on s'attend à ce que certains des demandeurs qui ont passé un accord de règlement avec le Gouvernement espagnol, en vertu des décrets-lois royaux dont il est question à la section 5, retirent leurs demandes de la procédure.

11.2 En juillet 2004, le Gouvernement espagnol a présenté une requête au tribunal de Corcubión en vue d'obtenir le remboursement du montant de €22 777 986 (£16 millions) déposé dans le but de constituer le fonds de limitation. Dans sa requête, le Gouvernement espagnol a fait valoir que le tribunal devait lui rembourser ce montant étant donné qu'il versait des indemnités aux victimes du déversement.

11.3 Le Fonds de 1992 et d'autres parties intervenant dans la procédure juridique auprès du tribunal de Corcubión ont soumis des argumentations s'opposant à cette demande.

11.4 En juillet 2004, le tribunal de Corcubión a rejeté la demande du Gouvernement espagnol pour des raisons de procédure. Le Gouvernement espagnol a fait appel de cette décision mais, le 4 octobre 2004, l'appel a été retiré de la procédure.

France

11.5 À la demande d'un certain nombre de communes, le tribunal administratif de Bordeaux a désigné des experts pour déterminer l'étendue de la pollution en différents points de la zone polluée.

11.6 En juillet 2003, cinq ostréiculteurs ont engagé une procédure en référé à l'encontre du propriétaire du navire, du London Club et du Fonds de 1992 devant le tribunal de commerce de Marennes (Oléron) pour demander le versement provisoire de sommes atteignant au total environ €400 000 (£276 000). En juillet 2004, le tribunal a rendu un jugement en référé rejetant la demande au motif que les demandeurs n'avaient pas fourni suffisamment d'éléments de preuve permettant de justifier la procédure en référé. Dans son jugement, le tribunal a invité les demandeurs à soumettre leurs demandes auprès du Bureau des demandes d'indemnisation de Bordeaux.

États-Unis

11.7 L'État espagnol a engagé une action en justice contre l'American Bureau of Shipping (ABS), la société de classification du *Prestige*, devant le tribunal fédéral de première instance de New York (le tribunual de New York) pour demander une indemnisation au titre de tous les dommages causés par le sinistre, dommages que l'on estimait initialement devoir dépasser US$700 millions (£370 millions) et plus tard US$1 000 millions (£529 millions). L'État espagnol a notamment soutenu que l'ABS avait fait preuve de négligence dans l'inspection du *Prestige* et n'avait pas décelé de corrosion, de déformation permanente, de matériaux défectueux et de fatigue dans le navire et avait fait preuve de négligence en accordant la classification.

11.8 L'ABS a réfuté l'accusation de l'État espagnol et a lui-même engagé une action contre ce dernier en soutenant que si l'État avait subi des dommages, c'était en totalité ou en partie du fait de sa propre négligence. L'ABS a présenté une demande reconventionnelle et a demandé que l'État espagnol se voie ordonner de dédommager l'ABS de tous les montants que ce dernier serait obligé de verser en exécution d'un quelconque jugement prononcé à son encontre dans le cadre du sinistre du *Prestige*. Le tribunal de New York a rejeté la demande reconventionnelle présentée par l'ABS au motif que l'État espagnol avait droit à l'immunité absolue. L'ABS tente d'obtenir le réexamen de sa demande par le tribunal ou l'autorisation de faire appel.

11.9 Les autorités régionales du Pays basque espagnol ont engagé une action en justice contre l'ABS devant le tribunal fédéral de première instance de Houston, au Texas, réclamant des indemnités au titre des frais de nettoyage et des sommes versées à des particuliers et des entreprises pour un montant de US$50 millions (£26 millions). Ces autorités ont soutenu, entre autres, que l'ABS n'avait pas inspecté convenablement le *Prestige* alors qu'il était tenu de le faire, et avait déclaré que ce navire était en état de naviguer, ce qui n'était pas le cas. L'action en justice a été renvoyée au tribunal fédéral de première instance de New York qui traite de la demande présentée par l'État espagnol dont il est question au paragraphe 11.7.

12 Action récursoire engagée par le Fonds de 1992 contre l'ABS

12.1 À sa session d'octobre 2004, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si le Fonds de 1992 devrait engager une action récursoire contre l'American Bureau of Shipping (ABS) aux États-Unis, où le défendeur a son siège social, ou en Espagne, où l'essentiel des dommages de pollution se sont produits. L'analyse des questions par l'Administrateur et les débats du Comité exécutif sont résumés dans le compte rendu des décisions de cette session (document 92FUND/EXC.26/11, paragraphes 3.7.42 à 3.7.72).

12.2 Le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1992 ne devrait pas intenter d'action récursoire contre l'ABS aux États-Unis. Il a d'autre part décidé de repousser toute décision concernant une telle action contre l'ABS en Espagne jusqu'à ce que d'autres détails sur la cause du sinistre du

Prestige soient connus. L'Administrateur a été chargé de suivre la procédure en cours aux États-Unis, de se tenir informé des enquêtes en cours sur la cause du sinistre et de prendre toutes les mesures nécessaires pour protéger les intérêts du Fonds de 1992 dans toute juridiction pertinente (document 92FUND/EXC.26/11, paragraphe 3.7.71).

12.3 Le Comité a déclaré qu'il prenait cette décision sans préjuger de la position du Fonds vis-à-vis des actions en justice engagées contre d'autres parties.

13 Enquêtes sur la cause du sinistre

13.1 Autorité maritime des Bahamas

13.1.1 L'autorité maritime des Bahamas, c'est-à-dire l'autorité de l'État du pavillon, a mené une enquête sur la cause du sinistre. Le rapport d'enquête, qui a été publié en novembre 2004, compte 267 pages et contient un résumé analytique, un compte rendu des faits, une analyse des preuves, des conclusions, des recommandations et des appendices. S'agissant de la cause du sinistre, le rapport conclut notamment qu'il semble probable que l'avarie initiale se soit produite dans le bordé de la citerne latérale 3 à tribord, suivie d'une avarie dans la citerne latérale arrière 2 à tribord, probablement dans la cloison séparant deux citernes.

13.1.2 Selon le rapport, on manque de preuves décisives pour se prononcer avec certitude sur la cause de l'avarie initiale de la coque, mais la cause probable de cette avarie a été une grosse vague qui a fait apparaître une faiblesse dans la citerne latérale 3 à tribord. Il est indiqué dans le rapport que cette faiblesse s'expliquait sans doute par l'un, ou plus probablement par l'effet conjugué de deux ou plus des facteurs ci-après: dommages subis au cours d'un transbordement de navire à navire à St-Pétersbourg[3], fatigue, contraintes dues à la soudure de grandes plaques de métal neuf sur des vieilles plaques et/ou corrosion. Il est également indiqué que l'une des citernes à cargaison jouxtant la citerne latérale 3 à tribord a peut-être été endommagée.

13.1.3 Le rapport signale que les vidéos prises pendant le remorquage du navire montrent que des vagues frappaient constamment la citerne pendant des périodes prolongées et que des mouvements de roulis et de tangage amenaient l'eau à pénétrer rapidement dans la citerne et à en sortir, provoquant de très fortes fluctuations de pression. Les structures des citernes ne sont semble-t-il pas conçues pour résister à de telles pressions.

13.1.4 Les règlements des sociétés de classification exigent que les navires soient soumis à une inspection détaillée dite "inspection spéciale" tous les cinq ans. Le rapport de l'Autorité maritime des Bahamas indique que la cinquième enquête spéciale du navire avait été effectuée en Chine en 2001, c'est-à-dire 18 mois avant le sinistre, conformément semble-t-il aux normes les plus élevées appliquées dans ce secteur.

13.1.5 Le rapport indique que l'inspection annuelle, effectuée à Dubaï en 2002, six mois avant le sinistre, avait été contrôlée par l'Autorité maritime des Bahamas. Il y est dit qu'une inspection interne de la citerne latérale arrière 2 à tribord aurait dû être faite, mais ne l'avait pas été. Le rapport conclut toutefois qu'étant donné que la structure de la citerne latérale arrière 2 à tribord semblait avoir résisté à toutes les contraintes supplémentaires résultant du sinistre, à l'exception de la cloison séparant les deux citernes, il est probable qu'une inspection à Dubaï n'aurait pas permis de déceler des problèmes importants.

---

[3] Le navire a été utilisé pour le stockage pendant 131 jours, du 22 juin au 30 octobre 2002, alors qu'il était mouillé à St-Pétersbourg (Fédération de Russie) avant sa dernière traversée. Pendant cette période, des péniches lui amenaient des hydrocarbures et des navires-citernes l'accostaient pour procéder au chargement. Le navire aurait pu être endommagé au contact des navires qui l'accostaient pour procéder au chargement ou au déchargement d'hydrocarbures.

13.1.6 Le rapport indique que le contrôle de l'État du port, SIRE (Ship Inspection Report Programme)[4] et d'autres inspections effectuées avant le sinistre n'avaient suscité aucune inquiétude au sujet de l'état général du navire et ne donnait nullement à penser qu'une inspection interne spéciale de l'une quelconque des citernes était nécessaire.

13.1.7 S'agissant des mesures prises après que l'avarie de la coque se soit produite, l'Autorité maritime des Bahamas conclut notamment ce qui suit:

- Il est certain que le navire aurait pu survivre s'il avait été amené dans un lieu abrité et que l'on ait pu évaluer de manière appropriée l'état du navire et le meilleur moyen de veiller à réduire au minimum tout risque d'une nouvelle pollution.

- La recherche d'un lieu abrité aurait fort bien pu conduire à une issue beaucoup plus favorable et aurait évité la grave pollution de longues étendues de côtes qui a suivi.

- S'agissant de l'accusation d'avoir provoqué une pollution, il est difficile de tenir un capitaine pour responsable de l'avarie initiale de son navire. Le capitaine n'avait aucun moyen de prévoir le sinistre ou de prendre des mesures pour l'éviter. Il avait agi en bon marin pendant la tempête qui avait précédé le sinistre en réduisant la vitesse de son navire de manière appropriée.

13.2 Ministère espagnol des transports et des travaux publics

La Commission permanente d'enquête sur les accidents maritimes (Comisión Permanente de Siniestros Marítimos), qui est placée sous l'autorité du Ministère espagnol des transports et des travaux publics (Ministerio de Fomento), mène une enquête sur la cause du sinistre.

13.3 Tribunal de Corcubión

13.3.1 Le tribunal de Corcubión (Espagne) mène actuellement une enquête sur la cause du sinistre dans le cadre d'une procédure pénale. Il enquête sur le rôle du capitaine du *Prestige* et d'un fonctionnaire qui a eu un rôle à jouer dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol, et sur celui d'un gérant de la société gestionnaire du navire.

13.3.2 Le 3 février 2005, le tribunal a informé les parties à la procédure pénale qu'il avait reçu un rapport de la Commission permanente d'enquête sur les événements de mer. Le Fonds de 1992 a demandé un exemplaire de ce rapport.

13.4 France

S'agissant de la France, un magistrat instructeur de Brest mène actuellement une enquête sur la cause du sinistre.

13.5 Participation du Fonds de 1992

Le Fonds de 1992 suit ces enquêtes par l'intermédiaire de ses juristes espagnols et français.

---

[4] Programme relatif à l'inspection des navires lancé en 1993 par le *Oil Companies International Forum* (OCIMF) pour répondre aux inquiétudes suscitées par les navires-citernes inférieurs aux normes.

14 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

a) prendre note des renseignements figurant dans le présent document;

b) examiner le niveau des paiements; et

c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées concernant le traitement de ce sinistre et des demandes qui en découlent.

_____