



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

COMITÉ EXÉCUTIF
40ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.40/5
18 février 2008
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

PRESTIGE

Note de l'Administrateur

Objet du document:	Informar le Comité exécutif des faits les plus récents concernant ce sinistre, en particulier des décisions rendues par un tribunal aux États-Unis qui pourraient justifier l'intervention du Fonds de 1992 (section 8.3).
Résumé du sinistre à ce jour:	<p>Le navire-citerne <i>Prestige</i>, immatriculé aux Bahamas, s'est brisé en deux et a coulé à quelque 260 km au large de Vigo (Espagne). Environ 63 200 tonnes de fuel-oil lourd se sont échappées. Ce déversement a eu de fortes incidences sur la pêche, l'aquaculture et le tourisme en Espagne et en France. D'importantes opérations de prévention et de nettoyage ont été effectuées en Espagne et en France. Des mesures de sauvegarde ont également été prises au Portugal.</p> <p>L'assureur P&I du propriétaire et le Fonds de 1992 ont établi des bureaux des demandes d'indemnisation à La Corogne (Espagne) et à Lorient (France).</p> <p>Des actions en justice ont été engagées en Espagne (section 5) et en France (section 6). Une action en justice a également été engagée aux États-Unis par l'État espagnol contre ABS, la société de classification qui avait certifié le <i>Prestige</i> (section 8).</p>
Faits récents:	<ol style="list-style-type: none">1 À ce jour, la situation des demandes d'indemnisation est la suivante: des demandes d'un montant total de €763,9 millions (£570,5 millions)^{<1>} ont été reçues par le bureau en Espagne (voir les sections 4.1 et 5) et des demandes d'un montant total de €109,7 millions (£81,9 millions) l'ont été par le bureau en France (voir la section 4.2). Le Gouvernement portugais a soumis des demandes d'un montant de €4,3 millions (£3,2 millions) au titre des opérations de nettoyage effectuées et des mesures de sauvegarde prises au Portugal (voir la section 4.3). L'évaluation des demandes d'indemnisation se poursuit en Espagne et en France. Les demandes du Portugal ont finalement été évaluées et le Gouvernement portugais a accepté cette évaluation.2 Le tribunal civil de Paris a rendu son jugement en octobre 2007 dans le cadre de l'action engagée par les propriétaires d'une société de vente de bateaux (section 6.2).

<1> Dans le présent document, la conversion des devises a été faite au taux de change en vigueur au 7 février 2008 (€ = £0,7469), sauf pour ce qui est des montants payés par le Fonds de 1992, qui ont été convertis au taux en vigueur à la date du paiement.

- 3 Le tribunal de New York a rendu un jugement dans lequel il rejetait la demande du Gouvernement espagnol qu'il considérait ne pas relever de sa compétence. Le Gouvernement espagnol a fait appel de ce jugement et, par l'intermédiaire de ses avocats à New York, a demandé au Fonds de 1992 de présenter un exposé en qualité d'*amicus curiae* devant la cour d'appel de New York. Après avoir examiné cette requête, l'Administrateur recommande au Fonds de ne pas présenter un exposé en qualité d'*amicus curiae* (section 8.3).

Mesures à prendre: Décider si le Fonds de 1992 devrait présenter un exposé en qualité d'*amicus curiae* devant la cour d'appel de New York.

1 **Résumé du sinistre**

Navire	<i>Prestige</i>
Date du sinistre	13.11.02
Lieu du sinistre	Espagne
Cause du sinistre	Le navire s'est brisé en deux puis a coulé
Quantité d'hydrocarbures déversés	Environ 63 200 tonnes de fuel-oil lourd
Zone touchée	Espagne, France et Portugal (mesures de sauvegarde)
État du pavillon du navire	Bahamas
Jauge brute (jb)	42 820 tjb
Assureur P&I	London Steamship Owners' Mutual Insurance Association (London Club)
Limite fixée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile	€2 777 986 (£17 millions)
Accord STOPIA/TOPIA applicable?	Non
Limite fixée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds	€171 520 703 (£128,1 millions)
Indemnisation	
Niveau des paiements	15 %/30 % à certaines conditions
Espagne	Deux paiements au Gouvernement espagnol d'un montant total de €15 millions (£86 millions) moins €1 million (£747 000), aux conditions suivantes : <ul style="list-style-type: none"> • Garantie bancaire • Engagement de rembourser tous les demandeurs en Espagne
France	Niveau des paiements fixé à 30 % à condition que le Gouvernement accepte de se placer en dernier dans la liste des demandeurs et que Total accepte aussi de se placer en dernier, mais après le Gouvernement français.
Portugal	Paiement au Gouvernement portugais de €328 488 (£222 600), soit 15 % de l'évaluation de sa demande au titre des mesures de sauvegarde. Un autre versement sera fait au Gouvernement portugais au cas où le Comité exécutif déciderait de relever le niveau des paiements sans conditions.
Demandes en suspens	
Espagne	210 demandes en cours d'évaluation, y compris celles du Gouvernement espagnol
France	38 demandes en cours d'évaluation, y compris celles du Gouvernement français
Portugal	Une seule demande a été présentée, et elle a été réglée
Actions en justice	
Espagne	Procédure pénale engagée contre le capitaine et un fonctionnaire, dans le cadre de laquelle environ 3 780 demandes d'indemnisation ont été déposées.
France	Procédure civile engagée devant divers tribunaux (228 actions en justice).
Portugal	Action en justice engagée, mais retirée par le Gouvernement portugais après le règlement de la demande.
États-Unis	Procédure engagée par le Gouvernement espagnol contre l'ABS, la société de classification qui avait certifié le <i>Prestige</i> .

2 Le sinistre

- 2.1 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 Finistère (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. Environ 25 000 tonnes d'hydrocarbures se sont échappées à la suite de la rupture et du naufrage du navire. Au cours des semaines qui ont suivi, les fuites d'hydrocarbures provenant de l'épave se sont poursuivies à un rythme qui a lentement diminué. Le Gouvernement espagnol a par la suite estimé qu'environ 13 800 tonnes de cargaison restaient à bord de l'épave.
- 2.2 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, polluant la côte nord de l'Espagne et le littoral français.
- 2.3 Les opérations de nettoyage ont essentiellement été menées en Espagne, en mer et sur le littoral. D'importantes opérations de nettoyage ont également été effectuées en France, et des opérations de nettoyage en mer ont été menées au large du Portugal.
- 2.4 Le *Prestige* avait contracté une assurance auprès de la London Steamship Owners' Mutual Insurance Association (London Club) pour couvrir sa responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures.
- 2.5 Entre mai et septembre 2004, quelque 13 000 tonnes de cargaison ont été retirées de l'avant de l'épave. Environ 700 tonnes sont restées dans la section de poupe.
- 2.6 Pour plus de détails concernant les opérations de nettoyage, l'impact du déversement, le niveau des paiements et les enquêtes sur la cause du sinistre, il convient de se reporter au Rapport annuel de 2003 (pages 105 à 109).

3 Demandes d'indemnisation

3.1 Espagne

- 3.1.1 Au 7 février 2008, le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne avait reçu 842 demandes, d'un montant total de €763,9 millions (£570,5 millions), dont douze demandes d'un montant total de €713,6 millions (£533 millions) présentées par le Gouvernement espagnol entre octobre 2003 et décembre 2007.
- 3.1.2 On trouvera dans le tableau ci-dessous une ventilation des différentes catégories de demandes reçues par le Bureau des demandes d'indemnisation de la Corogne au 7 février 2008.

Catégorie de demande	Nombre de demandes	Montant réclamé (en euros)
Dommages aux biens	232	2 066 103
Opérations de nettoyage	17	3 011 744
Mariculture	14	19 097 581
Pêche et ramassage de coquillages	180	3 610 886 ^{<2>}
Tourisme	14	688 303
Entreprises de transformation/vente du poisson	299	20 027 881
Divers	74	1 761 785
Gouvernement espagnol	12	713 646 135
Total	842	763 910 418

3.1.3 Au 7 février 2008, 760 (91,57 %) des demandes autres que celles soumises par le Gouvernement espagnol avaient été évaluées à €3,9 millions (£2,9 millions). Des paiements provisoires d'un montant total de €14 002 (£370 145)^{<3>} ont été effectués pour 162 des demandes évaluées, le plus souvent à 30 % du montant évalué. Sur les demandes restantes, trois sont en attente de précisions, 176 sont en attente d'une réponse du demandeur, 53 sont en attente de documents complémentaires, 413 (pour un total de €29 millions (£21,7 millions)) ont été rejetées et 19 ont été retirées par les demandeurs.

3.2 France

3.2.1 Au 7 février 2008, le Bureau des demandes d'indemnisation en France avait reçu 480 demandes, d'un montant total de €109,7 millions (£81,9 millions).

Catégorie de demande	Nombre de demandes	Montant réclamé (en euros)
Dommages aux biens	9	87 772
Opérations de nettoyage	60	10 479 728
Mariculture	126	2 336 501
Ramassage de coquillages	3	116 810
Bateaux de pêche	59	1 601 717
Tourisme	194	25 268 942
Entreprises de transformation/vente du poisson	9	301 446
Divers	19	2 029 820
Gouvernement français	1	67 499 154
Total	480	109 721 891

3.2.2 Sur les 480 demandes soumises au Bureau des demandes d'indemnisation, 92 % avaient été évaluées au 7 février 2008. L'on ne dispose pas de pièces justificatives suffisantes à l'appui de nombre de demandes restantes. Les demandeurs ont donc été invités à en fournir. Quatre cent quarante-deux demandes ont été évaluées à €49,6 millions (£37 millions). Des versements provisoires d'un montant total de €4,9 millions (£3,56 millions) avaient été effectués à

<2> Une demande d'un montant de €132 millions (£98,6 millions) émanant d'un groupe de 58 associations a été retirée à la suite d'un accord de règlement avec le Gouvernement espagnol.

<3> Les indemnités versées par le Gouvernement espagnol aux demandeurs ont été déduites au moment de calculer les versements provisoires.

hauteur de 30 % des montants évalués pour 318 des demandes approuvées. Le reste des demandes approuvées est en attente d'une réponse des demandeurs ou bien fait l'objet d'une réévaluation lorsque les demandeurs n'ont pas accepté les montants évalués. Cinquante-quatre demandes d'un montant total de €3,7 millions (£2,8 millions) avaient été rejetées parce que les demandeurs n'avaient pas établi qu'une perte avait été subie à la suite du sinistre.

- 3.2.3 En mai 2004, le Gouvernement français a soumis une demande d'un montant de €67,5 millions (£50,4 millions) au titre des dépenses encourues pour les opérations de nettoyage réalisées et les mesures de sauvegarde prises. Le Fonds de 1992 et le London Club ont provisoirement évalué la demande à €31,2 millions (£23,3 millions). Un complément d'information a été depuis fourni par le Gouvernement français. Les experts du Fonds procèdent actuellement à une évaluation complémentaire détaillée de cette demande.
- 3.2.4 Soixante demandes supplémentaires, d'un montant total de €10,5 millions (£7,8 millions), avaient été soumises par les autorités locales au titre des opérations de nettoyage. Quarante-quatre de ces demandes avaient été évaluées pour un montant de €4,2 millions (£3,1 millions). Des versements provisoires d'un montant total de €1 million (£750 000) ont été effectués pour 28 demandes à hauteur de 30 % des montants évalués.
- 3.2.5 Cent vingt-six demandes avaient été soumises par des ostréiculteurs pour un montant total de €2,3 millions (£1,75 million) au titre de pertes qu'ils auraient subies par suite de la résistance du marché due à la pollution. Les experts engagés par le London Club et le Fonds de 1992 avaient examiné ces demandes et 120 d'entre elles, d'un montant total de €1,9 million (£1,4 million), avaient été évaluées à €468 231 (£350 000) au 7 février 2008. Des versements d'un montant total de €27 539 (£93 677) avaient été effectués pour 85 de ces demandes à hauteur de 30 % des montants évalués.
- 3.2.6 Au 7 février 2008, le Bureau des demandes d'indemnisation avait reçu 194 demandes relevant du secteur du tourisme pour un montant total de €25,3 millions (£18,9 millions). Cent quatre-vingt-trois de ces demandes avaient été évaluées à un montant total de €12,8 millions (£9,6 millions) et des versements provisoires d'un montant total de €3,5 millions (£2,6 millions) avaient été effectués à hauteur de 30 % des montants évalués pour 135 demandes.

3.3 Portugal

En décembre 2003, le Gouvernement portugais a soumis une demande d'un montant de €3,3 millions (£2,5 millions) concernant les dépenses encourues pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde. La documentation supplémentaire, soumise en février 2005, contenait une demande supplémentaire pour un montant de €1 million (£746 882), qui correspondait également à des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Ces demandes ont finalement été évaluées à €2,2 millions (£1,6 million). Le Gouvernement portugais a accepté cette évaluation. Le Fonds de 1992 a effectué en août 2006 un versement de €28 488 (£222 600), ce qui représentait 15 % de l'évaluation définitive (voir le Rapport annuel de 2006, pages 103 à 106). Cela n'exclut pas le versement d'autres indemnités au Gouvernement portugais si le Comité exécutif décidait de relever inconditionnellement le niveau des versements.

4 Demandes soumises par le Gouvernement espagnol

4.1 Demandes soumises

- 4.1.1 Le Gouvernement espagnol a soumis douze demandes d'indemnisation pour un total de €13,6 millions (£533 millions). Les demandes présentées par le Gouvernement espagnol portent sur les dépenses encourues pour les opérations de nettoyage en mer et à terre, l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, les indemnités versées au titre du déversement en application de la

législation nationale (décrets-lois royaux)^{<5>}, les allègements fiscaux consentis aux entreprises touchées par le déversement, les frais d'administration, les dépenses afférentes aux campagnes de publicité ainsi que les dépenses engagées par les autorités locales et qui avaient été prises en charge par le Gouvernement.

- 4.1.2 En mai 2006, le Gouvernement espagnol a soumis au Fonds de 1992 une demande au titre des dépenses encourues pour le règlement des demandes présentées en application de la législation nationale (décrets-lois royaux) qui ont été évaluées par le Consorcio de Compensación de Seguros (Consorcio)^{<6>}.
- 4.1.3 En août 2006, le Gouvernement espagnol a soumis au Bureau des demandes d'indemnisation une demande pour les dépenses encourues par les 67 villes qu'il avait remboursées (51 en Galice, 14 dans les Asturies et deux en Cantabrie), soit au total €5,8 millions (£4,3 millions). Le Gouvernement espagnol a également soumis des demandes au titre des dépenses encourues par les régions de Galice pour un montant de €8 millions (£20,9 millions), des Asturies pour un montant de €3,3 millions (£2,5 millions), de Cantabrie pour un montant de €9,4 millions (£36,9 millions) et du Pays Basque pour un montant de €5,6 millions (£34,1 millions).
- 4.1.4 En octobre et en décembre 2007, le Gouvernement espagnol a soumis des demandes d'indemnisation pour un montant total de €9,3 millions (£44,3 millions) après subrogation des indemnités qu'il avait versées à différents demandeurs sur la base de l'évaluation effectuée par le Consorcio.
- 4.1.5 Les experts du Fonds de 1992 examinent actuellement les demandes d'indemnisation visées aux paragraphes 4.1.3 et 4.1.4.
- 4.1.6 Le Gouvernement espagnol a fait savoir que d'autres ajustements seraient apportés à ses demandes en ce qui concernait le coût du traitement et de l'élimination des résidus mazoutés retirés lors des opérations de nettoyage.

4.2 Enlèvement des hydrocarbures de l'épave

- 4.2.1 La demande concernant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, qui s'élevait initialement à €09,2 millions (£81,6 millions), a été ramenée à €4,2 millions (£18 millions) pour tenir compte du financement obtenu d'une autre source (voir ci-après).
- 4.2.2 À sa session de février 2006, le Comité exécutif a décidé que certaines des dépenses engagées en 2003 pour éviter que les hydrocarbures ne s'échappent de l'épave ainsi qu'au titre de diverses enquêtes et études étaient recevables en principe, mais que la demande correspondant aux dépenses engagées en 2004 concernant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave n'était pas recevable (voir le Rapport annuel de 2006, pages 111 à 114). Conformément à la décision du Comité exécutif, on a entrepris d'évaluer la part recevable des dépenses que le Gouvernement espagnol a engagées en 2003, avant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, pour déterminer le risque de pollution que posaient les hydrocarbures à bord de l'épave.

4.3 Paiements effectués au Gouvernement espagnol

- 4.3.1 La première demande d'indemnisation reçue du Gouvernement espagnol en octobre 2003, d'un montant de €383,7 millions (£286,6 millions), a été provisoirement évaluée par l'Administrateur en décembre 2003 à €07 millions (£79,9 millions) et le Fonds de 1992 a versé €16 050 000 (£11,1 millions), soit 15 % de l'évaluation provisoire. L'Administrateur a également fait une évaluation générale du coût total des dommages recevables en Espagne et a conclu que ce coût

^{<5>} Pour plus de détails sur le système d'indemnisation mis en place par le Gouvernement espagnol se reporter au Rapport annuel de 2006, pages 109 à 111

^{<6>} Organisme étatique d'assurance créé pour régler les demandes soumises au titre de dommages qui ne sont normalement pas couverts par les polices d'assurance commerciales, notamment les dommages dus à des actes terroristes ou à des catastrophes naturelles.

s'élèverait au moins à €303 millions (£226,3 millions). Se fondant sur ces chiffres et tel qu'autorisé par l'Assemblée, l'Administrateur a effectué un versement supplémentaire de €41 505 000 (£28,5 millions), correspondant à la différence entre 15 % de €383,7 millions ou €7 555 000 et 15 % du montant évalué à titre provisoire de la demande du Gouvernement espagnol, de €16 050 000. Ce versement a été effectué contre une garantie bancaire fournie par le Gouvernement espagnol pour la différence susmentionnée (c'est-à-dire €41 505 000) émise par l'Instituto de Crédito Oficial, banque espagnole jouissant d'une excellente réputation sur les marchés financiers, et contre l'engagement du Gouvernement espagnol de rembourser tout montant décidé par le Comité exécutif ou l'Assemblée.

4.3.2 En mars 2006, le Fonds de 1992 a effectué un paiement supplémentaire de €56 365 000^{<7>} (£38,5 millions) au Gouvernement espagnol conformément à la répartition du montant que le Fonds de 1992 doit verser au titre du sinistre du *Prestige*, comme le Comité exécutif en avait donné l'autorisation à sa session d'octobre 2005 (voir le Rapport annuel de 2006, pages 103 à 106).

4.4 Progrès réalisés dans l'évaluation

4.4.1 De nombreuses réunions se sont tenues entre les représentants du Gouvernement espagnol et ceux du Fonds de 1992 et beaucoup d'autres renseignements ont été fournis à l'appui des demandes formées par le gouvernement. La coopération avec les représentants du Gouvernement espagnol se poursuit et des progrès sont réalisés dans l'évaluation des demandes soumises par le gouvernement.

4.4.2 En mai 2007, une réunion s'est tenue avec les représentants du Gouvernement espagnol pour discuter d'une évaluation provisoire effectuée au sujet des opérations de nettoyage en mer et sur le littoral par les ministères de la défense, de l'environnement et des travaux publics (Fomento). En réponse aux questions posées dans le cadre de cette évaluation provisoire, le Gouvernement espagnol a soumis un complément d'information, qui a été analysé par les experts du Fonds de 1992, et il a été procédé à une réévaluation à cet égard.

4.4.3 En juin 2007 le Fonds de 1992 a reçu un complément d'information du Gouvernement espagnol concernant le montant des fonds qu'il avait reçus de la Communauté européenne à la suite du sinistre. Le Fonds examine actuellement les renseignements fournis et leur incidence sur l'évaluation des demandes présentées par le Gouvernement espagnol.

4.4.4 En novembre 2007, une réunion a eu lieu avec des représentants du Gouvernement espagnol au sujet de l'évaluation provisoire qui avait été faite des pertes subies par le secteur de la pêche à la suite du sinistre. Les experts du Fonds examinent actuellement un certain nombre de questions soulevées par le Gouvernement espagnol.

4.4.5 Les discussions entre les représentants du Gouvernement espagnol et ceux du Fonds de 1992 se poursuivent.

5 Actions en justice en Espagne

5.1 Quelque 3 780 demandes ont été introduites dans le cadre des procédures judiciaires engagées devant le tribunal pénal de Corcubión (Espagne). Six cent dix-sept de ces demandes concernent des personnes qui 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. Des précisions sur les préjudices qui auraient été subis dans le cadre de certaines de ces actions en justice ont été communiquées au tribunal et sont en cours d'examen par les experts engagés par le London Club et le Fonds de 1992. Le Bureau des demandes d'indemnisation a traité 102 des demandes

^{<7>} L'Administrateur a été autorisé à verser au Gouvernement espagnol €57 365 000 (£42 millions) mais, sur demande de ce dernier, le Fonds de 1992 a retenu €1 million pour effectuer des paiements à hauteur de 30 % du montant évalué pour chacune des demandes soumises au Bureau des demandes d'indemnisation en Espagne.

soumises au tribunal, dont deux ont été réglées et ont fait l'objet d'un paiement de €140 (£1 598).

- 5.2 Quelque 1 850 de ces demandes ont été payées par le Gouvernement espagnol en application des décrets royaux^{<8>} ou par le Fonds de 1992 par l'intermédiaire du Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne. Un certain nombre de demandeurs qui ont été payés par le Gouvernement espagnol en vertu des décrets-lois royaux ont retiré leurs demandes des procédures judiciaires. On s'attend à ce que d'autres demandeurs retirent leurs actions en justice pour la même raison.
- 5.3 Le Gouvernement espagnol a saisi le tribunal pénal de Corcubión en son nom propre et au nom des autorités régionales et locales ainsi qu'au nom de 1 038 autres demandeurs ou groupes de demandeurs. Un certain nombre d'autres demandeurs ont également engagé une action en justice et le tribunal étudie la question de savoir si ces demandeurs sont en droit de s'associer à la procédure.

6 Actions en justice en France

- 6.1 Le Gouvernement français et 227 autres demandeurs ont engagé une action en justice contre le propriétaire du navire, le London Club et le Fonds de 1992 devant 16 tribunaux en France pour demander une indemnisation d'un montant total de quelque €22 millions (£91,1 millions), dont €7,7 millions (£50,6 millions) sont réclamés par l'État.

6.2 Jugement par le tribunal civil à Paris

Demande d'indemnisation présentée par les propriétaires d'une société en liquidation

- 6.2.1 Les propriétaires d'une société de vente de bateaux mise en liquidation en 2004 ont soumis une demande d'indemnisation d'un montant de €403 205 (£301 146) pour la perte du capital qu'ils avaient investi dans cette société. Le Fonds de 1992 avait évalué à €21 452 (£16 022) le manque à gagner du demandeur en 2003 par suite du ralentissement des ventes de bateaux. Le Fonds a toutefois rejeté la demande au titre de la perte de capital, estimant que les propriétaires n'avaient pas établi de lien de cause à effet entre la liquidation de la société et la pollution provoquée par le sinistre. Les propriétaires de cette société ont engagé une action devant le tribunal civil de Paris.
- 6.2.2 Dans un jugement rendu en octobre 2007, le tribunal a décidé que les critères appliqués par le Fonds pour déterminer la recevabilité des demandes d'indemnisation étaient conformes au bon sens et a constaté qu'avant le sinistre, la situation financière de cette société n'était pas suffisamment solide pour survivre dans un marché compétitif. Le tribunal a considéré que les demandeurs n'avaient pas fourni la preuve de la perte supposée ou d'un lien de cause à effet entre la perte supposée et la pollution et, pour ces raisons, il a rejeté la demande. Les demandeurs n'ont pas fait appel de ce jugement.

7 Actions en justice au Portugal

L'État portugais a engagé une action en justice devant le tribunal maritime de Lisbonne contre le propriétaire du navire, le London Club et le Fonds de 1992 pour demander réparation à hauteur de €4,3 millions (£3,2 millions). Après le règlement de la demande visée au paragraphe 3.3.1, l'État portugais a retiré son action en justice en décembre 2006.

8 Actions en justice aux États-Unis

8.1 Demande d'indemnisation et demande reconventionnelle

- 8.1.1 L'État espagnol a engagé une action en justice contre l'American Bureau of Shipping (ABS)

<8> Quelque 397 demandes présentées en vertu des décrets-lois royaux ont été rejetées par le Gouvernement espagnol.

devant le tribunal fédéral de première instance 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 (£360,5 millions)^{<10>} et plus tard US\$1 milliard (£515 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.

- 8.1.2 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 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 souveraine. L'ABS a tenté d'obtenir le réexamen de sa demande par le tribunal ou l'autorisation de faire appel.
- 8.1.3 En juillet 2006, le tribunal de New York a confirmé sa décision concernant le droit à l'immunité souveraine de l'État espagnol, mais a autorisé l'ABS à soumettre à nouveau sa demande reconventionnelle en invoquant d'autres motifs.
- 8.1.4 En juillet 2006, l'ABS a de nouveau soumis sa demande reconventionnelle en la formulant de manière à ce qu'elle relève d'une dérogation au principe de l'immunité souveraine dans la mesure où il y est sollicité une réparation qui ne dépasse pas le montant et ne présente pas un caractère différent de celle demandée par l'Espagne. L'ABS a demandé à être dédommagé par l'État espagnol au cas où une tierce partie obtiendrait gain de cause dans un procès contre l'ABS en raison du sinistre. En septembre 2006, l'État espagnol a demandé le rejet de la demande reconventionnelle de l'ABS au motif que le tribunal n'était pas compétent pour juger cette affaire.

8.2 Renseignements détaillés concernant l'action en justice

Par la suite, un certain nombre de faits sont intervenus dans le courant de la procédure concernant la communication du dossier pénal à Corcubión, des documents comptables et des messages électroniques. On trouvera des précisions à ce sujet aux paragraphes 7.6 à 7.16 du document 92FUND/EXC.38/7. Deux autres événements récents intervenus dans cette procédure sont exposés au paragraphe 8.3.

8.3 L'ABS intervenant comme 'toute autre personne qui, (...), s'acquitte de services pour le navire'

- 8.3.1 En août 2005, l'ABS a soumis au tribunal de New York une demande en référé pour que la plainte de l'État espagnol soit rejetée. L'ABS a fait valoir qu'il était un préposé ou mandataire du propriétaire du navire 'ou toute autre personne qui ... s'acquitte de services pour le navire' et que par conséquent, en vertu des alinéas a) et b) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, aucune demande d'indemnisation de dommage par pollution ne pouvait être formée contre lui à moins que le dommage ne résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. L'ABS a également affirmé qu'en vertu de l'article IX.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation, telle que celle présentée par l'État espagnol devant le tribunal de New York, que devant les tribunaux d'un État contractant. L'ABS a également affirmé qu'étant donné que les États-Unis n'étaient pas partie contractante à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que le dommage par pollution était intervenu en Espagne, les tribunaux des États-Unis n'avaient pas compétence pour connaître de l'affaire.
- 8.3.2 L'État espagnol a réfuté la requête de l'ABS en faisant valoir que les sociétés de classification ne sauraient être considérées comme des mandataires ou préposés du propriétaire, ou toute personne

^{<10>} La conversion du dollar des États-Unis a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur au 7 février 2008 (US\$1 = £0,5150).

qui s'acquitte de services pour le navire au sens des alinéas a) et b) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. L'Espagne a réfuté que l'ABS correspondait à la définition donnée à l'article III.4b) comme 'le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire' en faisant valoir que l'expression 'toute autre personne' désigne toute autre personne comparable à un pilote ou un membre de l'équipage dans ses rapports avec le propriétaire, et qui s'acquitte de services analogues à ceux dont s'acquitte un pilote ou un membre de l'équipage, et que l'expression 'toute autre personne', telle qu'elle est utilisée à l'alinéa b) de l'article III.4, désigne les personnes qui assurent la navigation ou l'exploitation du navire pendant la traversée au cours de laquelle s'est produit le sinistre. À l'appui de son argumentation, l'État espagnol a invoqué la règle d'interprétation *ejusdem generis* selon laquelle, lorsqu'un terme ou une expression générique suit une liste précise de personnes ou de choses, ce terme ou cette expression désigne des personnes ou des choses du même ordre.

- 8.3.3 À l'appui de sa motion, l'Espagne a soumis les déclarations d'experts juridiques qui avaient participé aux conférences diplomatiques de 1969 et de 1984. Selon les déclarations de ces deux experts, l'intention n'était pas d'inclure les sociétés de classification dans les dispositions de l'article III.4b).
- 8.3.4 L'État espagnol a également fait valoir qu'étant donné que les États-Unis n'étaient pas signataires de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les dispositions attributives de compétence énoncées à l'article IX.1 de la Convention ne liaient pas ses tribunaux.
- 8.3.5 En janvier 2008, le tribunal de New York a accepté l'argumentation de l'ABS selon laquelle cette société entrait dans la catégorie des 'autres personnes' qui s'acquittent de services pour le navire aux termes de l'alinéa b) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le tribunal a fait valoir que le texte conventionnel devait être interprété conformément au sens communément attribué aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son intention. Il a également fait valoir que la règle d'interprétation *ejusdem generis* ne s'appliquait pas car elle ne devait être invoquée que lorsqu'il existe un élément d'incertitude quant à la signification d'une disposition particulière dans un texte de loi. Le tribunal a jugé que le libellé de l'alinéa b) de l'article III.4 ne comportait aucune incertitude ou ambiguïté et que, par conséquent, il n'y avait pas lieu de citer la règle *ejusdem generis*, l'historique de la négociation ou d'autres sources extrinsèques.
- 8.3.6 Le tribunal a également fait valoir qu'en vertu de l'article IX.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, l'Espagne ne pouvait présenter des demandes d'indemnisation à l'encontre de l'ABS devant ses propres tribunaux et il a donc accordé à l'ABS la demande en référé qu'elle avait soumise en rejetant la demande de l'Espagne.
- 8.3.7 Dans sa décision, le tribunal a également réfuté toutes les requêtes en instance déclarant qu'elles ne pouvaient désormais plus donner lieu à une action, à l'exception de celles qui portent sur les sanctions prononcées à la suite du refus de l'Espagne de produire certaines communications électroniques qui lui avaient été demandées.
- 8.3.8 L'État espagnol a fait appel de la décision du tribunal.

Demande de présentation d'un exposé écrit en qualité d'amicus curiae

- 8.3.9 Le cabinet d'avocats aux États-Unis qui représente l'État espagnol dans cette affaire a contacté le juriste du Fonds de 1992 aux États-Unis pour lui demander que le Fonds présente un mémoire en qualité d'*amicus curiae* à l'appui de l'appel de l'État espagnol. Un mémoire en qualité d'*amicus curiae* ne vise pas seulement à appuyer la position juridique adoptée par l'une des parties, mais à soumettre à l'attention du tribunal des éléments sur des aspects juridiques ou autres de l'affaire, y compris sur l'effet éventuel de la décision, pour l'aider à se prononcer au sujet de l'affaire dont il est saisi. L'approbation de la cour d'appel est accordée si la partie qui souhaite déposer un mémoire en qualité d'*amicus curiae* explique pourquoi elle attache un intérêt raisonnable à l'issue de l'affaire.

8.3.10 Le Comité exécutif souhaitera peut-être examiner si la décision de tribunal est contraire aux termes et à l'esprit de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et plus particulièrement à l'interprétation correcte de l'alinéa b) de l'article III.4. Dans l'exposé qu'elle a adressé au tribunal, l'Espagne a fait valoir que l'objet et le but de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de verser des indemnités et qu'en élargissant les catégories des personnes protégées en vertu de l'article III.4, on empêcherait les demandeurs d'obtenir des indemnités de tous les auteurs de l'acte dommageable. L'État espagnol a également fait valoir qu'une interprétation large de l'article IX.1 risquait de faire obstacle au droit de recours d'un propriétaire de navire contre l'auteur d'un acte dommageable en vertu de l'article III.5 lorsque ce dernier n'est pas soumis à la juridiction de l'État contractant.

Examen de la question par l'Administrateur

8.3.11 L'Administrateur a examiné cette requête sans avoir encore étudié les questions en cause de manière approfondie, la demande d'exposé en qualité d'*amicus curiae* n'ayant été reçue que peu de temps avant la publication du présent document.

8.3.12 S'agissant de la question de fond, l'Administrateur estime que la décision du tribunal selon laquelle l'ABS, en tant que société de classification, tombe sous le coup de la disposition de l'alinéa b) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, pourrait fort bien être contestée.

8.3.13 Si l'on regarde de près la structure de l'alinéa b) de l'article III.4, il semblerait que cette disposition vise à englober les personnes qui, sans être (officiellement) des membres de l'équipage, s'acquittent de services pour le navire directement, dans le cadre de son exploitation quotidienne normale. Le fait qu'il soit fait expressément mention du pilote, de même que la précision 'sans être membre de l'équipage' semblent signifier qu'un lien étroit entre les services fournis par la personne et les opérations essentielles pour le navire était considéré nécessaire pour être couvert par cette disposition. Il semble contestable qu'une société de classification, qui effectue une inspection technique du navire à des intervalles déterminés, généralement assez longs, puisse être considérée comme une personne entrant dans cette catégorie en invoquant simplement les termes très généraux utilisés dans cette disposition ('... toute autre personne qui,... s'acquitte de services pour le navire').

8.3.14 À cet égard, il y a également lieu de noter que, dans une situation analogue, le tribunal pénal de Paris, dans l'affaire de l'*Erika*, est récemment parvenu à la conclusion opposée, à savoir que la RINA, la société de classification concernée dans cette affaire, ne pouvait être considérée comme relevant de l'alinéa b) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (document 92/FUND/EXC.40/4, section 6).

8.3.15 Toutefois, mise à part la question de fond consistant à décider si ces décisions sont bonnes ou mauvaises, d'autres considérations doivent être prises en compte.

8.3.16 En premier lieu, il est douteux qu'il soit approprié pour le Fonds, en tant qu'organisation intergouvernementale, d'intervenir dans une procédure juridique ouverte dans un État non membre et qui porte essentiellement sur des questions qui ne relèvent pas du champ d'application de la Convention, ou d'exprimer une opinion quant à l'interprétation correcte de toute expression juridique par les tribunaux d'un État non membre. Cela s'appliquerait peut-être plus encore lorsqu'un État Membre de l'Organisation est l'une des parties dans la procédure. Le Fonds serait-il aussi tenu, par exemple, de déposer, dans une affaire analogue, un mémoire en qualité d'*amicus curiae* allant à l'encontre de l'interprétation appuyée par l'un de ses États Membres?

8.3.17 Par ailleurs, il est douteux qu'il soit approprié pour le Fonds d'intervenir dans une procédure juridique qui ne serait pas directement liée aux fonctions essentielles qui lui incombent en vertu des conventions, en particulier le versement d'indemnités aux victimes de sinistres liés à la pollution par les hydrocarbures dans les États Membres. Cela a aussi été une considération importante lorsqu'il a été décidé de ne pas intervenir dans la procédure pénale qui est intervenue récemment à la suite du sinistre de l'*Erika*.

- 8.3.18 Une autre considération pourrait être que cette décision a été prise par un tribunal de première instance dans un État qui n'est pas un État Membre du Fonds de 1992, ce qui la rend d'une valeur relative en tant que précédent dans les affaires qui pourraient être jugées ultérieurement dans un État Membre sur la base des conventions.
- 8.3.19 Enfin, et c'est peut-être là l'aspect le plus important, une décision de déposer un mémoire en qualité d'*amicus curiae* s'écarterait dans une certaine mesure de la décision que le Comité exécutif a prise à sa 26^{ème} session, à savoir de ne pas engager un recours contre l'ABS aux États-Unis, pays qui n'est pas membre du Fonds de 1992, et de différer toute décision concernant une action en recours en Espagne tant que l'on ne disposerait pas de précisions supplémentaires sur les causes de l'incident du *Prestige* (document 92FUND/EXC.26/11, paragraphe 3.7.71).
- 8.3.20 Sur la base de ces considérations, l'Administrateur serait plutôt d'avis de ne pas recommander le dépôt d'un mémoire en qualité d'*amicus curiae*.

9 **Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre**

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des informations contenues dans le présent document;
 - b) décider s'il conviendrait de présenter un mémoire en qualité d'*amicus curiae* à l'appui de la procédure d'appel engagée par l'État espagnol; et
 - c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées en ce qui concerne les questions traitées dans le présent document.
-