



SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

PRESTIGE

Note de l'Administrateur

Objet du document:	Informar le Comité exécutif des faits récents concernant ce sinistre.
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 à l'ouest 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 sauvegarde 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 du navire 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 l'American Bureau of Shipping (ABS), la société de classification qui avait certifié le <i>Prestige</i> (section 9).</p>
Faits récents:	<p>À ce jour, la situation des demandes d'indemnisation est la suivante: des demandes d'un montant total de €1 020,7 millions (£894,2 millions) ^{<1>} ont été reçues par le bureau en Espagne (voir les sections 3.1 et 4) et des demandes d'un montant total de €109,7 millions (£96,1 millions) ont été reçues par le bureau en France (voir la section 3.2). L'évaluation des demandes d'indemnisation se poursuit en Espagne et en France.</p> <p>En mars 2009, le tribunal pénal de Corcubi3n a rendu une d3cision d3clarant que l'instruction de l'affaire 3tait termin3e et selon laquelle le fonctionnaire qui 3tait intervenu dans la d3cision de ne pas autoriser le navire 3 trouver refuge dans un port espagnol 3tait mis hors de cause, tandis que les poursuites contre le capitaine, le second et l'ing3nieur en chef du <i>Prestige</i> devaient continuer. Certaines parties aux proc3dures p3nales ont fait appel de cette d3cision.</p> <p>Un jugement a 3t3 rendu fin mars 2009 par le tribunal civil de Bordeaux (section 7).</p>

<1>

La conversion des monnaies a 3t3 effectu3e sur la base du taux de change en vigueur au 15 mai 2009 (€ = £0,8761 et US\$1 = £0,6363), sauf en ce qui concerne les paiements effectu3s par le Fonds de 1992, pour lesquels la conversion a 3t3 faite sur la base du taux en vigueur 3 la date du paiement.

Des faits nouveaux sont intervenus dans le cadre de la procédure mentionnée ci-dessus, engagée aux États-Unis entre l'État espagnol et l'ABS (section 9.2).

Mesures à prendre: Noter les renseignements fournis dans le présent document.

1 Résumé du sinistre

Navire	<i>Prestige</i>
Date du sinistre	13.11.02
Lieu du sinistre	Espagne
Cause du sinistre	Rupture et naufrage
Quantité d'hydrocarbures déversée	Environ 63 200 tonnes de fuel-oil lourd
Zone touchée	Espagne, France et Portugal
État du pavillon du navire	Bahamas
Jauge brute (jb)	42 820 tjb
Assureur P & I	London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	€22 777 986 (£20 millions)
STOPIA/TOPIA applicable	non
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	€71 520 703 (£150,3 millions)
Indemnisation	
Niveau des paiements	15 %/30 % à certaines conditions
Espagne	Deux paiements au Gouvernement espagnol d'un montant total de €15 millions (£91,7 millions) moins €1 million (£800 000), 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 français accepte de se placer en dernier dans la liste des demandeurs.
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 inconditionnellement le niveau des paiements.
Demandes en suspens	
Espagne	Les 14 demandes présentées par le Gouvernement espagnol sont en cours d'évaluation. Pour environ 193 autres demandes, on attend une réponse du demandeur.
France	28 demandes sont en cours d'évaluation, y compris celle du Gouvernement français.
Portugal	Une seule demande a été présentée; elle a fait l'objet d'un accord de règlement et a été acquittée.
Actions en justice	
Espagne	Procédure pénale engagée contre le capitaine, le second, l'ingénieur en chef et un fonctionnaire; environ 3 780 demandes d'indemnisation ont été déposées. Une décision du tribunal a mis le fonctionnaire hors de cause.
France	Procédures civiles engagées devant divers tribunaux (232 actions en justice).
Portugal	Actions en justice engagées, mais retirées après accord de règlement avec le Gouvernement portugais.
États-Unis	Procédure engagée par l'État espagnol contre l'ABS, la société de classification qui a 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 Finisterre (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 63 000 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 De grandes opérations de nettoyage ont 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 Ltd (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 précisions concernant les opérations de nettoyage et l'impact du déversement, il convient de se reporter au Rapport annuel de 2003 (pages 105 à 109).
- 2.7 Pour plus de précisions concernant les enquêtes sur la cause du sinistre, il convient de se reporter au Rapport annuel de 2005 (pages 116 à 121).

3 Demandes d'indemnisation

3.1 Espagne

- 3.1.1 Au 15 mai 2009, le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne avait reçu 844 demandes d'indemnisation représentant un total de €1 020,7 millions (£894,2 millions), dont 14 demandes d'un montant total de €68,5 millions (£848,5 millions) présentées par le Gouvernement espagnol. On trouvera dans le tableau ci-dessous une ventilation des différents types de demandes:

Catégorie de demandes	Nombre de demandes	Montant réclamé (en euros)
Dommages aux biens	232	2 066 103
Opérations de nettoyage	17	3 011 744
Mariculture	14	20 198 328
Pêche et ramassage de coquillages ^{<2>}	180	3 610 886
Tourisme	14	688 303
Entreprises de transformation/vente du poisson	299	20 833 227
Divers	74	1 775 068
Gouvernement espagnol	14	968 524 084
Total	844	1 020 707 743

^{<2>} Une demande d'un montant de €32 millions (£115,6 millions) émanant d'un groupe de 58 associations a été retirée à la suite d'un accord de règlement avec le Gouvernement espagnol.

3.1.2 Au 15 mai 2009, 787 (94,82%) des demandes autres que celles soumises par le Gouvernement espagnol ont été évaluées à un montant de €3,9 millions (£3,5 millions). Des paiements provisoires d'un montant total de €27 327 (£461 991)^{<3>} ont été effectués pour 173 des demandes évaluées, le plus souvent à 30% du montant évalué. Sur les demandes restantes, trois sont en attente de précisions, 166 en attente d'une réponse du demandeur, 27 en attente de documents complémentaires, 413 (pour un total de €29,9 millions (£26,2 millions)) ont été rejetées et 19 ont été retirées par les demandeurs.

3.2 France

3.2.1 Au 15 mai 2009, le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient avait reçu 482 demandes, d'un montant total de €109,7 millions (£96,1 millions). On trouvera dans le tableau ci-dessous une ventilation des différents types de demandes:

Catégorie de demandes	Nombre de demandes	Montant réclamé (en euros)
Dommages aux biens	9	87 772
Opérations de nettoyage	61	10 512 569
Mariculture	126	2 336 501
Ramassage de coquillages	3	116 810
Bateaux de pêche	59	1 601 717
Tourisme	195	25 166 131
Entreprises de transformation/vente du poisson	9	301 446
Divers	19	2 029 820
Gouvernement français	1	67 499 154
Total	482	109 651 920

3.2.2 Sur les 482 demandes soumises au Bureau des demandes d'indemnisation, 94 % avaient été évaluées au 15 mai 2009. 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. Quarante-cinq demandes ont été évaluées à €50 millions (£43,8 millions). Des versements provisoires d'un montant total de €3,3 millions (£4,6 millions) ont été effectués à hauteur de 30 % des montants évalués pour 346 demandes. Le reste des demandes est en attente d'une réponse des demandeurs ou fait l'objet d'une réévaluation lorsque les demandeurs n'ont pas accepté les montants évalués. Cinquante-six demandes d'un montant total de €3,8 millions (£3,3 millions) ont 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 (£59,1 millions) au titre des dépenses encourues pour les opérations de nettoyage réalisées et les mesures de sauvegarde qui ont été prises. Le Fonds de 1992 et le London Club ont provisoirement évalué la demande à €31,2 millions (£27,3 millions). Un complément d'information a depuis été fourni par le Gouvernement français. Les experts du Fonds procèdent actuellement à une évaluation complémentaire détaillée de cette demande.

3.2.4 Soixante et une demandes supplémentaires, d'un montant total de €10,5 millions (£9,2 millions), ont été déposées par les autorités locales au titre des dépenses encourues pour les opérations de nettoyage. Cinquante-quatre de ces demandes ont été évaluées pour un montant de €4,6 millions (£4 millions). Des versements provisoires d'un montant total de €1,2 million (£1,1 million) ont été effectués pour 41 demandes à hauteur de 30 % des montants évalués.

3.2.5 Cent vingt-six demandes ont été soumises par des ostréiculteurs pour un montant total de €2,3 millions (£2 millions) 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

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

examiné ces demandes et, au 15 mai 2009, 120 d'entre elles, d'un montant total de €2,4 millions (£2,1 millions), avaient été évaluées à €468 231 (£410 220). Des versements d'un montant total de €27 539 (£111 740) avaient été effectués pour 86 de ces demandes à hauteur de 30 % des montants évalués.

3.2.6 Le Bureau des demandes d'indemnisation a reçu 195 demandes concernant le secteur du tourisme d'un total de €25,2 millions (£22 millions). Cent quatre-vingt-cinq de ces demandes ont été évaluées à un montant total de €12,9 millions (£11,3 millions) et des versements provisoires d'un montant total de €3,7 millions (£3,2 millions) ont été effectués à hauteur de 30 % des montants évalués pour 149 demandes.

3.3 Portugal

En décembre 2003, le Gouvernement portugais a soumis une demande d'un montant de €3,3 millions (£2,9 millions) concernant les dépenses encourues pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde. Sur la base de documents supplémentaires fournis en février 2005, le Gouvernement portugais a majoré sa demande d'€1 million (£876 100). La demande a finalement été évaluée à €2,2 millions (£2 millions). 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 générales

4.1.1 Le Gouvernement espagnol a soumis au total 14 demandes d'indemnisation pour un montant de €68,5 millions (£848,5 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 et les dépenses encourues à ce titre (décrets-lois royaux)^{<4>}, 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 prises en charge par le Gouvernement, les dépenses encourues par 67 villes que le Gouvernement avait remboursées, les dépenses engagées par les régions de Galice, des Asturies, de Cantabrie et du Pays Basque et les dépenses liées au traitement des résidus mazoutés.

4.1.2 Les experts du Fonds de 1992 examinent actuellement les demandes d'indemnisation présentées par le Gouvernement espagnol.

4.2 Extraction des hydrocarbures de l'épave

4.2.1 La demande concernant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, qui s'élevait initialement à €109,2 millions (£95,7 millions), a été ramenée à €24,2 millions (£21,2 millions) pour tenir compte du financement obtenu d'une autre source (voir le paragraphe 4.4.3).

4.2.2 À sa session de février 2006, le Comité exécutif a décidé que certaines des dépenses engagées en 2003, avant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, au titre des opérations de colmatage pour éviter que les hydrocarbures ne s'échappent de l'épave, ainsi qu'au titre de diverses enquêtes et études visant à déterminer le risque de pollution que posaient les hydrocarbures, étaient recevables dans leur principe, mais que la demande correspondant aux dépenses engagées en 2004 au titre de l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave ne l'était pas (voir le Rapport annuel de 2006, pages 111 à 114). Suite à la décision du Comité exécutif, la demande a été évaluée à €487 996,83 (£8,3 millions).

^{<4>} Pour plus de précisions sur le système d'indemnisation mis en place par le Gouvernement espagnol, se reporter au Rapport annuel de 2006, pages 109 à 111.

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 (£336,2 millions), a été provisoirement évaluée par l'Administrateur en décembre 2003 à €107 millions (£93,7 millions); 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 s'élèverait au moins à €303 millions (£265,5 millions). Se fondant sur ces chiffres et tel qu'autorisé par l'Assemblée, l'Administrateur a effectué un versement supplémentaire de €1 505 000 (£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 €1 505 000) 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^{<5>} (£38,5 millions) au Gouvernement espagnol conformément à la répartition du montant à verser par le Fonds de 1992 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 de toutes les 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 l'Union 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 de 1992 ont examiné un certain nombre de questions soulevées par le Gouvernement espagnol. En février 2008, il a été discuté de ces questions avec des représentants du gouvernement.
- 4.4.5 Les discussions entre les représentants du Gouvernement espagnol et ceux du Fonds de 1992 se poursuivent.

5 Procédures engagées en Espagne

5.1 Enquêtes sur la cause du sinistre

^{<5>} L'Administrateur a été autorisé à verser au Gouvernement espagnol €57 365 000 (£45,7 millions) mais, sur demande de ce dernier, le Fonds de 1992 a retenu €1 million pour effectuer des paiements à hauteur de 30 % des montants évalués pour chacune des demandes soumises au Bureau des demandes d'indemnisation en Espagne.

- 5.1.1 Peu de temps après les faits, le tribunal pénal de Corcubi3n (Espagne) a ouvert une enqu4ete sur la cause du sinistre afin d'4tablir s'il 4tait possible de d4terminer une responsabilit4 p4nale des 4v4nements. Le tribunal enqu4tait sur le r4le du capitaine, du second et de l'ing4nieur en chef du *Prestige* ainsi que sur celui d'un fonctionnaire qui 4tait intervenu dans la d4cision de ne pas autoriser le navire 4 trouver refuge dans un port espagnol.
- 5.1.2 En mars 2009, le tribunal p4nal de Corcubi3n a rendu une d4cision d4clarant que l'instruction de l'affaire 4tait termin4e et mettant hors de cause le fonctionnaire qui 4tait intervenu dans la d4cision de ne pas autoriser le navire 4 trouver refuge dans un port espagnol, alors que les poursuites contre le capitaine, le second et l'ing4nieur en chef du *Prestige*, elles, continuent.
- 5.1.3 Certaines parties aux proc4dures p4nales ont fait appel de cette d4cision, demandant que la cour d'appel d4clare nulle la d4cision du tribunal de Corcubi3n exon4rant de toute responsabilit4 le fonctionnaire susmentionn4. Le Gouvernement fran4ais a aussi fait appel, demandant que certains employ4s de l'ABS soient mis en cause et qu'une proc4dure soit engag4e 4 leur encontre 4galement.

5.2 Demands devant un tribunal

- 5.2.1 Quelque 3 896 demandes ont fait l'objet d'un d4p4t de plainte dans le cadre des proc4dures p4nales devant le tribunal de Corcubi3n (Espagne). Six cent cinquante-quatre de ces demandes concernent des personnes ayant soumis leurs demandes directement au Fonds de 1992, par l'entremise du Bureau des demandes d'indemnisation de la Corogne. Les 4l4ments des plaintes d4pos4es devant certains de ces tribunaux ont 4t4 communiqu4s par ceux-ci et sont en cours d'examen par les experts engag4s par le Fonds de 1992. Le Bureau des demandes d'indemnisation a trait4 249 des demandes soumises au tribunal, dont trois ont 4t4 r4gl4es et acquitt4es 4 hauteur de €24 267 (£21 260).
- 5.2.2 Mille neuf cent quarante-quatre de ces demandes ont 4t4 pay4es par le Gouvernement espagnol en application des d4crets royaux^{<6>} ou par le Fonds de 1992 par l'interm4diaire du Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne. Un certain nombre de demandeurs qui ont 4t4 pay4s par le Gouvernement espagnol en vertu des d4crets-lois royaux ont retir4 leur plainte. On s'attend 4 ce que d'autres demandeurs abandonnent leur action en justice pour la m4me raison.
- 5.2.3 Le Gouvernement espagnol a saisi le tribunal p4nal de Corcubi3n en son nom propre et au nom des autorit4s r4gionales et locales ainsi qu'au nom de 1 878 autres demandeurs ou groupes de demandeurs. Un certain nombre d'autres demandeurs ont 4galement engag4 des actions en justice et le tribunal 4tudie la question de savoir si ces demandeurs sont en droit de s'associer 4 la proc4dure.

6 Proc4dures engag4es en France

- 6.1.1 Deux cent trente-deux demandeurs, dont le Gouvernement fran4ais, ont engag4 des actions en justice contre le propri4taire du navire, le London Club et le Fonds de 1992 devant 16 tribunaux en France pour demander une indemnisation d'un montant total de €11 millions (£97,2 millions), dont €67,7 millions (£59,3 millions) sont r4clam4s par l'4tat.
- 6.1.2 Trente-neuf de ces demandeurs ont retir4 leurs actions en justice; 193 demandeurs ont donc des actions en instance devant les tribunaux pour un montant total de €2,6 millions (£81,1 millions) demand4 4 titre d'indemnisation.
- 6.1.3 Les tribunaux ont autoris4 la suspension des poursuites dans 28 actions en justice afin de laisser aux parties le temps de discuter d'un r4glement 4 l'amiable ou jusqu'4 ce que l'issue de la proc4dure engag4e 4 Corcubi3n soit connue.
- 6.1.4 Un jugement a 4t4 rendu fin mars 2009 par le tribunal civil de Bordeaux (voir ci-dessous).
- 6.1.5 Environ cent quarante demandeurs fran4ais, dont plusieurs communes, se sont associ4s 4 la proc4dure engag4e 4 Corcubi3n, en Espagne.

^{<6>} Le Gouvernement espagnol a rejet4 quelque 397 demandes pr4sent4es en application des d4crets royaux.

7 Jugements rendus par les tribunaux français

7.1 Tribunal civil de Bordeaux

- 7.1.1 Le propriétaire d'un établissement de remise en forme par la balnéothérapie et d'un hôtel situés près de Biarritz a intenté une action auprès du tribunal civil de Bordeaux, réclamant €571 270 (£500 490) au titre du manque à gagner dû au sinistre du *Prestige*. Le Fonds de 1992 avait évalué à €83 983 (£161 190) les pertes subies par le demandeur en s'appuyant sur ses résultats entre 2000 et 2002. Le demandeur, qui avait fondé sa demande sur un plan d'activité, n'a pas accepté l'évaluation faite par le Fonds.
- 7.1.2 En mars 2009, le tribunal a rendu un jugement favorable à l'évaluation de la demande faite par le Fonds de 1992. Il a également pris note du fait que le versement des indemnités en rapport avec le sinistre du *Prestige* devrait être actuellement limité à 30% des pertes évaluées. À la date de la publication du présent document, le demandeur n'avait pas fait appel du jugement.

8 Procédures engagées au Portugal

Le Gouvernement 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 (£3,8 millions). Après le règlement de la demande visée au paragraphe 3.3, l'État portugais a retiré son action en décembre 2006.

9 Procédures engagées aux États-Unis

9.1 Récapitulatif

- 9.1.1 L'État espagnol a engagé une action en justice devant le tribunal fédéral de première instance de New York contre l'American Bureau of Shipping (ABS) pour demander une indemnisation au titre de tous les dommages causés par le sinistre, estimés dans un premier temps à plus de \$700 millions (£445,4 millions), puis ultérieurement à plus de \$1 000 millions (£636,3 millions). L'État espagnol a affirmé notamment que l'ABS avait fait preuve de négligence au moment de 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.
- 9.1.2 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 espagnol 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 qu'il soit ordonné à l'État espagnol 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*.
- 9.1.3 Pour plus de précisions sur la défense de l'immunité souveraine, la procédure concernant la communication du dossier pénal se trouvant à Corcubión, des documents comptables ainsi que des messages électroniques, il convient de se reporter aux pages 101 à 104 du Rapport annuel de 2007 et à la page 104 du Rapport annuel de 2008.

9.2 Argumentation de l'ABS selon laquelle il aurait agi comme 'le pilote ou toute autre personne qui, (...), s'acquitte de services pour le navire'

- 9.2.1 En août 2005, l'ABS a soumis au tribunal de New York (tribunal de district) 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 entré dans la catégorie du 'pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, 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 survenu en Espagne, les tribunaux des États-Unis n'avaient pas compétence pour connaître de l'affaire.

- 9.2.2 L'État espagnol a réfuté la requête de l'ABS, faisant valoir que les sociétés de classification ne sauraient être considérées comme des mandataires ou préposés du propriétaire ou comme toute personne 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. S'agissant de l'article III.4b), l'Espagne a fait valoir que l'expression 'toute autre personne' ne pouvait désigner qu'un pilote ou un membre de l'équipage dans ses rapports avec le propriétaire, qui s'acquitte de services analogues à ceux dont s'acquitte un pilote ou un membre de l'équipage, et qui assure 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.
- 9.2.3 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 qui avaient adopté la Convention sur la responsabilité civile initiale et le Protocole y relatif. 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).
- 9.2.4 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.
- 9.2.5 En janvier 2008, le tribunal de New York a accepté l'argumentation de l'ABS selon laquelle cette société entrait dans la catégorie: 'toute autre personne qui s'acquitte 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. Le tribunal a également jugé 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 que devant ses propres tribunaux et il a donc accordé à l'ABS la demande en référé qu'il avait soumise, rejetant la demande de l'État espagnol.
- 9.2.6 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 (voir le paragraphe 9.1.3).
- 9.2.7 L'État espagnol a fait appel de la décision du tribunal de New York.
- 9.2.8 L'ABS a également fait appel de la décision du tribunal de rejeter ses demandes reconventionnelles faute de compétence. L'État espagnol a également déposé une motion devant la cour d'appel pour obtenir le rejet de l'appel de l'ABS.
- 9.2.9 Pour plus de précisions concernant l'appel interjeté par l'État espagnol, sa demande tendant à ce que le Fonds présente un mémoire en qualité d'*amicus curiae* et l'appel interjeté en réponse par l'ABS, il convient de se reporter aux pages 104 et 105 du Rapport annuel de 2008.

9.2.10 En mars 2009, la cour d'appel a accepté une proposition permettant au Natural Resources Defense Council de soumettre un mémoire en qualité d'*amicus curiae*. La cour d'appel a également invité les États-Unis à intervenir oralement dans l'argumentation et à soumettre un mémoire en qualité d'*amicus curiae* pour répondre aux questions ci-après:

- La Convention de 1992 sur la responsabilité civile s'applique-t-elle à l'action engagée par l'Espagne contre ABS?
- ABS, en tant que société de classification, relève-t-elle du champ d'application de la disposition de la Convention sur la responsabilité civile qui dégage de toute responsabilité "le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire"?; et
- En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, la demande d'indemnisation de l'État espagnol contre ABS doit-elle être jugée dans un État contractant de ladite convention?

9.2.11 Le Département de la justice des États-Unis a décliné l'invitation du tribunal à commenter l'interprétation de la Convention sur la responsabilité civile de 1992, les États-Unis n'étant pas partie à la Convention. Au lieu de cela, il n'a formulé d'observations que quant à la question de savoir si la Convention sur la responsabilité civile de 1992 pouvait priver un tribunal de district de la compétence de juger l'affaire dans le cas de la demande formée par l'Espagne à l'encontre de l'ABS. Il a affirmé que la Convention sur la responsabilité civile de 1992, dont les États-Unis ne sont pas signataires, ne saurait priver un tribunal des États-Unis de la compétence que lui confère une loi des États-Unis. Il a cependant émis l'avis que la juge du tribunal de district serait en droit d'examiner la Convention sur la responsabilité civile de 1992 pour déterminer s'il avait lieu de se déclarer incompétent dans cette affaire. Sans se prononcer sur la disposition relative au choix du for de la Convention sur la responsabilité civile de 1992, le Département de la justice a relevé que ladite disposition pouvait être considérée comme analogue à une clause contractuelle relative au choix du for dans un contrat de droit privé et, comme telle, pouvait fonder une décision du tribunal de se déclarer incompétent. Il a aussi suggéré qu'un tribunal de district serait en droit d'appliquer le principe de la courtoisie internationale à une telle disposition relative au for dans un traité international ou de prendre comme motif de décliner sa compétence la théorie du *forum non conveniens*.

9.2.12 Les débats en appel se sont tenus en mars 2009. L'Espagne comme l'ABS sont convenus que le fondement du rejet, par la juge du tribunal de district, de la demande formée par l'État espagnol, à savoir que la Convention sur la responsabilité civile de 1992 privait le tribunal de district des États-Unis de la compétence de juger l'affaire, était erroné. L'Espagne a fait valoir que cette erreur appelait un jugement d'annulation du rejet, par le tribunal de district, de l'action qu'elle avait engagée, tandis que l'ABS faisait valoir que la cour d'appel pouvait confirmer ce rejet pour d'autres motifs, estimant que la juge du tribunal de district avait fait usage de son pouvoir discrétionnaire de décliner sa compétence, que ce soit en vertu du principe de l'adhésion déférente envers les dispositions attributives de compétence de la Convention sur la responsabilité civile de 1992 ou en vertu du principe du *forum non conveniens*. À ce jour, la cour d'appel n'a pas encore rendu sa décision.

10 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document; et
 - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées en ce qui concerne les questions traitées dans le présent document.
-