



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

COMITÉ EXÉCUTIF  
29ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.29/4  
9 juin 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 ouvert des bureaux de traitement des demandes d'indemnisation à la Corogne (Espagne) et à Bordeaux (France). Le bureau des demandes d'indemnisation ouvert en Espagne a reçu au total pour €744 millions (£511 millions)<sup><1></sup> de demandes tandis que le bureau installé en France en recevait au total pour €95 millions (£65 millions). Le Gouvernement portugais a soumis une demande de €4,3 millions (£3 millions) pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde au Portugal.

Le montant total des demandes acceptées nées du sinistre du *Prestige* dépassera notablement le montant total d'indemnisation disponible, c'est-à-dire 135 millions de droits de tirage spéciaux soit €171,5 millions (£118 millions). En mai 2003, le Comité exécutif a décidé que les paiements qu'effectuerait le Fonds de 1992 devraient se limiter pour le moment à 15% des pertes ou dommages effectivement subis par les différents demandeurs, en fonction de l'évaluation faite par les experts engagés par le Fonds et l'assureur.

En juin 2003, le Gouvernement espagnol a instauré une législation, sous forme d'un décret royal, qui lui permettait de dégager les fonds nécessaires pour dédommager intégralement les victimes de la pollution. En juillet 2004, cette législation a été modifiée afin d'augmenter le montant d'indemnisation disponible et pour étendre la période pendant laquelle il était possible d'obtenir une indemnisation. D'après les informations fournies par le Gouvernement espagnol, des accords ont été conclus avec la grande majorité des travailleurs du secteur de la pêche qui, en vertu du décret royal, ont perçu au total quelque €88 millions (£60 millions).

Le Fonds de 1992 a été informé que 971 demandes ont également été présentées en application de cette législation. Ces demandes seront évaluées par le Consorcio de Compensacion de Seguros, un organisme d'assurance de l'État, suivant les critères employés pour l'application de la Convention de

<1> La conversion des monnaies effectuée dans ce document repose sur les taux de change en vigueur le 31 mai 2005 (€ = £0,6874) sauf en ce qui concerne les paiements faits par le Fonds de 1992, pour lesquels la conversion a été faite au taux en vigueur à la date du paiement.

1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

En octobre 2003, le Gouvernement espagnol a soumis une demande d'un montant de €383,7 millions (£264 millions). L'Administrateur a procédé à une évaluation provisoire qui a abouti au montant de €107 millions (£74 millions) et sur cette base 15% de ce montant ont été versés, soit €6 050 000 (£11,1 millions).

L'Administrateur a également procédé à une évaluation générale du total des dommages recevables en Espagne dus au sinistre du *Prestige* et a abouti à un chiffre total d'au moins €303 millions (£208 millions). Après avoir effectué cette évaluation et l'Assemblée l'y ayant autorisé, l'Administrateur a procédé à un autre paiement de €1 505 000 (£28,8 millions) contre une garantie fournie par une banque espagnole, ce qui a porté le montant total versé par le Fonds de 1992 au Gouvernement espagnol à €7 555 000 (£39,9 millions).

Le Gouvernement espagnol a soumis d'autres demandes par la suite. Le montant total des demandes qu'il a déposées est de €79 millions (£398 millions).

Les autorités espagnoles et françaises viennent de remettre au Fonds de 1992 leurs enquêtes respectives sur la cause du sinistre.

**Mesures à prendre:** Étudier 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 des 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 de plus en plus faible. 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 Des précisions sur les opérations de nettoyage et l'impact du déversement sont données dans les 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 étudier 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 restait environ 700 tonnes dans la partie arrière; elles ont été traitées avec des agents biologiques destinés à accélérer le processus de dégradation des hydrocarbures.

## **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 31 mai 2005, le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne avait reçu 729 demandes d'indemnisation pour un montant total de €744 millions (£511 millions). L'une de ces demandes d'indemnisation, d'un montant de €32 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 étaient formulées par le Gouvernement espagnol, la première en octobre 2003 pour €83,7 millions (£264 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, soumise en deux volets, l'un en décembre 2004 et le second en avril 2005, pour €57,2 millions (£108 millions). Les trois premières de ces demandes comportaient des éléments liés au coût des opérations de nettoyage effectuées dans le Parc atlantique national, qui se chiffraient au total à €1,9 millions (£8,2 millions). Ces éléments ont été retirés 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 €579,2 millions (£398 millions).
- 4.2 Les demandes du Gouvernement espagnol portent sur les dépenses engagées au titre des opérations de nettoyage en mer et à terre, de l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, 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 demandes	Nombre de demandes	Montant demandé €
Dommmages aux biens	226	2 444 613
Nettoyage	16	4 161 279
Mariculture	12	8 026 408
Pêche et ramassage de coquillages	153	134 309 297
Tourisme	10	612 472
Entreprises de transformation/vente du poisson	264	13 534 208
Divers	44	1 402 843
Gouvernement espagnol	4	579 241 534
<b>Total</b>	<b>729</b>	<b>743 732 654</b>

- 4.4 En décembre 2003 la première demande du Gouvernement espagnol a été évaluée à titre provisoire à €107 millions (£74 millions). Pour plus d'informations sur les sommes versées à ce gouvernement, se reporter à la section 10.
- 4.5 Depuis décembre 2003, un certain nombre de réunions ont été tenues avec des représentants du Gouvernement espagnol et une grande quantité 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 dans l'évaluation des demandes qu'il a déposées. Le Gouvernement espagnol a fourni une grande quantité de documents supplémentaires dont l'analyse se poursuit.
- 4.6 Les experts du Fonds de 1992 étudient actuellement la demande concernant les opérations d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave. Cette demande faisant intervenir une question de principe en matière de recevabilité, l'Administrateur la soumettra au Comité exécutif pour examen et décision.
- 4.7 Sur les 725 autres demandes présentées, 60% 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 fournir ces pièces. Trois cent quarante-huit de ces autres demandes d'un montant de €16,2 millions (£11 millions) ont été approuvées à hauteur de €1,9 million (£1,3 million) et des paiements provisoires d'un total de €58 065 (£40 000)<sup><2></sup> ont été effectués à hauteur de 15% des montants estimés au titre de 60 des demandes approuvées. Les demandes restantes sont dans l'attente d'une réponse des demandeurs ou sont réexaminées, les demandeurs n'étant pas d'accord sur le montant évalué. Cent quatre demandes d'un montant de €1,1 millions (£2,8 millions) ont été rejetées, la plupart d'entre elles parce que le demandeur n'avait pas démontré qu'il avait subi une perte.
- 4.8 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 €7,6 millions (£25,8 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. En mai 2005, 52 municipalités de Galice ont signé des accords avec le Gouvernement espagnol et trois autres devraient faire de même sous peu. Vingt autres municipalités des Asturies ont accepté des propositions présentées par le Gouvernement espagnol. Le Fonds de 1992 n'a pas reçu de demandes des municipalités ou des régions autonomes. Le Gouvernement espagnol n'a pas encore soumis de demandes subrogées pour les indemnités versées aux municipalités.

&lt;2&gt;

Les indemnités versées aux demandeurs par le Gouvernement espagnol ont été déduites lors du calcul des paiements provisoires.

## France

- 4.9 Au 31 mai 2005, le Bureau des demandes d'indemnisation de Bordeaux avait reçu 396 demandes d'un montant total de €95 millions (£65 millions). On trouvera dans le tableau ci-dessous une ventilation des différentes catégories de demandes reçues.

Catégorie de demandes	Nombre de demandes	Montant demandé €
Dommmages aux biens	9	87 772
Nettoyage	32	6 395 136
Mariculture	120	1 652 630
Ramassage de coquillages	3	116 810
Bateaux de pêche	54	846 000
Tourisme	158	17 353 052
Entreprises de transformation/vente du poisson	7	282 608
Divers	12	766 850
Gouvernement français	1	67 499 154
<b>Total</b>	<b>396</b>	<b>95 000 012</b>

- 4.10 Sur les 396 demandes présentées au Bureau des demandes d'indemnisation, 66% 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 fournir les pièces manquantes. Deux cent dix-neuf demandes d'un montant de €4,5 millions (£3,1 millions) ont été approuvées et des paiements provisoires d'un montant total de €243 730 (£166 000) ont été effectués à hauteur de 15% des montants évalués au titre de 79 des demandes approuvées. Les demandes restantes sont dans l'attente d'une réponse des demandeurs ou sont réexaminées, les demandeurs n'étant pas d'accord sur le montant évalué. Quarante-trois demandes ont été rejetées, la plupart d'entre elles parce que le demandeur n'avait pas démontré qu'il avait subi une perte.
- 4.11 Cent dix-sept ostréiculteurs du Bassin d'Arcachon, près de Bordeaux, ont déposé des demandes pour €1,04 million (£715 000) 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-quatorze d'entre elles, d'un montant total de €701 934 (£483 000), ont été évaluées à €206 866 (£142 000). Des paiements d'un montant total de €5 170 (£10 400) ont été effectués à hauteur de 15% des montants estimés au titre de 26 de ces demandes. Les experts désignés par le London Club et le Fonds de 1992 examinent actuellement les 23 demandes restantes.
- 4.12 Le Bureau des demandes d'indemnisation a reçu 158 demandes, d'un montant de €17,3 millions (£11,9 millions), liées au secteur du tourisme. Quatre-vingt-treize de ces demandes ont été évaluées à un total de €5 millions (£3,4 millions). Soixante-dix-huit demandes ont été approuvées pour un montant de €3,5 millions (£2,4 millions) et des paiements provisoires d'un montant total de €206 280 (£142 000) ont été effectués à hauteur de 15% des montants évalués au titre de 36 demandes.
- 4.13 En mai 2004, le Gouvernement français a soumis une demande d'indemnisation pour €67,5 millions (£46,4 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.

- 4.14 Trente-deux nouvelles demandes représentant un total de €6,4 millions (£4,4 millions) ont été présentées par les autorités locales pour les opérations de nettoyage. Treize d'entre elles ont été évaluées à €84 054 (£669 000). Neuf demandes ont été approuvées pour un montant de €83 162 (£470 000) et des paiements provisoires d'un montant total de € 516 (£5 800) ont été effectués pour quatre demandes à raison de 15% du montant évalué.

*Portugal*

- 4.15 En décembre 2003, 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 portugais a fourni au Fonds de 1992 des renseignements complémentaires à l'appui de sa demande, parmi lesquels figurait une demande supplémentaire d'un montant de €1 million (£680 000), toujours au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Ces renseignements sont actuellement examinés par les experts engagés par le London Club et le Fonds de 1992.

**5 Paiements effectués et autre aide financière apportée par les autorités espagnoles**

- 5.1 Le Gouvernement espagnol et les autorités régionales ont indemnisé à hauteur de €40 (£27) 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 concernées des secteurs de la pêche, de la récolte de coquillages et de l'aquaculture pouvaient 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 € millions (£2 millions). Les demandeurs étaient 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 En mai 2005, le Gouvernement espagnol a informé le Fonds de 1992 que des accords avaient été conclus avec quelque 19 500 travailleurs du secteur de la pêche et que quelque €88 millions (£60 millions) leur avaient été versés au total en vertu des décrets royaux. On s'attend à ce que les demandes qui avaient été déposées dans le cadre des procédures judiciaires devant le tribunal pénal de Corcubión (Espagne) au nom de ces travailleurs soient retirées à la suite de l'accord conclu avec le Gouvernement espagnol, en vertu des décrets royaux (voir le paragraphe 11.1).
- 5.7 En 2004, le Fonds de 1992 a été informé par le Gouvernement espagnol que les demandes formées 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 qui normalement ne sont pas couverts par les polices d'assurance commerciale, tels que les dommages dus à des actes terroristes ou à des catastrophes naturelles. Au 31 mai 2005, le Consorcio avait reçu 971 demandes concernant quelque 3 700 personnes.
- 5.8 Les décrets-lois royaux prévoyant 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. Les demandes reçues par le Consorcio ont été classées comme suit:

<b>Catégorie de demandes</b>	<b>Nombre de demandes</b>
Mariculture (dommages aux biens et manque à gagner)	103
Pêche (dommages aux biens et manque à gagner)	179
Vendeurs de poissons et de coquillages (manque à gagner)	310
Entreprises de transformation du poisson et des coquillages (manque à gagner)	79
Personnes travaillant dans le secteur de la pêche (manque à gagner)	109
Tourisme (manque à gagner)	86
Activités à terre (dommages et manque à gagner pendant les opérations de nettoyage)	72
Dommages aux biens	14
Divers	19
<b>Total</b>	<b>971</b>

- 5.9 Le montant total demandé est de €229,9 millions (£158 millions).
- 5.10 Le Consorcio a demandé l'aide des experts désignés par le London Club et le Fonds de 1992 pour évaluer 190 de ces demandes. Bon nombre des demandes qui ont été transmises à ces experts ne s'appuient pas sur des preuves suffisantes pour établir la perte faisant l'objet de la demande. Le Consorcio a sollicité des demandeurs 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 de 13 demandes, qui a été approuvée par le Fonds de 1992 et le London Club pour neuf d'entre elles.

Parmi les 190 demandes pour lesquelles le Consorcio avait demandé de l'aide, soixante-six ont en outre été soumises directement au Bureau des demandes d'indemnisation et ont été approuvées par le London Club et le Fonds de 1992. Des précisions sur l'évaluation de 65 de ces demandes ont été communiquées au Consorcio avec l'accord des demandeurs. De nouvelles 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, en sus des montants versés par le Fonds de 1992, aux demandeurs des 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 dont le montant a fait l'objet d'un accord entre le demandeur d'une part et le London Club et le Fonds de 1992 d'autre part, elle verserait 85% du montant convenu. En l'absence d'accord sur le montant, c'est la Commission qui fixe les pertes et le montant à verser.
- 6.3 La Commission a approuvé le versement à 175 demandeurs d'un total de €1 153 621 (£793 millions). 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, soit €2 777 986 (£15,7 millions). Le 28 mai 2003, le propriétaire du navire a déposé €2 777 986 auprès du tribunal pénal de Corcubión (Espagne) pour constituer le fonds de limitation.

## **8 Montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992**

- 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 €71 520 703 (£118 millions).

## **9 Niveau des paiements**

*Examen de la question par le Comité exécutif en mai 2003*

- 9.1 Contrairement à ce qui avait été fait avec les Clubs P&I 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 donc 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, eu égard aux circonstances particulières liées au sinistre du *Prestige*, devrait 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, mai 2004 et octobre 2004*

- 9.3 À ses sessions d'octobre 2003, de février 2004, de mai 2004 et d'octobre 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, 92FUND/EXC.25/6, paragraphe 3.2.26 et 92FUND/EXC.26/11, paragraphe 3.7.30).

*Examen de la question par le Comité exécutif à sa session de mars 2005*

- 9.4 À la session de mars 2005, la délégation française s'est référée à des réunions informelles tenues entre la France, le Portugal et l'Espagne, dans le but d'examiner la situation des demandes d'indemnisation dans les trois États, avec la participation d'un représentant du Fonds de 1992 à la dernière de ces réunions. Cette délégation a déclaré que, selon elle, d'après les informations échangées lors de la dernière réunion, les pertes réelles encourues dans les trois États étaient très inférieures aux prévisions initiales, de sorte qu'il devrait être possible à terme de relever le niveau des paiements de 15% à 30%. La délégation française a demandé au Fonds de 1992 d'affiner avant juin 2005 l'évaluation qu'il avait faite des pertes totales afin de permettre au Comité exécutif de décider si le niveau des paiements pouvait être relevé ou non.
- 9.5 L'Administrateur a déclaré que le Fonds de 1992 pouvait effectivement affiner son évaluation des pertes totales ainsi que l'avait demandé la délégation française mais que, selon lui, c'était le montant des demandes susceptibles d'être formées contre le Fonds, actuellement supérieur à €1 milliard (£687 millions), qui déterminait le niveau des paiements. Il a estimé que, tant que cette situation persisterait, le seul moyen de relever le niveau des paiements serait de suivre la même procédure que celle suivie par le Royaume-Uni après le sinistre du *Sea Empress* et par la France après le sinistre de l'*Erika*, lorsque les États avaient accepté de voir leurs propres demandes d'indemnisation traitées en dernier.
- 9.6 Une délégation, tout en déclarant qu'il était important de terminer d'évaluer les demandes d'indemnisation avant le troisième anniversaire du sinistre – date à laquelle les dispositions en matière de prescription s'appliqueraient – s'est dite préoccupée d'apprendre que des demandes étaient évaluées selon une formule (voir le paragraphe 5.5 ci-dessus), compte tenu de l'importance d'un traitement équitable de toutes les demandes. L'Administrateur a déclaré que, bien que le Consorcio ait décidé d'évaluer certaines demandes selon une formule ou un barème, le Fonds continuerait d'évaluer sur le fond chacune des demandes ou les groupes de demandes similaires, y compris les demandes subrogées.
- 9.7 Un certain nombre de délégations ont estimé qu'il était pour l'heure nécessaire, quoique regrettable, de maintenir le niveau des paiements à 15% des pertes établies, tout en reconnaissant qu'un tel niveau serait inacceptable à long terme.
- 9.8 Vu l'incertitude qui demeurait quant au niveau des demandes recevables, le Comité exécutif a décidé de maintenir le niveau actuel des paiements à 15% des pertes ou dommages subis par les demandeurs concernés (document 92FUND/EXC.28/8, paragraphe 3.4.34).

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

- 9.9 Comme la délégation française l'a demandé à la session du Comité exécutif de mars 2005, l'Administrateur s'efforce d'évaluer l'intégralité des pertes dans les trois pays concernés. Il reviendra sur cette question dans un additif au présent document en y joignant une proposition concernant le niveau des paiements.

**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 la renvoyer 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 à laquelle celui-ci procéderait 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 que le Comité exécutif devrait réexaminer les paiements effectués à sa session suivante. 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 €6 050 000 (£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 €6 050 000. 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 2020 demandeurs se sont associés à la procédure judiciaire engagée devant le tribunal pénal de Corcubión (Espagne). Deux cent huit de ces demandeurs ont présenté leurs demandes directement au London Club et au Fonds de 1992 par l'intermédiaire du Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne. Aucune précision sur les préjudices subis n'a été communiquée au tribunal. L'on s'attend à ce que les demandeurs qui ont passé un accord de règlement avec le Gouvernement espagnol en vertu des décrets royaux retirent leurs demandes de la procédure.

### *France*

- 11.2 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.
- 11.3 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 (£275 000). 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 au Bureau des demandes d'indemnisation de Bordeaux. Aucun ne l'a fait.

### *États-Unis*

- 11.4 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 tribunal 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 (£385 millions) et plus tard US\$1 000 millions (£550 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 ni de fatigue dans le navire et avait fait preuve de négligence en accordant la classification.
- 11.5 L'ABS a réfuté l'accusation de l'État espagnol et a lui-même engagé une action contre ce dernier en soutenant que si celui-ci 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.
- 11.6 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 (£27,5 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 11.4.

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

- 12.1 À sa session d'octobre 2004, le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1992 ne devrait pas engager d'action récursoire contre l'American Bureau of Shipping (ABS) aux États-Unis et différerait toute action récursoire contre l'ABS en Espagne jusqu'à ce que d'autres détails soient

connus sur la cause du sinistre du *Prestige*. Le Comité a expressément déclaré qu'il prenait cette décision sans préjudice de la position du Fonds concernant les actions en justice contre d'autres parties (document 92FUND/EXC.26/11, paragraphes 3.7.42 à 3.7.72).

- 12.2 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).

### **13 Enquêtes sur la cause du sinistre**

#### **13.1 Autorité maritime des Bahamas**

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. Un bref résumé du rapport d'enquête a été présenté au Comité exécutif à sa session de mars 2005 (document 92FUND/EXC.28/5, section 13.1). La discussion dont le rapport a fait l'objet à cette session est évoquée dans le compte rendu des décisions (document 92FUND/EXC.28/8, paragraphes 3.4.52 à 3.4.60).

#### *Espagne*

#### **13.2 Le Ministère espagnol des travaux publics**

##### *Rapport principal*

- 13.2.1 Le Ministère espagnol des travaux publics (Ministerio de Fomento) a procédé à une enquête sur la cause du sinistre par l'intermédiaire de la Commission permanente d'enquête sur les accidents maritimes (la Commission) dont la tâche consiste à déterminer les causes techniques des accidents maritimes. Le rapport d'enquête qui a été communiqué au Fonds de 1992 en avril 2005 comprend quelque 420 pages et contient une relation des événements, une analyse des preuves, des conclusions, des recommandations et des appendices. Le rapport ne formule aucun reproche et ne désigne aucun responsable.

- 13.2.2 Le rapport indique entre autres que la Commission a calculé les efforts tranchants et les moments de flexion<sup><3></sup> subis par le navire à trois reprises, à savoir juste avant que le dommage ne se produise, après que les citernes de ballast tribord ont été inondées, après que les citernes de ballast bâbord ont été remplies pour compenser la gîte provoqué par l'inondation des citernes tribord. Il est notamment dit dans le rapport que:

- Le moment de flexion maximum juste avant que se produise le dommage est resté inférieur au maximum autorisé par mer calme par la société de classification du navire, l'American Bureau of Shipping (ABS).
- Une fois les citernes de tribord inondées, le moment de flexion maximum a dépassé de 28,4% le maximum autorisé par mer calme.
- Une fois les citernes de bâbord remplies, le moment de flexion maximum a dépassé de 70,4% le maximum autorisé par mer calme.

Dans les trois cas, l'effort tranchant maximum est resté dans la limite admise par l'ABS.

- 13.2.3 La Commission a déterminé quatre causes possibles du sinistre: choc d'objets flottants, choc des vagues, explosion interne et défaillance de la structure. La Commission a rejeté la première possibilité car un objet flottant sans propulsion autonome n'aurait pas eu l'énergie mécanique suffisante pour produire un dommage de ce type. La deuxième possibilité a été rejetée car le choc

---

<3>

Efforts internes créés dans la structure selon la manière dont le navire est chargé .

des vagues ne provoquerait pas des dommages sur une coque qui n'aurait pas été affaiblie puisque, en eau profonde, les vagues supposent un déplacement horizontal qui n'est guère important. La possibilité d'une explosion a été rejetée car les flancs de la citerne étaient enfoncés vers l'intérieur, le pont, l'élément le plus faible de la structure, ne montrait aucun signe d'explosion et il n'était pas fait mention dans les déclarations de l'équipage ni d'une explosion, ni de flammes ni de fumée.

La Commission est parvenue à la conclusion que l'accident était dû à une défaillance de la structure dans la zone de la citerne arrière tribord No. 2 et de la citerne latérale tribord par suite d'une perte locale de résistance due à la déformation, au détachement ou à la rupture des membrures longitudinales du flanc du navire ayant causé une perte de rigidité dans le bordé de coque et de ce fait une déformation de ce bordé qui ont pu avoir provoqué une large brèche voire le détachement de ce bordé.

#### 13.2.4 La Commission a fondé ses conclusions sur les éléments suivants:

- Le film vidéo pris par le sous-marin *Nautilie* montrait que le bordé de coque du *Prestige* s'était détaché sur le flanc tribord à la ligne de soudure 6 mètres en dessous du pont principal.
- Une partie de la structure des citernes abîmées avait été remplacée à Guangzhou (Chine)<sup><4></sup> parce qu'on avait constaté que l'épaisseur était inférieure au minimum autorisé selon les normes de la société de classification.
- La zone endommagée et en partie réparée avait subi pendant des années une fatigue d'origine thermique et mécanique, thermique parce que le fuel-oil lourd est une cargaison transportée à des températures élevées (jusqu'à 90 °C) et mécanique en raison de l'âge du navire.
- Les membrures longitudinales avaient été remplacées avec des profils fabriqués et soudés à la main étant donné que l'on ne trouvait pas de membrures préfabriquées sur le marché local. Bien qu'il soit admis dans le rapport qu'il s'agit là d'une technique valable, les caractéristiques mécaniques des sections fabriquées de cette manière sont considérées comme d'une qualité inférieure.
- L'épaisseur des plaques de remplacement était dans certains cas inférieure à celle des plaques originales et, même si cette réduction restait dans les limites autorisées par l'ABS, il pouvait en résulter une concentration de contraintes excessive dans la région des joints.
- Le navire avait été modifié pour qu'il soit possible d'utiliser les citernes de charge comme ballasts propres, notamment les citernes qui ont été endommagées ce qui, ajouté au fait que les citernes de charge adjacentes transportaient leur cargaison à des températures allant jusqu'à 90 °C, signifiait que ces citernes étaient soumises à un degré supérieur de corrosion.
- Le mauvais temps qui régnait dans la zone.
- Le mauvais état d'entretien du navire.
- Des accostages répétés de navires le long du bord du *Prestige* pendant son séjour de quatre mois à Saint-Petersbourg<sup><5></sup> qui ont obligé à utiliser des défenses spéciales ont pu affaiblir le flanc du navire.

<sup><4></sup> Le navire a subi des réparations ainsi qu'un contrôle spécial à Guangzhou en mai 2001.

<sup><5></sup> Le navire a servi de navire de stockage pendant 131 jours, du 22 juin au 30 octobre 2002, alors qu'il était à quai à Saint-Petersbourg (Fédération de Russie) avant son dernier voyage. Pendant cette période, des péniches ont livré des hydrocarbures au navire et des navires-citernes se sont placés le long de son bord pour charger. Le navire a pu avoir subi des dommages par suite du contact avec les navires qui se plaçaient à ses côtés pour décharger ou charger la cargaison.

*Rapport supplémentaire*

13.2.5 Le 27 mai 2005, le Ministère espagnol des travaux publics a remis au Fonds de 1992 un exemplaire des conclusions figurant dans un additif au rapport visé au paragraphe 13.2.1. Il était dit en conclusion dans cet additif que, de l'avis de l'administration maritime espagnole, la suite d'erreurs, d'omissions et de négligences commises pendant les inspections du *Prestige* était la cause du mauvais état du navire et donc du dénouement final. Il y est également dit que l'Autorité maritime des Bahamas semblait avoir délibérément ignoré cet état de choses, en donnant l'impression que le responsable de l'équipe d'assistance avait toute liberté de choisir entre diverses options. Il y est également dit que, pendant ce temps-là, la côte espagnole étant gravement menacée, les autorités prenaient des mesures pour la protéger sans disposer de renseignements fiables sur l'état réel du navire. Les conclusions de l'additif sont intégralement jointes en annexe au présent document.

13.3 Le tribunal pénal de Corcubión

Le tribunal pénal de Corcubión (Espagne) enquête sur la cause du sinistre dans le cadre d'une procédure pénale. Il enquête sur le rôle du capitaine du *Prestige*, celui d'un fonctionnaire qui est intervenu dans la décision de ne pas autoriser le navire à pénétrer dans un port de refuge en Espagne et celui d'un responsable de l'entreprise de gestion du navire.

*France*

13.4 Secrétariat d'État aux transports et à la mer

13.4.1 Le Secrétariat d'État aux transports et à la mer a chargé l'Inspection générale des services des affaires maritimes, bureau des enquêtes - accidents / mer (BEAmer) de mener une enquête sur la cause du sinistre.

13.4.2 L'enquête visait à établir les circonstances et les causes du sinistre et à tirer des leçons susceptibles d'éviter d'autres accidents du même type. Il ne s'agissait pas d'attribuer une responsabilité pénale ni une responsabilité civile individuelle ou collective. Le rapport de BEAmer s'étend sur quelque 259 pages et contient des détails sur les antécédents du navire, une relation des événements, une analyse des preuves, des conclusions, des recommandations et un appendice.

13.4.3 On peut brièvement résumer le rapport comme suit.

13.4.4 S'agissant de la cause du sinistre, le rapport fait valoir que les enquêteurs n'ayant eu accès qu'aux documents fournis par la société de classification et par l'État du pavillon, ils n'ont pu fonder leurs conclusions sur des éléments tangibles d'appréciation.

13.4.5 Le rapport conclut que, d'après les informations disponibles, le naufrage du *Prestige* semble être dû à l'enchaînement d'une série de facteurs, à savoir:

- Des facteurs liés aux conditions du marché des transports maritimes de fuel-oil lourd qui amènent à transporter une bonne partie de ces produits fortement polluants à bord de navires âgés antérieurs à la Convention MARPOL
- Des facteurs liés à la conception de ces navires à la date de leur construction et aux problèmes rencontrés pour mettre les navires vieillissants aux normes MARPOL.
- Des facteurs ayant éventuellement provoqué le dommage initial: choc par un objet flottant (considéré comme improbable), choc violent des vagues, défaillance de la coque ou une combinaison de ces facteurs.
- Des réparations successives qui pourraient être le signe d'une faiblesse structurelle de la cloison séparant les citernes 2 et 3 qui, sur les navires antérieurs à la Convention MARPOL,

sont davantage susceptibles d'être corrodées, affaiblissement de la structure interne des citernes latérales 2 et 3 dû à l'utilisation du navire pour des opérations de transbordement à Saint-Pétersbourg et à l'insuffisance des réparations, notamment à Guangzhou en 2001.

- Aggravation du dommage initial sous l'effet de forces exercées par la mer sur la structure avant que le dommage ne soit signalé, de forces supplémentaires exercées sur la structure endommagée sous l'effet du remplissage des citernes à ballast de bâbord et des opérations de remorquage et maintien du navire en mer dans un état précaire après le premier dommage, par suite de difficultés d'accueil (configuration de la côte, faibles moyens de remorquage).

- 13.4.6 Il est également relevé dans le rapport que les mesures prises par le capitaine lorsqu'il a inondé les citernes à ballast de bâbord ont aggravé la situation<sup><6></sup> et rendu dangereux tout remorquage sur une longue distance. Les enquêteurs reconnaissent néanmoins que le capitaine ne disposait sans doute pas des informations pertinentes pour fonder sa décision car le calculateur de stabilité était hors service depuis que le navire avait commencé de donner de la gîte.<sup><7></sup>
- 13.4.7 S'agissant des mesures prises par le propriétaire du navire, il est noté dans le rapport que la liaison avec les autorités maritimes de l'État côtier semble s'être faite par l'intermédiaire d'un agent maritime désigné par le propriétaire qui a pris contact avec les autorités trois heures après que l'alarme a été donnée et que l'information a été communiquée au propriétaire par le capitaine. Il est également dit dans le rapport qu'en revanche, la personne désignée s'est immédiatement occupée de passer un contrat avec une société de sauvetage.
- 13.4.8 Selon le rapport, il reste encore à étudier les mesures prises par cette société. Les informations qui ont été demandées à cette dernière n'ont pas encore été fournies à BEAmer.
- 13.4.9 S'agissant des décisions prises par les autorités espagnoles pour maintenir le navire loin de la côte, le rapport relève que les enquêteurs n'avaient pas reçu des autorités maritimes espagnoles les informations nécessaires pour comprendre entièrement le processus de décision. Selon le rapport, il est reconnu qu'initialement la pollution était relativement faible et que le navire est resté d'une pièce pendant plusieurs jours. Toutefois, les renseignements fournis par le propriétaire du navire et la société de classification pour garantir la résistance du navire ne semblent pas avoir suffi à satisfaire les diverses autorités côtières et, de l'avis des autorités maritimes de l'État côtier, les éventuels lieux de refuge dans les rias de Galice n'auraient pas permis de contenir la pollution massive qui se serait finalement produite.
- 13.4.10 Le rapport relève finalement que puisqu'aucune analyse métallurgique sur un minimum d'échantillons significatifs ne sera effectuée ni rendue publique, il semble impossible d'aller plus avant dans les conclusions.

### 13.5 Un magistrat instructeur à Brest

Un magistrat instructeur de Brest mène actuellement une enquête pénale sur la cause du sinistre.

### 13.6 Implication du Fonds de 1992

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

---

<6> Le moment de flexion maximum au départ du poste de chargement était de 43% du maximum autorisé par mer calme. Ce moment est passé à 125% après l'inondation des citernes latérales tribord par suite des dommages causés au bordé puis à 163% de la limite par mer calme lorsque les citernes à ballast bâbord ont été remplies.

<7> Par suite de la perte de courant électrique qui s'est produite lorsque le navire a pris 30° de gîte.

**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) étudier 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.

\* \* \*



## ANNEXE

### Additif au Rapport de l'administration maritime espagnole sur le sinistre du navire « Prestige » dans le dispositif de séparation du trafic du Finistère, le 13 novembre 2002.

#### [Traduction de l'espagnol]

#### Historique

L'Autorité maritime des Bahamas (AMB), à l'occasion de la 79<sup>ème</sup> session du Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale, a rendu public son « *Rapport d'enquête sur la perte le 19 novembre 2002 au large de la côte nord-ouest d'Espagne du navire-citerne « Prestige » immatriculé aux Bahamas* ».

L'administration maritime espagnole a présenté à l'Organisation maritime internationale (OMI) le « *Rapport sur le sinistre du navire « Prestige » dans le dispositif de séparation du trafic du Finistère le 13 novembre 2002* » pour qu'il soit révisé par le Groupe de travail sur l'analyse des accidents maritimes du Sous-comité de l'application des instruments par l'État du pavillon qui s'est vu attribuer cette fonction, afin qu'il propose à l'Organisation des mesures visant à améliorer la sécurité maritime et à éviter que des sinistres semblables ne se reproduisent à l'avenir.

De l'avis de l'administration maritime espagnole, l'analyse exhaustive des antécédents techniques du navire *Prestige* est décisive pour savoir si son état a été la cause déterminante du sinistre et si c'est l'État du pavillon qui devrait disposer de l'intégralité de cette information.

Afin d'approfondir les causes de la panne initiale dont le navire *Prestige* a souffert le 13 novembre 2002, l'administration maritime espagnole a procédé à de nouvelles études sur des aspects de la question qu'elle considère pertinents et a analysé l'information technique disponible au sujet du navire notamment celles reçues de l'AMB. Grâce à toute cette information, elle a établi un additif au rapport de la Commission permanente espagnole d'enquête sur les sinistres maritimes, auteur du premier rapport.

Lors de sa dernière réunion de mars 2005, le Groupe d'analyse des sinistres maritimes de l'OMI, rappelant qu'il a pour mandat de proposer à l'Organisation des mesures visant à améliorer la sécurité maritime et à éviter que des sinistres semblables ne se reproduisent à l'avenir, a décidé de ne procéder à une révision du sinistre du *Prestige* que lorsqu'il recevrait l'additif au rapport de la Commission permanente espagnole d'enquête sur les sinistres maritimes.

On trouvera ci-après une synthèse des conclusions contenues dans cet additif :

1. Le rapport effectué par l'Autorité maritime des Bahamas de Londres (AMB) a été établi sur la base des rapports que d'autres parties avaient élaborés en vue d'aboutir à leurs propres conclusions. Il s'agit principalement des rapports de la Société de classification du navire, l'American Bureau of Shipping (ABS) et de l'audit de l'Association internationale des sociétés de classification (IACS). Cette association a ignoré toute une série d'erreurs, d'omissions et de négligences qu'il était facile de relever dans les rapports d'inspection réalisés par l'ABS. Le rapport élaboré par l'AMB ne peut donc être qualifié d'indépendant ni impartial.
  - Au cours de l'inspection annuelle de 2002 effectuée à Dubai, l'ABS n'a pas inspecté la citerne de ballast n° 3 de tribord. Or c'est précisément cette citerne où selon l'ABS, l'IACS et l'AMB elle-même, s'est produite l'avarie initiale. L'ABS n'a pas davantage inspecté la citerne de

ballast n° 2 de tribord. Autant de violations des règles de l'ABS et de l'IACS. Cette omission de la plus haute importance n'est qualifiée dans le rapport de l'AMB que de malentendu dû à la langue.

- Dans le rapport de l'ABS daté du 25 mai 2002 qui couvre la dernière inspection annuelle de la machinerie, il est dit que l'on a procédé à l'examen des connexions de chargement ou de déchargement de la poupe et de la proue et qu'on les avait trouvées dans un état satisfaisant. Or, le navire ne comportait de connexion ni à la proue ni à la poupe.
- Dans le rapport sur cette même inspection, pour ce qui est de la coque, ainsi que dans le rapport sur la dernière inspection intermédiaire du 2 juin 1999, il est dit dans les deux cas que les sabords de dégagement avec leurs barres, couvercles et charnières ont été examinés et qu'on les a trouvés dans un état satisfaisant. Or le *Prestige* ne comportait ni pavois ni sabord de dégagement, y compris dans la zone d'habitation, mais des chandeliers et des mains courantes. Si l'inspecteur était effectivement monté à bord, c'est la première chose qu'il aurait constatée.
- Pour l'inspection spéciale périodique n° 5 (25 ans de service) prévue à Guangzhou (Chine), les armateurs du *Prestige* ont envoyé au bureau de l'ABS au Pirée (Grèce), l'étude intitulée «*Réévaluation des échantillons des raidisseurs du bordé et de la cloison longitudinale* » Ce travail visait à justifier une éventuelle perte d'épaisseur des âmes des longitudinaux du bordé et de la cloison longitudinale dans les citernes de ballast et en définitive à économiser sur la quantité d'acier à changer. L'étude a été approuvée par l'ABS.
- Cette «*réévaluation* » ne s'est pas du tout révélée aussi efficace qu'espéré étant donné que pendant la réparation on a décelé des corrosions bien plus avancées qui rendaient obligatoire de changer totalement plusieurs longitudinaux en utilisant des sections en L spécialement fabriquées à cette fin.
- De plus, l'inspecteur local a accepté que, pour la réparation, soient utilisés des raidisseurs aux échantillons bien en dessous de ce qui était agréé. Les longitudinaux remplacés présentaient un degré de défektivité atteignant 49,4 % de la norme ABS, ce qui impliquait que certains de ces raidisseurs subissaient une déformation plastique simplement lorsqu'on remplissait les citernes d'eau. Cet état de choses n'a été détecté ni par le superviseur local, ni par le chef des études de la division ni par les analystes des rapports de la section de classification de l'ABS.
- Il faut enfin relever que 50 % du matériel changé à Guangzhou avait été changé cinq ans auparavant à Constanza ce qui peut donner une idée de l'énorme problème de corrosion que présentaient ces citernes.

Rien de tout cela n'est dit dans les rapports de l'ABS, de l'IACS et de l'AMB.

- À la suite des importantes réparations réalisées au cours de l'inspection spéciale périodique n° 5, on aurait procédé à un essai hydrostatique qui concernait la résistance et l'étanchéité des citernes 1 B et 3 C dans lesquelles les réparations effectuées étaient minimales, alors qu'il aurait fallu le faire dans les citernes 3 B et 3 E où avaient été effectuées plus de 90 % des réparations.

Rien de tout cela n'est dit dans les rapports de l'ABS, de l'IACS et de l'AMB.

- Les rapports de l'ABS et de l'Autorité maritime des Bahamas nient que la fatigue du matériel puisse être une des causes de la panne bien que l'ABS ait constaté que le *Prestige* ne répondait pas aux exigences en matière de fatigue et qu'il existait des zones extrêmement corrodées.

- Conformément à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), le *Prestige* devrait disposer de deux systèmes de remorque d'urgence, un à la proue et l'autre à la poupe. Dans le rapport sur l'inspection annuelle obligatoire prévue pour l'application de la Convention SOLAS et effectuée à Dubai en 2002, il est dit qu'il a été procédé à l'examen du système de remorque d'urgence à la poupe et que l'on a constaté qu'il était prêt à l'utilisation. Or il n'a pas été utilisé par le capitaine après le sinistre, ce qui s'est révélé décisif au moment de prendre les décisions ultérieures étant donné l'énorme perte de temps qui en a résulté.
2. D'après le rapport de l'AMB elle-même, cette dernière n'a pas procédé à son inspection annuelle en 2001.
  3. Il a été procédé à une nouvelle étude de l'état de la mer auquel le *Prestige* a dû faire face depuis qu'il a quitté la mer du Nord jusqu'au jour de la catastrophe. Les conditions enregistrées le 13 novembre 2002 ne peuvent être qualifiées d'extrêmes ni d'inhabituelles pour la zone et l'époque de l'année. Rien ne prouve qu'il y eut des vagues anormales. Tous les ans près de 45 000 navires transitent par le dispositif de séparation du trafic du Finistère. Aucun de ceux qui ont fait ce parcours le 13 novembre 2002 n'a signalé des conditions extrêmes.
  4. On a analysé les images thermographiques prises par un des hélicoptères de sauvetage. Les résultats de l'analyse, les photographies et les vidéos existantes ainsi que d'autres témoignages font qu'il est impossible de maintenir, comme l'AMB, que le déversement initial s'est produit exclusivement par les couvercles Butterworth. Il y a de fortes chances, ainsi que le croyait le capitaine du navire le 13 novembre 2002, que la cloison de séparation entre la citerne centrale n° 3 et ballast n° 3 se soit cassée. Il est probable que la citerne centrale n° 2 et la citerne n° 4 de tribord aient été sérieusement endommagées ce qui expliquerait l'énorme quantité d'hydrocarbures qui s'était déjà déversée dans la mer le matin du 14 novembre, d'après ce qu'il ressort de l'étude indiquée.
  5. L'analyse des éléments d'appréciation disponible, y compris la documentation récupérée à bord, permet de dire que le *Prestige* était inférieur aux normes.
    - Les inexplicables baisses de vitesse enregistrées par les traceurs du CZCS du Finistère, avant le jour de la catastrophe, qui sont contraires aux bonnes pratiques maritimes conseillées en cas de forte houle de travers ne peuvent se comprendre que si le navire présentait des problèmes de machines. Ces conditions précaires de navigation ont pu faire que le navire enregistre une augmentation notable du roulis ce qui aurait créé une situation particulièrement défavorable en ce qui concerne l'action de la houle sur le flanc tribord, action à laquelle depuis son passage par la mer du Nord le navire a été constamment exposé.
    - L'AMB signale que le navire a passé une inspection d'habilitation le 13 mars 2002 alors qu'il chargeait sa cargaison et avait les citernes de ballast pleines. Il n'a donc été procédé à aucune inspection structurelle valable. La documentation relative à l'inspection se contente de résumer le rapport de l'ABS sur les résultats de son inspection spéciale n° 5. Le rapport d'inspection indique par ailleurs que le navire ne pouvait être affrété qu'après une nouvelle inspection plus détaillée.
    - Comme il ressort du rapport de la Commission d'enquête sur les sinistres espagnole, la dernière inspection relevant du mémorandum de Paris à laquelle le navire a été soumis remonte au 1er septembre 1999.

En résumé et à titre de conclusion finale, l'Administration maritime espagnole est d'avis que l'on peut affirmer que la suite d'erreurs, d'omissions et de négligences commises lors des inspections du navire

*Prestige* a eu un effet déterminant sur l'état critique dans lequel le navire se trouvait et donc sur le dénouement final. Ignorer délibérément cet état de choses, comme semble vouloir le faire l'AMB, donne l'illusion trompeuse que le capitaine ou l'équipe de sauvegarde a eu pleine liberté au moment de choisir entre diverses mesures possibles alors que la côte espagnole était gravement menacée et que ses autorités prenaient des mesures pour la protéger sans disposer d'informations exactes sur l'état réel du navire.

---