



FONDS INTERNATIONAUX
D'INDEMNISATION
POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/APR16/3/2	
Original: ANGLAIS	30 mars 2016	
Assemblée du Fonds de 1992	92AES20	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC66	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SA12	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE – FONDS DE 1992

PRESTIGE

Note du Secrétariat

Objet du document: Informer le Comité exécutif du Fonds de 1992 des faits nouveaux concernant ce sinistre.

Résumé du sinistre à ce jour: Le *Prestige* s'est brisé en deux et a coulé à environ 260 km à l'ouest de Vigo (Espagne). Quelque 63 272 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 nettoyage et mesures de sauvegarde ont été entreprises dans ces deux pays. Certaines mesures de sauvegarde ont également été prises au Portugal.

En droit espagnol, des demandes d'indemnisation peuvent être soumises au civil dans le cadre d'une procédure pénale car le tribunal pénal doit se prononcer non seulement sur la responsabilité pénale, mais également sur la responsabilité civile découlant de l'action engagée au pénal. Dans le jugement qu'elle a rendu en novembre 2013, l'Audiencia Provincial (tribunal pénal) de La Corogne a conclu que le capitaine et le chef mécanicien du *Prestige* ainsi que le fonctionnaire qui était intervenu dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port en Espagne n'étaient pas pénalement responsables des dommages causés à l'environnement. Le tribunal pénal n'a accordé aucune indemnité aux demandeurs. Quelque 19 parties ont fait appel de ce jugement auprès de la Cour suprême.

En avril 2010, la France a engagé une action en justice contre l'American Bureau of Shipping (ABS), la société de classification qui avait certifié le *Prestige*. Les défendeurs se sont opposés à cette action en invoquant l'immunité de juridiction. En mars 2014, le tribunal de grande instance de Bordeaux a décidé que la société ABS était habilitée à bénéficier de l'immunité de juridiction. La France a fait appel de cette décision.

En octobre 2012, le Fonds de 1992 a introduit une action récursoire auprès du tribunal de grande instance de Bordeaux contre l'ABS. La procédure a été interrompue en attendant une décision finale dans les procédures judiciaires en cours en Espagne et en France.

Faits nouveaux: En janvier 2016, la Cour suprême espagnole a rendu son arrêt après avoir examiné les recours formés contre le jugement rendu par le tribunal pénal. Dans cet arrêt la Cour a statué que le capitaine était pénalement responsable des dommages causés à l'environnement et que sa responsabilité civile était engagée.

La Cour a confirmé l'acquittement du chef mécanicien du *Prestige* et du fonctionnaire qui était intervenu dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port en Espagne.

La Cour a également estimé que la responsabilité civile du propriétaire du navire était engagée à titre subsidiaire, qu'il n'avait pas le droit de limiter sa responsabilité et que la responsabilité civile du London Club était engagée à hauteur du plafond fixé dans la police d'assurance, à savoir US\$1 milliard.

Il a été statué que la responsabilité civile du Fonds de 1992 était engagée dans les limites prévues par la Convention de 1992 portant création du Fonds

La Cour a décidé de renvoyer la quantification des dommages devant un autre tribunal à une étape ultérieure.

Le capitaine a soumis une demande de rejet de l'arrêt de la Cour suprême en faisant valoir pour l'essentiel que cet arrêt violait ses droits de défense fondamentaux, son droit à un procès équitable et son droit à une procédure régulière.

Mesure à prendre: Comité exécutif du Fonds de 1992

Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

1 Résumé du sinistre

Navire	<i>Prestige</i>
Date du sinistre	13 novembre 2002
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	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
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	€171 520 703
Application accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Niveau des paiements	15 % et 30 % (sous conditions)
Indemnisation	<p><u>Espagne</u> Deux paiements au Gouvernement espagnol d'un montant total de €115 millions, moins €1 million, sous réserve d'une garantie bancaire et de l'engagement de rembourser tous les demandeurs en Espagne. Le montant total versé en Espagne à ce jour, y compris les paiements effectués individuellement aux demandeurs, est de €114,6 millions.</p> <p><u>France</u> Niveau des paiements fixé à 30 % à condition que le Gouvernement français accepte de 'rester en dernière position'. Le total versé aux demandeurs individuels en France est de €5,8 millions.</p>

	<p><u>Portugal</u> Paiement au Gouvernement portugais de €328 488. Un autre versement serait fait au Gouvernement portugais au cas où le Comité exécutif du Fonds de 1992 déciderait de relever inconditionnellement le niveau des paiements.</p>
Actions en justice contre le Fonds de 1992	<p><u>Espagne</u> En janvier 2016, la Cour suprême a rendu son arrêt et a statué que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • le capitaine était pénalement responsable des dommages causés à l’environnement et que sa responsabilité civile était engagée. • La responsabilité civile du propriétaire du navire était engagée à titre subsidiaire et que celui-ci n’avait pas le droit de limiter sa responsabilité. • La responsabilité civile du London Club était engagée à hauteur du plafond fixé dans la police d’assurance, à savoir US\$1 milliard. • La responsabilité civile du Fonds de 1992 était engagée dans les limites prévues par la Convention de 1992 portant création du Fonds. <p><u>France</u> Des actions au civil engagées par 120 demandeurs sont en instance devant divers tribunaux français.</p> <p><u>Portugal</u> Des actions en justice ont été engagées, puis retirées après accord de règlement avec le Gouvernement portugais.</p>
Actions récursoires	<p><u>États-Unis</u> Une action en justice a été engagée par l’État espagnol contre l’ABS, la société de classification qui a certifié le <i>Prestige</i>. Par une décision définitive, la cour d’appel a débouté l’Espagne de sa demande.</p> <p><u>France</u> La France a engagé une action en justice contre l’ABS. Le Fonds de 1992 a également engagé une action en justice contre l’ABS, afin d’éviter que son droit au remboursement de la part d’ABS ne soit prescrit.</p>

2 Introduction

Les faits à l’origine de ce sinistre sont résumés ci-dessus et présentés plus en détail dans l’annexe au présent document.

3 Niveau des paiements

La section 4.4 de l’annexe au présent document contient des informations détaillées sur le niveau des paiements.

4 Demandes d’indemnisation

4.1 Espagne

4.1.1 La section 6.1 de l’annexe au présent document contient des informations détaillées sur la situation des demandes d’indemnisation en Espagne.

4.1.2 Le bureau des demandes d’indemnisation de La Corogne a reçu 845 demandes pour un montant total de €1 037 millions. Quinze de ces demandes, représentant un montant total de €984,8 millions, émanaient du Gouvernement espagnol.

- 4.1.3 Les demandes d'indemnisation, à l'exclusion de celles présentées par le Gouvernement espagnol, ont été évaluées à €3,9 millions. Les demandes présentées par le Gouvernement espagnol ont été évaluées à €300,2 millions. Le Gouvernement espagnol n'a pas accepté cette évaluation et a décidé de maintenir sa demande devant les tribunaux dans une procédure engagée contre le Fonds de 1992 et d'autres parties.
- 4.1.4 Des versements d'un montant total de €666 935, soit 30 % du montant évalué, ont été effectués, compte tenu de l'aide reçue, au titre des demandes individuelles soumises au bureau des demandes d'indemnisation et au tribunal. Des versements pour un montant total de €114 millions ont été effectués au bénéfice du Gouvernement espagnol (voir le paragraphe 6.1.6 de l'annexe).
- 4.2 France
- 4.2.1 La section 6.2 de l'annexe au présent document contient des informations détaillées sur la situation des demandes d'indemnisation en France.
- 4.2.2 Le bureau des demandes d'indemnisation de Bordeaux a reçu 482 demandes pour un montant total de €109,7 millions. Ce chiffre comprend les demandes déposées par le Gouvernement français, qui s'élèvent à un total de €67,5 millions.
- 4.2.3 Les demandes individuelles soumises au bureau des demandes d'indemnisation ont été évaluées à €19 millions. Après plusieurs examens, la demande d'indemnisation du Gouvernement français a finalement été évaluée à €42,2 millions. Le Gouvernement français n'a pas accepté cette évaluation et a décidé de poursuivre son action en justice contre le Fonds de 1992 et d'autres parties.
- 4.2.4 Des versements provisoires d'un montant total de €5,8 millions ont été effectués à des demandeurs individuels. Aucun versement n'a été effectué au Gouvernement français, puisqu'il est en dernière position sur la liste des demandeurs.
- 4.3 Portugal
- 4.3.1 Le Gouvernement portugais a soumis une demande d'indemnisation d'un montant total de €4,3 millions au titre des frais supportés pour les opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde.
- 4.3.2 La demande soumise par le Gouvernement portugais a finalement été évaluée à €2,2 millions. Celui-ci a accepté cette évaluation et a retiré l'action en justice qu'il avait engagée contre le Fonds de 1992 devant les tribunaux portugais.
- 4.3.3 Le Fonds de 1992 a versé au Gouvernement portugais €328 488, soit 15 % de l'évaluation finale.

5 Procédure pénale engagée en Espagne

DEMANDES D'INDEMNISATION AU CIVIL DANS LE CADRE DE LA PROCÉDURE PÉNALE

- 5.1 En droit espagnol, il est possible de soumettre des demandes civiles dans le cadre d'une procédure pénale car le tribunal pénal est tenu de se prononcer non seulement sur la responsabilité pénale, mais également sur la responsabilité civile découlant de l'action pénale.
- 5.2 Le Fonds de 1992 est, depuis le début, partie à la procédure et sa responsabilité est engagée en tant que responsabilité civile objective en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 5.3 Il y a eu 2 531 demandes déposées dans le cadre de la procédure judiciaire introduite devant le tribunal pénal de Corcubión. Ce chiffre inclut une action en justice engagée par le Gouvernement espagnol, non seulement en son nom mais aussi au nom d'autorités régionales et locales et d'autres demandeurs ou groupes de demandeurs. Sont également incluses dans le chiffre susmentionné 174 demandes déposées par des parties françaises, dont le Gouvernement français.

- 5.4 Le montant total réclamé au pénal en Espagne est de €2 317 millions, dont quelque €1 214 millions ont été réclamés essentiellement par le Gouvernement espagnol au titre du préjudice écologique pur, et quelque €2,37 millions par un certain nombre de particuliers au titre du préjudice moral. Cependant, le procureur espagnol, en s'appuyant sur une étude théorique sur les conséquences économiques du sinistre du *Prestige* y compris la demande d'indemnisation soumise par le Gouvernement espagnol, continue de soutenir que le montant total des dommages subis par suite du sinistre est de €4 328 millions en Espagne et de €108,7 millions en France.
- 5.5 Certains demandeurs ont fait valoir que, dans la mesure où leurs demandes n'étaient pas dirigées contre le Fonds de 1992 mais contre les personnes réputées pénalement responsables, les critères de recevabilité prévus par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et par la Convention de 1992 portant création du Fonds ne devraient pas être retenus dans cette procédure. Certains ont également soutenu que le propriétaire du navire ne devrait pas être autorisé à limiter sa responsabilité.
- 5.6 Le Fonds de 1992, dans ses interventions, a soutenu que les Conventions devaient s'appliquer à la procédure engagée.

JUGEMENT DE L'AUDIENCIA PROVINCIAL (TRIBUNAL PÉNAL)

- 5.7 L'Audiencia Provincial de la Corogne a rendu un jugement le 13 novembre 2013; elle y statuait que le capitaine, le chef mécanicien du *Prestige* et le fonctionnaire qui était intervenu dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port en Espagne n'étaient pas pénalement responsables des dommages causés à l'environnement. Le tribunal n'a donc pas octroyé d'indemnités aux demandeurs.

POURVOI EN CASSATION

- 5.8 Quelque 19 parties se sont pourvues devant la Cour suprême, dont les Gouvernements espagnol et français, quelques demandeurs individuels en Espagne et des autorités locales et régionales en France. Parmi ces parties, seules 12 demandaient une indemnisation, à savoir les Gouvernements espagnol et français, une autorité régionale espagnole, une autorité régionale française, sept particuliers, et le procureur, qui représente toutes les victimes du déversement dans la procédure.
- 5.9 Le Fonds de 1992 a participé à la procédure devant la Cour suprême en tant que partie avec une responsabilité civile objective, conformément à la Convention de 1992 portant création du Fonds, et a soumis des conclusions défendant l'application des Conventions.
- 5.10 Le London Club n'a pas assisté aux audiences. La Cour suprême a ordonné que le jugement du tribunal pénal lui soit notifié.

ARRÊT DE LA COUR SUPRÊME

- 5.11 En janvier 2016, la Cour suprême espagnole a rendu son arrêt après avoir examiné les pourvois formés contre le jugement du tribunal pénal. Cet arrêt annule le jugement du tribunal pénal. Il est possible d'en prendre connaissance dans la section 'Sinistres' du site Web des FIPOL, des traductions complètes en anglais et en français y étant également fournies. On trouvera dans les paragraphes ci-après un résumé de l'arrêt.
- 5.12 Responsabilité pénale
- Le capitaine*
- 5.12.1 Le capitaine a été jugé coupable d'un délit contre l'environnement. L'arrêt confirme l'acquittement du chef mécanicien du *Prestige* ainsi que du fonctionnaire qui était intervenu dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port en Espagne.

5.12.2 La Cour a estimé que le capitaine, en tant que responsable de la sécurité de la navigation du navire, y compris de la prévention de la pollution, était responsable de la qualité de l'équipement du navire, des réparations indispensables à la sécurité de la navigation et plus particulièrement du contrôle du poids de la cargaison. La Cour a estimé que le capitaine avait manqué à son devoir de vigilance en faisant preuve de témérité compte tenu de l'importance des ressources naturelles atteintes et de la prévisibilité du risque. Le risque était prévisible compte tenu du type et du volume des hydrocarbures transportés. En particulier, le capitaine:

- a) a accepté d'entreprendre la traversée à un moment où il était prévisible que les conditions météorologiques seraient défavorables étant donné la zone que le navire devrait traverser (océan Atlantique) et l'époque de l'année où il le ferait (hiver).
- b) Le voyage du navire à Saint-Pétersbourg devait être le dernier voyage du *Prestige*. Le navire était ancien et présentait des défauts de fonctionnement. Le capitaine a néanmoins accepté de commander le navire pour un voyage supplémentaire, tout en connaissant son état:
 - le pilote automatique ne fonctionnait pas et seule la navigation manuelle était possible;
 - certains des serpentins de chauffage destinés à chauffer la cargaison pour en permettre la manipulation ne fonctionnaient pas, ce qui empêchait le transfert interne des hydrocarbures; et
 - le système de remorquage était ancien et ne fonctionnait pas.
- c) Le capitaine a permis que le navire soit en surcharge, laquelle était supérieure à 2000 tonnes, ce qui a entraîné un dépassement du tirant d'eau autorisé. Il ne s'agissait pas seulement d'une infraction aux règles de sécurité, mais les risques de la navigation s'en trouvaient également accrus. Cette surcharge a aussi rendu plus difficiles les opérations de sauvetage et n'a pas permis que le navire soit remorqué en toute sécurité.
- d) Le capitaine s'est mis dans une situation où il ne pouvait garantir la sécurité du navire face à des événements préjudiciables, notamment la défaillance structurelle qui a entraîné la panne du moteur et la fracture de la coque. On peut s'attendre à ce que ce genre de défaillance se produise dans un navire aussi ancien, même si une société de classification a certifié qu'il était apte à la navigation.
- e) Le *Prestige* n'avait pas satisfait aux critères d'habilitation de deux grandes compagnies pétrolières.
- f) Lorsque la coque s'est brisée par suite de la défaillance structurelle, le capitaine a laissé entrer l'eau de mer dans les citernes à ballast pour redresser le navire et remédier à la gîte. Or, il aurait dû savoir que la charge qui en résulterait exercerait des contraintes accrues sur le navire et finirait par le briser. L'autre solution aurait pu être de procéder à un transfert interne des hydrocarbures, mais cela n'était pas possible étant donné le système de chauffage défectueux. Si celui-ci avait bien fonctionné, il aurait facilité la manipulation du chargement.
- g) La désobéissance du capitaine aux autorités a également augmenté le risque de déversement.

5.12.3 Le capitaine a été condamné à une peine de deux ans d'emprisonnement mais, compte tenu du temps déjà passé en détention, il est très peu probable qu'il ait à purger cette peine.

Le chef mécanicien

5.12.4 En ce qui concerne le chef mécanicien, la Cour suprême a confirmé le jugement du tribunal pénal, qui n'avait pu imputer aucune défaillance au chef mécanicien dans ses tâches de contrôle, d'inspection, de conservation et d'entretien du navire, et avait conclu que, même si l'on pouvait reprocher de la négligence au chef mécanicien, celle-ci n'atteindrait pas le degré de gravité requis pour imputer le

délit de négligence criminelle à l'égard de l'environnement, d'autant qu'il s'agissait d'un subordonné du capitaine.

Le fonctionnaire (Directeur général de la marine marchande)

5.12.5 S'agissant du fonctionnaire qui était intervenu dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port en Espagne, la Cour suprême a confirmé le jugement du tribunal pénal qui avait estimé que les mesures que ce fonctionnaire avait prises, même si on pouvait les considérer comme erronées au vu du dénouement, ne répondaient pas aux critères de délit contre l'environnement et de dégradation. Dans son arrêt, la Cour a estimé ce qui suit:

- face à une situation d'urgence, le fonctionnaire, après avoir reçu l'avis d'experts, a pris une décision discutable mais partiellement efficace, logique et prudente. Il n'est pas possible de qualifier ce comportement de délictueux, ni même de négligent, dans la mesure où la décision a été prise en toute conscience et qu'elle était réfléchie au regard du désastre qui a eu lieu mais qui n'a pas été provoqué par l'administration espagnole.
- Quiconque prend une décision technique dans une situation d'urgence, avec l'avis d'experts, ne saurait être considéré comme négligent y compris lorsque le résultat de cette décision n'est pas celui espéré ou que, rétrospectivement, on y voit une erreur.
- Le fonctionnaire a agi dans le respect du droit interne espagnol, qui prévoit que le risque de naufrage, soit dans un port, soit dans une zone relevant de la juridiction espagnole, ou le risque notoire pour les personnes, les biens ou l'environnement, constitue une cause qui permet d'interdire ou d'éviter l'entrée ou le séjour d'un navire dans un port ou un endroit qui porterait atteinte à l'activité portuaire, à la navigation ou à la pêche. De plus, les conventions internationales autorisent les États côtiers à prendre toutes les mesures nécessaires pour protéger le littoral et les intérêts connexes face à la pollution ou au risque de pollution à la suite d'un sinistre maritime.
- Le navire n'était pas maître de sa manœuvre puisque les machines étaient à l'arrêt et qu'il dérivait dangereusement vers les côtes espagnoles. C'est alors que la décision de l'éloigner a été prise, face au risque d'échouage sur le littoral, lequel aurait causé un déversement important et concentré, avec des conséquences extrêmement sérieuses pour la mer, les ressources naturelles et toutes les activités connexes.
- La possibilité de remorquer le navire dans plusieurs ports pour qu'il y trouve refuge avait été étudiée, mais avait été rejetée étant donné le fort risque que faisait courir l'état du navire, particulièrement son tirant d'eau dû à la surcharge.
- Même si l'étendue du déversement était prévisible, l'ampleur des dommages à venir ne l'était pas.
- Les conséquences de la décision de remorquer le navire au large n'étaient pas évidentes, car la très grande étendue de la pollution dépendait des courants, des vents et des vagues, qui n'étaient pas prévisibles. Dans son arrêt, la Cour n'a donc pas accepté la logique selon laquelle plus on s'éloignait du rivage plus la marée noire serait étendue.

5.13 Responsabilité civile

5.13.1 En droit pénal espagnol, toute personne dont la responsabilité pénale est engagée est également responsable au civil de tout dommage causé par l'infraction pénale.

Responsabilité du capitaine

5.13.2 S'agissant de la responsabilité civile découlant de l'infraction pénale, la Cour a jugé le capitaine responsable de dommages qui seront quantifiés ultérieurement lors de procédures à venir. La Cour a

estimé que cette responsabilité civile devait être établie en application du droit civil. Puisqu'il s'agit d'une responsabilité civile née d'un déversement à partir d'un navire transportant des hydrocarbures, la Cour a estimé que l'indemnisation était régie par la CLC de 1992 et par la Convention de 1992 portant création du Fonds.

- 5.13.3 Après avoir admis la canalisation de la responsabilité en vertu de la CLC de 1992, la Cour a néanmoins estimé que le capitaine ne pourrait pas bénéficier de la protection prévue à l'article III.4 de cette Convention car les dommages étaient dus à la témérité du capitaine, qui savait que lesdits dommages pouvaient se produire. Selon la Cour, cela justifiait que le capitaine soit jugé civilement responsable.

Responsabilité du propriétaire du navire

- 5.13.4 Dans son arrêt, la Cour a estimé que la responsabilité civile du propriétaire du navire était engagée à titre subsidiaire. Selon elle, le propriétaire était responsable de l'entretien insuffisant du navire et il avait connaissance du défaut structurel qui a provoqué la défaillance à l'origine de la fracture du navire.
- 5.13.5 La Cour a également déclaré que les considérations qui s'appliquaient au capitaine s'appliquaient également au propriétaire du navire (voir paragraphe 5.12.2). Elle a donc jugé que celui-ci avait agi de façon téméraire et en sachant que des dommages allaient probablement s'ensuivre et que, de ce fait, en application de l'article V.2 de la CLC de 1992, le propriétaire ne pouvait pas bénéficier de la limitation de responsabilité prévue dans la Convention.

Responsabilité de l'assureur

- 5.13.6 La Cour a également conclu que la responsabilité civile de l'assureur, le London P&I Club, était directement engagée à hauteur du plafond fixé dans la police d'assurance, à savoir US\$1 milliard. Elle s'est appuyée sur le droit interne (droit pénal, droit des assurances et droit des transports maritimes) pour décider que l'assureur devrait verser des indemnités à hauteur du plafond fixé dans la police d'assurance.
- 5.13.7 La Cour a reconnu qu'en vertu de la CLC de 1992, la responsabilité des assureurs était limitée au montant du fonds de limitation constitué, sans qu'aucune exception ne soit prévue. Elle a néanmoins pris en compte ce qui suit:
- du fait de son absence volontaire de la procédure, et n'ayant pas objecté à son obligation de verser des indemnités, il appartient à l'assureur de supporter les conséquences de son manque de diligence dans le cadre de la procédure.
 - La responsabilité civile de l'assureur découle d'une procédure pénale relative aux dommages causés à des espaces relevant de la compétence des juridictions espagnoles. À cet égard, la législation pénale espagnole déclare expressément que l'assureur qui a assumé un risque est responsable à hauteur du plafond fixé dans la police d'assurance. Dans le cas du *Prestige* la police d'assurance P&I pour des risques de pollution par les hydrocarbures a un plafond de US\$1 milliard.
 - Le droit espagnol des transports maritimes autorise à poursuivre directement l'assureur. De ce fait, la victime de dommages par pollution est en droit d'être indemnisée par l'assureur à hauteur du plafond fixé dans la police d'assurance et toute disposition contractuelle contraire dans cette police est nulle. Toutefois, la loi sur les transports maritimes n'étant pas en vigueur à l'époque du sinistre, c'est la loi sur les contrats d'assurance qui s'applique, laquelle prévoit que des actions peuvent être directement engagées contre l'assureur.
 - L'assurance responsabilité civile ne vise pas seulement à protéger le patrimoine de l'assuré, mais également les droits des victimes individuelles et les intérêts collectifs liés à l'environnement et aux ressources naturelles.

Responsabilité du Fonds de 1992

5.13.8 Dans son arrêt, la Cour reconnaît la responsabilité objective du Fonds de 1992 et le fait que cette responsabilité est limitée conformément à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

5.14 Dommmages

5.14.1 Dans son arrêt, la Cour statue que les dommages seront quantifiés ultérieurement dans le cadre de procédures judiciaires séparées devant le tribunal pénal. Cette quantification reposera sur les pièces fournies par toutes les parties, y compris les rapports des experts.

5.14.2 La Cour, s'agissant des dommages causés par le sinistre, tout en reconnaissant la responsabilité objective limitée du Fonds de 1992 conformément à la Convention de 1992 portant création du Fonds, laisse entendre qu'il ne sera pas nécessairement exclu de procéder à une indemnisation au titre de dommages qui ne sont pas exactement prévus par la Convention. Elle indique également que lors de la quantification des dommages, qui vise à obtenir une pleine réparation du préjudice causé, le tribunal ne sera pas contraint par les critères arrêtés dans le Manuel des demandes d'indemnisation des FIPOL, même s'il se sera peut-être inspiré de ces critères en compte au moment de se prononcer sur les indemnités.

Préjudice moral

5.14.3 Dans son arrêt, la Cour reconnaît la possibilité d'un préjudice moral, non seulement en raison du sentiment de crainte, de colère et de frustration qui a pu toucher une grande partie des citoyens espagnols et français, mais également en raison de l'empreinte indélébile de la prise de conscience du fait que des catastrophes comme celle-ci peuvent toucher ces mêmes citoyens à tout moment. La Cour a décidé que, pour les demandes d'indemnisation présentées au titre d'un préjudice moral, le montant octroyé ne saurait dépasser 30 % de celui fixé pour les dommages matériels.

POURVOI FORMÉ PAR LE CAPITAINE

5.15 Le capitaine a présenté une demande de rejet de l'arrêt de la Cour suprême en faisant valoir pour l'essentiel que cet arrêt viole ses droits de défense fondamentaux. Il soutient également que l'arrêt viole son droit à un procès équitable. S'agissant de sa peine de prison, le capitaine soutient également que l'arrêt viole son droit à une procédure régulière.

5.16 Dans ses conclusions, le capitaine soutient que la Cour suprême a enfreint sa propre jurisprudence ainsi que celles de la Cour constitutionnelle et de la Cour européenne des droits de l'homme:

- en révoquant un jugement acquittant l'accusé sans donner à ce dernier la possibilité d'une audience lui permettant de se défendre contre les accusations reprises dans la nouvelle décision;
- en procédant à une appréciation de faits qui avaient été établis devant le tribunal pénal, tout en prétendant procéder à un examen en droit et sans faire valoir que l'appréciation effectuée par le tribunal pénal était arbitraire ou illogique;
- en improvisant de nouveaux 'faits établis' et en effectuant une appréciation de ces faits sans assistance technique ni motivation sérieuse.

6 Procédures civiles en France

6.1 Les actions de 120 demandeurs sont encore en instance devant les tribunaux français pour des demandes d'un montant total de €79,1 millions.

6.2 Quelque 174 demandeurs français, dont plusieurs communes, se sont associés à la procédure pénale engagée en Espagne. Certains de ces demandeurs ont fait appel du jugement rendu par l'Audiencia Provincial (tribunal pénal) (voir la section 5 ci-dessus).

6.3 Action en justice de la France contre la société ABS

En avril 2010, la France a engagé une action en justice devant le tribunal de grande instance de Bordeaux contre la société de classification du *Prestige*, à savoir l'American Bureau of Shipping (ABS). Les défendeurs se sont opposés à cette action en invoquant la protection de l'immunité de juridiction. Le juge a renvoyé l'affaire devant le tribunal en l'invitant à rendre un jugement préliminaire sur la question de savoir si l'ABS était en droit de bénéficier de l'immunité de juridiction s'agissant des procédures judiciaires. Dans un jugement prononcé en mars 2014, le tribunal a décidé que l'ABS avait droit à l'immunité de juridiction au même titre que les Bahamas (l'État du pavillon du *Prestige*). Le Gouvernement français a fait appel de ce jugement.

6.4 Action en justice du Fonds de 1992 contre la société ABS

6.4.1 On trouvera en annexe des informations détaillées sur l'action récursoire engagée par le Fonds de 1992 contre la société ABS.

6.4.2 À la suite de la décision prise par le Comité exécutif du Fonds de 1992, à sa session d'octobre 2012, le Fonds de 1992 a engagé une action récursoire contre l'ABS devant le tribunal de grande instance de Bordeaux.

6.4.3 L'ABS, dans ses moyens de défense, a soutenu avoir droit à l'immunité de juridiction au même titre que les Bahamas (l'État du pavillon du *Prestige*).

6.4.4 La procédure engagée devant le tribunal de Bordeaux a été suspendue.

7 Observations de l'Administrateur

7.1 La Cour suprême espagnole juge le capitaine pénalement responsable du déversement. Toutefois, il est très peu probable qu'il ait à purger une peine de prison.

7.2 La conclusion de la Cour, selon laquelle le capitaine était pénalement responsable, lui a permis non seulement d'établir que la responsabilité civile du capitaine était engagée mais également que cette responsabilité était due à de la témérité et que le capitaine ne pourrait donc bénéficier de la protection prévue à l'article III.4 de la CLC de 1992.

7.3 De l'avis de l'Administrateur, il est regrettable que la Cour suprême ait décidé de révoquer le jugement du tribunal pénal, qui avait conclu, après avoir examiné toutes les pièces disponibles et pris en compte les avis donnés par les experts au cours de l'audience, que le capitaine n'était pas pénalement responsable des dommages causés à l'environnement.

7.4 La Cour estime également, en application de l'article V.2 de la CLC de 1992, que le propriétaire du navire a agi témérairement, tout en sachant qu'il en découlerait probablement des dommages, et qu'il n'avait donc pas le droit de limiter sa responsabilité.

7.5 Dans son arrêt, la Cour estime que la responsabilité civile du London Club est engagée à hauteur du plafond fixé dans la police d'assurance. Cette décision va à l'encontre de l'article V.11 de la CLC de 1992, qui prévoit que, même si le propriétaire a perdu le droit de limiter sa responsabilité, l'assureur peut toujours limiter la sienne en vertu de la Convention. La Cour a abouti à cette décision en appliquant le droit interne (droit pénal, droit des assurances et droit des transports maritimes) au lieu de la Convention.

7.6 Selon l'Administrateur, cette décision viole clairement la Convention. En vertu de cette dernière, l'assureur peut se prévaloir du droit de limiter sa responsabilité, même si le propriétaire n'en a plus le droit. Ignorant cette disposition, la Cour suprême espagnole a jugé l'assureur responsable à hauteur du montant de l'assurance contractée pour le navire contre le risque de pollution par les hydrocarbures, qui est de US\$1 milliard, ce qui contrevient clairement à la Convention.

- 7.7 L'arrêt va également à l'encontre des Conventions en reconnaissant des dommages qui ne sont pas recevables, tels que le préjudice moral, même s'il n'est pas clair si le remboursement de ces dommages sera réclamé au Fonds de 1992. La Cour déclare que la responsabilité du Fonds de 1992 sera limitée conformément à la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 7.8 Dans son arrêt, la Cour, même si elle avance des critères d'ordre général pour évaluer les dommages, ne quantifie pas les pertes. La quantification se fera dans le cadre des procédures d'exécution de l'arrêt. Le Fonds de 1992 devra se porter défendeur dans ces procédures et défendre l'application des Conventions pour chacune des demandes d'indemnisation dans le cadre de l'exécution de l'arrêt.
- 7.9 Le montant d'indemnisation disponible pour le sinistre du *Prestige* en vertu des Conventions est de €171,5 millions. Quelque €121 millions d'indemnités ont déjà été payés aux victimes de ce déversement.
- 7.10 Une fois autorisé ledit paiement, le Fonds de 1992 a encore à payer €27,7 millions d'indemnités. Le Fonds a déjà mis en recouvrement toutes les contributions payables au titre de ce sinistre et a constitué un fonds des grosses demandes d'indemnisation pour payer toutes les indemnités dues pour ce sinistre.
- 7.11 Finalement, €22,8 millions sont disponibles sur le montant que le London Club a déposé auprès du tribunal pénal de Corcubión. Cependant, aux termes de l'arrêt de la Cour suprême, le propriétaire du navire n'a pas le droit de limiter sa responsabilité et la responsabilité du London Club n'est pas susceptible d'être limitée sur la base des dispositions de la Convention, mais bien sur la base de sa police d'assurance, dont le plafond est US\$1 milliard.
- 7.12 Une fois la quantification des dommages effectuée par le tribunal, il reste à voir comment la décision sera exécutée contre le propriétaire du navire et le London Club.
- 7.13 L'Administrateur, avec l'aide des avocats espagnols et français du Fonds de 1992, continuera de suivre l'évolution de la situation et en fera rapport lors d'une prochaine session du Comité exécutif du Fonds de 1992.

8 Mesure à prendre

Comité exécutif du Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 est invité à prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

* * *

ANNEXE

RAPPEL DES FAITS – PRESTIGE

1 Le sinistre

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 kilomètres au large du Cap Finisterre (Galice, Espagne). Le 19 novembre, pendant qu'il était remorqué vers le large, il s'est brisé en deux et a coulé à quelque 260 kilomètres à l'ouest de Vigo (Espagne), les sections avant et arrière sombrant à une profondeur de 3 500 mètres et 3 830 mètres respectivement. Environ 63 272 tonnes d'hydrocarbures se sont échappées à la suite de la rupture et du naufrage du navire. Au cours des semaines suivantes, des hydrocarbures ont continué de fuir de l'épave à un rythme qui a lentement diminué. La quantité d'hydrocarbures restant à bord de l'épave par la suite été estimée à 13 700 tonnes.

2 Impact du déversement

En raison du caractère hautement persistant de la cargaison du *Prestige*, les fuites d'hydrocarbures ont longtemps dérivé au gré des vents et des courants, parcourant de grandes distances. La côte ouest de la Galice 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. Des traces d'hydrocarbures ont été découvertes au Royaume-Uni (îles Anglo-Normandes, île de Wight et Kent).

3 Opérations d'intervention

- 3.1 De vastes opérations de nettoyage ont été menées en mer et à terre en Espagne. D'importantes opérations de nettoyage ont également été entreprises en France. Des opérations de nettoyage en mer ont été menées au large du Portugal.
- 3.2 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.
- 3.3 En prévision du grand nombre de demandes d'indemnisation attendu et après concertation avec les autorités espagnoles et françaises, le London Club (assureur du propriétaire du navire) et le Fonds de 1992 ont établi des bureaux des demandes d'indemnisation à La Corogne (Espagne) et à Bordeaux (France). En septembre 2006, le Fonds de 1992 a décidé de fermer le bureau des demandes d'indemnisation de Bordeaux. Compte tenu du volume de travail engendré par les actions en justice engagées en Espagne, au mois d'octobre 2015, le bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne était toujours ouvert.

4 Applicabilité des Conventions

- 4.1 À la date du sinistre, la France, le Portugal et l'Espagne étaient parties à la CLC de 1992 et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. La responsabilité du *Prestige* en cas de pollution par les hydrocarbures était couverte par une assurance souscrite auprès de la London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club).
- 4.2 Le montant de limitation applicable au *Prestige*, en vertu de la CLC de 1992, est d'approximativement 18,9 millions de DTS ou €22 777 986. En mai 2003, le propriétaire du navire a déposé ce montant auprès du tribunal pénal de Corcubión (Espagne) pour constituer le fonds de limitation requis en vertu de la CLC de 1992.
- 4.3 Le montant maximum d'indemnisation disponible en vertu de la CLC de 1992 et de la Convention de 1992 portant création du Fonds est de 135 millions de DTS, ce qui correspond à €171 520 703^{<1>}.

<1> Le taux de change en vigueur le 7 février 2003 était de 1 euro = 0,78707700 DTS.

4.4 Niveau des paiements

- 4.4.1 Contrairement à la politique adoptée précédemment par les assureurs dans d'autres affaires impliquant les FIPOL, le London Club a décidé de ne pas effectuer de paiement individuel à hauteur du montant de limitation du propriétaire du navire. Il avait en effet été avisé par ses conseillers juridiques que s'il payait les demandeurs de la même manière que par le passé, les tribunaux espagnols ne tiendraient probablement pas compte de ces paiements lors de la constitution du fonds de limitation du propriétaire du navire, et le Club risquerait alors de payer deux fois le montant de limitation.
- 4.4.2 En mai 2003, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé que les paiements du Fonds de 1992 devaient alors 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. Cette décision a été prise à la lumière des chiffres fournis par les délégations des trois États touchés, ainsi que d'une évaluation effectuée par les experts du Fonds de 1992, qui indiquait que le montant total des dommages pourrait atteindre €1 000 millions. Le Comité exécutif a en outre décidé, eu égard aux circonstances particulières liées au sinistre du *Prestige*, que le Fonds de 1992 devait payer les demandeurs, même si le London Club ne les indemnisait pas directement.
- 4.4.3 En octobre 2005, le Comité exécutif a examiné une proposition de l'Administrateur relative au relèvement du niveau des paiements. Cette proposition se fondait sur une répartition provisoire, entre les trois États concernés, du montant maximum payable par le Fonds de 1992, calculé à partir du montant total des demandes d'indemnisation recevables, déterminées par les évaluations effectuées à cette date. Le relèvement proposé était également sous réserve d'engagements et de garanties par les États espagnol, français et portugais.
- 4.4.4 D'après les chiffres présentés par les gouvernements des trois États touchés par le sinistre, d'où il ressortait que le montant total des demandes pourrait atteindre quelque €1 050 millions, il a été jugé probable que le niveau des paiements devrait être maintenu à 15 % pendant plusieurs années, à moins qu'une nouvelle approche puisse être adoptée. L'Administrateur a donc proposé qu'au lieu de suivre la pratique habituelle consistant à déterminer le niveau de paiements en fonction du montant total des demandes déjà présentées et des demandes pouvant l'être ultérieurement, il conviendrait de se baser sur une estimation du montant définitif des demandes recevables formées contre le Fonds de 1992, arrêtée à l'issue d'accords conclus avec les demandeurs ou de jugements définitifs rendus par des tribunaux compétents.
- 4.4.5 En se fondant sur l'analyse des avis des experts communs engagés par le London Club et le Fonds de 1992, l'Administrateur a estimé peu probable que les demandes recevables définitives dépassent les montants suivants:

État	Estimation du montant des demandes recevables définitives (€) (montants arrondis)
Espagne	500 millions
France	70 millions
Portugal	3 millions
Total	573 millions

- 4.4.6 L'Administrateur a donc estimé que le niveau des paiements pouvait être porté à 30 % ^{<2>} si le Fonds de 1992 recevait des trois États concernés les engagements et garanties appropriés, afin de protéger le Fonds contre toute situation de surpaiement et de veiller à ce que le principe de l'égalité de traitement des victimes soit respecté. Le Comité exécutif a souscrit à la proposition de l'Administrateur.
- 4.4.7 En décembre 2005, le Gouvernement portugais a informé le Fonds de 1992 qu'il n'apporterait pas de garantie bancaire et que, par conséquent, il demanderait seulement le paiement de 15 % du montant évalué de sa demande.

^{<2>} €171,5 millions/€573 millions = 29,9 %.

- 4.4.8 En janvier 2006, le Gouvernement français a pris l'engagement requis de 'rester en dernière position' en ce qui concernait sa propre demande, jusqu'à ce que tous les autres demandeurs en France aient été indemnisés.
- 4.4.9 En mars 2006, le Gouvernement espagnol a pris l'engagement requis et fourni la garantie bancaire nécessaire pour indemniser tous les demandeurs en Espagne. En conséquence, un versement de €56 365 000 a été effectué ce même mois. Se pliant à la demande du Gouvernement espagnol, le Fonds de 1992 a retenu €1 million pour effectuer des paiements à hauteur de 30 % des montants évalués pour les demandes d'indemnisation individuelles qui avaient été présentées au bureau des demandes d'indemnisation en Espagne. Ces paiements seraient effectués au nom du Gouvernement espagnol conformément à l'engagement pris, et toute somme restante une fois les versements effectués à tous les demandeurs ayant présenté des demandes au bureau des demandes d'indemnisation serait restituée au Gouvernement espagnol. Au cas où ce montant de €1 million ne suffirait pas pour indemniser tous les demandeurs ayant présenté des demandes au bureau des demandes d'indemnisation, le Gouvernement espagnol s'est engagé à effectuer des paiements au bénéfice de ces demandeurs à hauteur de 30 % du montant évalué par le London Club et le Fonds de 1992.
- 4.4.10 Les conditions requises par le Comité exécutif ayant été réunies, l'Administrateur a relevé le niveau des paiements à 30 % des demandes établies pour les dommages survenus en Espagne et en France, à compter du 5 avril 2006.

5 Enquête sur la cause du sinistre^{<3>}

- 5.1 L'Autorité maritime des Bahamas (autorité de l'État du pavillon) a mené une enquête sur la cause du sinistre. Le rapport d'enquête a été publié en novembre 2004.
- 5.2 Le ministère espagnol des Travaux publics (Ministerio de Fomento) a également mené une enquête sur la cause du sinistre par le biais de la Commission permanente d'enquête sur les sinistres maritimes, qui a pour mission d'établir les causes techniques des accidents maritimes.
- 5.3 Le Secrétariat d'État français 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 préliminaire sur la cause du sinistre.
- 5.4 Peu après le sinistre, le tribunal pénal de Corcubión (Espagne) a ouvert une enquête sur la cause du sinistre afin de déterminer si une responsabilité pénale pouvait résulter de ces événements (voir la section relative à la procédure pénale ci-après).
- 5.5 Une enquête pénale sur la cause du sinistre avait été entamée par un juge d'instruction de Brest (France). Ce dernier étant ensuite parvenu à un accord avec le tribunal pénal de Corcubión, le dossier pénal a été transféré de Brest à Corcubión.

6 Demandes d'indemnisation

6.1 Espagne

Tour d'horizon général

- 6.1.1 Le bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne a reçu 845 demandes pour un montant total de €1 037 millions. Quinze de ces demandes émanaient du Gouvernement espagnol, pour un total de €984,8 millions. Les demandes autres que celles déposées par le Gouvernement espagnol ont été évaluées à €3,9 millions. Des versements provisoires d'un montant total de €565 310 ont été effectués pour 176 des demandes évaluées, correspondant le plus souvent à 30 % du montant évalué. Les indemnités versées par le Gouvernement espagnol aux demandeurs ont été déduites lors du calcul des

^{<3>} Un résumé des conclusions de l'enquête sur la cause du sinistre, menée par l'Autorité maritime des Bahamas, le ministère espagnol des Travaux publics et le Secrétariat d'État français aux Transports et à la Mer, est donné aux pages 116 à 119 du Rapport annuel de 2005 des FIPOL.

paiements provisoires. Certaines demandes ont été rejetées, d'autres n'ont pu être évaluées faute de pièces justificatives et de réponse aux demandes réitérées du Fonds de 1992.

- 6.1.2 Les experts engagés par le Fonds de 1992 ont également évalué les demandes soumises au tribunal (voir la section sur la procédure pénale ci-après) par des demandeurs individuels en Espagne. Des versements provisoires d'un montant total de €101 625 ont été effectués, à 30 % du montant évalué, en tenant compte de l'aide reçue, pour les demandes soumises au tribunal qui n'avaient pas été présentées au bureau des demandes d'indemnisation.

Demandes d'indemnisation présentées par le Gouvernement espagnol

- 6.1.3 Le Gouvernement espagnol a soumis au total 15 demandes d'indemnisation pour un montant de €984,8 millions. Les demandes présentées par le Gouvernement espagnol portent sur les dépenses engagées 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)^{<4>}, les allègements fiscaux consentis aux entreprises touchées par le déversement, les frais d'administration, ainsi que les dépenses afférentes aux campagnes de publicité, les frais engagés par les autorités locales et pris en charge par l'État, les dépenses de 67 villes que l'État 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.

Enlèvement des hydrocarbures de l'épave

- 6.1.4 La demande concernant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, qui s'élevait initialement à €109,2 millions, a été ramenée à €24,2 millions pour tenir compte du financement obtenu d'une autre source.
- 6.1.5 À sa session de février 2006, le Comité exécutif a décidé que certaines dépenses engagées en 2003, avant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, au titre des opérations de colmatage des fuites de l'épave et de diverses enquêtes et études qui ont eu une incidence sur l'évaluation des risques de pollution, étaient recevables en principe, mais que la demande correspondant aux dépenses engagées en 2004 concernant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave ne l'était pas. Suite à la décision du Comité exécutif, la demande a été évaluée à €9,5 millions^{<5>}.

Versements effectués au Gouvernement espagnol

- 6.1.6 La première demande d'indemnisation reçue du Gouvernement espagnol en octobre 2003, d'un montant de €383,7 millions, a été provisoirement évaluée en décembre 2003 à €107 millions. Le Fonds de 1992 a effectué un versement de €16 050 000, correspondant à 15 % de l'évaluation provisoire. Le Fonds de 1992 a également procédé à une évaluation générale du coût total des dommages recevables en Espagne et conclu qu'il s'élèverait au moins à €303 millions. Sur cette base, et avec l'autorisation de l'Assemblée du Fonds de 1992, l'Administrateur a effectué un versement supplémentaire de €41 505 000, correspondant à la différence entre 15 % de €383,7 millions (€57 555 000) et 15 % du montant évalué à titre provisoire de la demande de l'Espagne (€16 050 000). Ce montant a été versé contre une garantie bancaire du Gouvernement espagnol couvrant 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. En mars 2006, le Fonds de 1992 a versé au Gouvernement espagnol un montant supplémentaire de €56 365 000.

<4> Pour plus de renseignements concernant le système d'indemnisation mis en place par le Gouvernement espagnol, se reporter aux pages 109 à 111 du Rapport annuel de 2006 des FIPOL.

<5> Pour plus de renseignements sur l'évaluation de la demande relative aux dépenses engagées pour l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, se reporter aux pages 111 à 114 du Rapport annuel de 2006 des FIPOL.

Évaluation des demandes du Gouvernement espagnol

- 6.1.7 Les demandes déposées par le Gouvernement espagnol, pour un montant total de €984,8 millions, ont été évaluées à €300,2 millions.
- 6.1.8 Les principales raisons de cette différence entre les montants demandés et les montants évalués sont les suivantes:
- dépenses engagées pour les opérations de nettoyage: l'application des critères d'acceptabilité technique retenus par le Fonds a révélé une disproportion entre les mesures prises par le Gouvernement espagnol et la pollution, ainsi que la menace qu'elle représentait, tant sur le plan des ressources humaines et matérielles déployées que sur celui du déploiement dans le temps des opérations;
 - demande subrogée pour les indemnités versées au secteur de la pêche au titre du déversement sur la base de la législation nationale, y compris les réductions d'impôts accordées aux entreprises sinistrées: une partie de ces paiements et réductions d'impôts étaient de l'ordre d'une aide versée à la population des régions touchées sans tenir compte des dommages ou des pertes subis par les bénéficiaires de ces paiements. L'évaluation de ces demandes par le Fonds reposait sur une estimation des dommages effectivement subis par le secteur de la pêche;
 - taxe sur la valeur ajoutée (TVA): le montant réclamé par le Gouvernement espagnol comprend la TVA. Étant donné que le gouvernement recouvre la TVA, les montants correspondants ont été déduits; et
 - enlèvement des hydrocarbures de l'épave: comme indiqué plus haut, le montant évalué était limité à certains frais supportés en 2003, avant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, au titre du colmatage des fuites d'hydrocarbures de l'épave, ainsi que de diverses enquêtes et études ayant eu une incidence sur l'évaluation du risque de pollution.

6.2 France

Tour d'horizon général

- 6.2.1 Le bureau des demandes d'indemnisation de Lorient a reçu 482 demandes pour un montant total de €109,7 millions. Ce chiffre comprend les demandes déposées par le Gouvernement français, s'élevant à un total de €67,5 millions. Les demandes déposées au bureau des demandes d'indemnisation ont été évaluées à €61,2 millions, et des paiements provisoires d'un total de €5,8 millions ont été effectués à 30 % des montants évalués. Certaines demandes ont été rejetées, d'autres n'ont pu être évaluées faute de pièces justificatives et de réponse aux demandes réitérées du Fonds de 1992.

Demandes d'indemnisation présentées par le Gouvernement français

- 6.2.2 Le Gouvernement français a déposé des demandes s'élevant à €67,5 millions au titre des dépenses engagées pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde. Plusieurs réunions ont eu lieu, entre le Secrétariat, ses experts et le Gouvernement français, au sujet de l'évaluation des demandes déposées par ce dernier. Avec l'aide de ses experts, le Fonds a finalement évalué la demande à €42,2 millions. La différence s'expliquait entre autres par la déduction de la TVA dans le calcul de l'évaluation. Le Gouvernement français n'a pas accepté cette évaluation et a décidé de poursuivre son action en justice à l'encontre du Fonds de 1992 et d'autres parties concernées.
- 6.2.3 Lors des sessions d'octobre 2013 des organes directeurs, l'Administrateur a présenté un document concernant l'inclusion de la TVA dans les demandes d'indemnisation. De son côté, le Gouvernement français a présenté un document contenant un avis juridique sur la question. Il a été convenu que la question du remboursement de la TVA aux gouvernements centraux au titre des demandes

d'indemnisation déposées auprès des FIPOL devait être étudiée plus avant et des débats ont donc eu lieu lors des sessions d'octobre 2014 et de 2015^{<6>}.

6.2.4 À leur session d'octobre 2015, les organes directeurs ont décidé:

- que les FIPOL pouvaient verser des indemnités au titre de la TVA si la législation nationale d'un État permettait d'inclure la TVA dans le montant de l'indemnisation demandée par l'État, et recourir à un critère Foster modifié lorsqu'il n'existait pas de telle législation ou qu'elle n'était pas claire; et
- de charger l'Administrateur de proposer des critères fondés sur les principes du droit relatif aux dommages-intérêts (tels que décrits dans le document [IOPC/OCT15/4/4](#)), qui s'appliqueraient au cas où la législation nationale ne serait pas claire, et de soumettre un nouveau texte à introduire dans le Manuel des demandes d'indemnisation, que les organes directeurs examineraient à leurs sessions d'avril 2016.

6.2.5 La question de savoir si le Gouvernement français peut, en vertu du droit français, prétendre à se faire rembourser la TVA n'étant pas clairement tranchée, la décision reviendra aux tribunaux français.

6.2.6 Aucun versement n'a été effectué au bénéfice du Gouvernement français, qui reste en dernière position sur la liste des demandeurs.

6.3 Portugal

Le Gouvernement portugais a soumis une demande d'un montant total de €4,3 millions au titre des dépenses engagées pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde. Cette demande a finalement été évaluée à €2,2 millions et le Fonds de 1992 a effectué un versement de €328 488, correspondant à 15 % de l'évaluation définitive.

7 Procédure pénale

7.1 En juillet 2010, au terme d'une enquête sur la cause du sinistre, le tribunal pénal de Corcubión a décidé que quatre personnes devaient être jugées au pénal et au civil pour leur responsabilité dans le déversement d'hydrocarbures du *Prestige*, à savoir le capitaine, le second et le chef mécanicien du navire ainsi que le fonctionnaire qui était intervenu dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol. Dans sa décision, le tribunal a précisé que le London Club et le Fonds de 1992 étaient directement responsables des dommages découlant du sinistre, et que leur responsabilité était conjointe et solidaire. Le tribunal a aussi décidé que le propriétaire du navire, la société de gestion et le Gouvernement espagnol étaient responsables du fait d'autrui.

7.2 La procédure a été transférée à un autre tribunal, l'Audiencia Provincial de La Corogne, pour le procès pénal. Les audiences ont commencé le 16 octobre 2012 et se sont poursuivies jusqu'en juillet 2013. Étant donné l'impossibilité de localiser le second du *Prestige*, le procès s'est poursuivi contre le capitaine, le chef mécanicien du *Prestige* et le fonctionnaire qui était intervenu dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol.

7.3 Demandes au civil dans le cadre de la procédure pénale

7.3.1 Le droit espagnol permet de soumettre des demandes au civil dans le cadre d'une procédure pénale car le tribunal pénal se prononce non seulement sur la responsabilité pénale, mais également sur la responsabilité civile découlant de l'action engagée au pénal. Le tribunal pénal fait office de tribunal de limitation, qui accorde des réparations pour les pertes subies par suite du déversement.

^{<6>} Les détails des débats relatifs à la question de la TVA se trouvent dans les comptes rendus des décisions des réunions pertinentes, accessibles via la section des Services documentaires du site Web des FIPOL (documents [IOPC/OCT13/11/1](#), [IOPC/OCT14/11/1](#) et [IOPC/OCT15/11/1](#)).

- 7.3.2 En mai 2003, dans le but de constituer le fonds de limitation exigé par la CLC de 1992, le propriétaire du navire a déposé auprès du tribunal pénal de Corcubi3n le montant de limitation arr4t4 à titre estimatif, applicable au *Prestige* en vertu de ladite Convention, soit environ 18,9 millions de DTS ou €22 777 986.
- 7.3.3 Le Fonds de 1992 est partie à la procédure depuis le d4but, avec une responsabilit4 civile objective en vertu de la Convention de 1992 portant cr4ation du Fonds.
- 7.3.4 Quelque 2 531 demandes ont 4t4 d4pos4es dans le cadre de la proc4dure judiciaire engag4e devant le tribunal p4nal de Corcubi3n. Le tribunal p4nal de Corcubi3n a nomm4 des experts charg4s d'examiner les demandes d'indemnisation. Ces m4mes experts ont rendu leur rapport d'4valuation en janvier 2010. Les experts engag4s par le Fonds de 1992 ont 4tudi4 ce rapport et conclu que, en g4n4ral, les experts judiciaires avaient constat4 l'absence de pi4ces justificatives à l'appui de la plupart des demandes. Dans leurs 4valuations, les experts judiciaires n'avaient pas, dans la plupart des cas, examin4 le lien de causalit4 entre le dommage et la pollution. Dans certains cas, le montant 4valu4 par le Fonds de 1992 4tait sup4rieur à celui 4valu4 par les experts judiciaires, en raison du fait que les experts du Fonds de 1992 avaient davantage d'informations à leur disposition, ce qui permettait une 4valuation plus pr4cise des demandes.
- 7.3.5 Le montant total r4clam4 au p4nal en Espagne est de €2 317 millions, dont quelque €1 214 millions sont r4clam4s essentiellement par le Gouvernement espagnol au titre du pr4judice 4cologique pur, et quelque €2,37 millions par un certain nombre de particuliers au titre du pr4judice moral. Dans leurs interventions, certains demandeurs ont fait valoir que, dans la mesure o4 leurs demandes n'4taient pas dirig4es contre le Fonds de 1992 mais contre quiconque se r4v4lerait p4nalement responsable, les crit4res de recevabilit4 pr4vus par la Convention sur la responsabilit4 civile et par la Convention portant cr4ation du Fonds ne devraient pas 4tre retenus dans ces proc4dures. Certains ont 4galement soutenu que le propri4taire du navire ne devrait pas 4tre autoris4 à limiter sa responsabilit4.
- 7.3.6 Le Fonds de 1992, dans ses interventions, a d4fendu l'application des Conventions dans le cadre des proc4dures engag4es.
- 7.4 Jugement de l'Audiencia Provincial (tribunal p4nal)
- 7.4.1 Dans son jugement rendu le 13 novembre 2013, l'Audiencia Provincial (tribunal p4nal) de la Corogne d4clarait que le capitaine et le chef m4canicien du *Prestige*, ainsi que le fonctionnaire qui 4tait intervenu dans la d4cision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol, n'4taient pas p4nalement responsables des dommages caus4s à l'environnement. Le capitaine a 4t4 reconnu coupable d'avoir d4sob4i aux autorit4s espagnoles pendant la crise, et condamn4 à neuf mois de prison. Il ne devra toutefois pas purger de peine suppl4mentaire 4tant donn4 qu'il a d4j4 pass4 un certain temps en d4tention.
- 7.4.2 Concernant les dommages d4coulant du sinistre, le tribunal p4nal ne peut d4clarer de responsabilit4 civile que lorsqu'il y a eu infraction p4nale. Le jugement a reconnu que la seule infraction p4nale 4tait la d4sob4issance du capitaine. Cependant, 4tant donn4 que cette d4sob4issance n'4tait pas la cause des dommages, le tribunal n'a pas pu se prononcer sur une 4ventuelle responsabilit4 civile.
- 7.4.3 Concernant le fonds de limitation 4tabli par le London Club, à raison d'environ €22 millions, le tribunal a d4cid4 que le fonds 4tait à la disposition du Club et qu'il appartenait à celui-ci de d4cider de sa distribution, sous r4serve d'appel par les parties concern4es.
- 7.4.4 Quelque 19 parties ont fait appel du jugement rendu par le tribunal p4nal de La Corogne aupr4s de la Cour supr4me.
- 7.4.5 La Cour supr4me, compte tenu du fait que le London P&I Club n'avait pas particip4 à l'audience et 4tait mentionn4 dans plusieurs appels soumis, a ordonn4 que le jugement du tribunal p4nal soit notifi4 au Club.
- 7.4.6 Certaines des parties, qui font appel de la d4cision au seul titre de la responsabilit4 p4nale, ont fait valoir que, contrairement à ce qu'a d4cid4 l'Audiencia Provincial (tribunal p4nal), l'infraction p4nale constitu4e par la d4sob4issance du capitaine devrait engager sa responsabilit4 civile.

- 7.4.7 Le Fonds de 1992 a soumis des écritures en réponse aux arguments présentés par les parties interjetant appel de la décision relative à la responsabilité civile. Dans ses écritures, le Fonds de 1992 défend l'application des Conventions et rappelle les évaluations qu'il a réalisées des postes de préjudice dont les différentes parties demandent l'indemnisation.
- 7.4.8 Une audience s'est tenue vers la fin du mois de septembre 2015 pour examiner les appels et il est escompté que la Cour suprême rende son arrêt en 2015. Cette décision sera communiquée à une session ultérieure du Comité exécutif du Fonds de 1992.

8 Procédures civiles

8.1 France

- 8.1.1 Deux cent trente-deux demandeurs, dont le Gouvernement français, ont engagé des actions en justice contre le propriétaire du navire, le London Club et le Fonds de 1992 devant 16 tribunaux français, réclamant d'être indemnisés à raison d'un montant total de €111 millions environ, dont €67,7 millions étaient réclamés par le Gouvernement.
- 8.1.2 Cent douze de ces demandeurs ont retiré leurs actions. Il ne reste donc plus que 120 actions en instance devant les tribunaux, représentant un montant total de €79,1 millions.
- 8.1.3 Les tribunaux ont autorisé un arrêt de la procédure dans le cas de 17 actions en justice, soit pour laisser aux parties le temps de discuter d'un règlement à l'amiable, soit pour attendre l'issue de la procédure pénale de Corcubión.
- 8.1.4 Quelque 174 demandeurs français, dont le Gouvernement français et plusieurs communes, se sont associés à la procédure pénale engagée à Corcubión (Espagne).

8.2 États-Unis

- 8.2.1 L'Espagne a engagé une action en justice devant le tribunal fédéral de première instance de New York contre la société de classification du *Prestige*, l'American Bureau of Shipping (ABS), réclamant d'être indemnisée au titre de tous les dommages causés par le sinistre, estimés dans un premier temps à plus de US\$700 millions, puis ultérieurement à plus de US\$1 000 millions. L'Espagne a maintenu que l'ABS était coupable d'inspection négligente du *Prestige*, qu'il n'avait pas décelé les signes de corrosion, de déformation permanente, de matériaux défectueux et de fatigue du navire, et qu'il avait fait preuve de négligence en accordant la classification.
- 8.2.2 L'ABS a réfuté l'accusation de l'Espagne et a lui-même engagé une action contre cette dernière, faisant valoir que les dommages que l'Espagne aurait subis étaient le fait, en tout ou en partie, de sa propre négligence. L'ABS a présenté une demande reconventionnelle pour qu'il soit ordonné à l'Espagne de dédommager l'ABS de tout montant que celui-ci serait obligé de verser en exécution d'un quelconque jugement prononcé à son encontre dans le cadre du sinistre du *Prestige*.
- 8.2.3 L'ABS a été débouté de sa demande reconventionnelle initiale en application de la Foreign Sovereign Immunities Act (FISA, loi américaine sur l'immunité souveraine). Le tribunal de district a jugé que la demande reconventionnelle de l'ABS n'était pas fondée sur la même transaction que la demande de l'Espagne et que, par conséquent, elle ne constituait pas une dérogation aux dispositions de la loi sur l'immunité souveraine qui autorise des demandes reconventionnelles contre une entité souveraine étrangère si elles sont fondées sur la même transaction que la demande initiale du souverain.

Premier jugement du tribunal de district de New York

- 8.2.4 En janvier 2008, le tribunal de district a accepté l'argumentation de l'ABS selon laquelle cette société entrait dans la catégorie 'toute autre personne qui s'acquiesce de services pour le navire' aux termes de l'article III.4 b) de la CLC de 1992. Le tribunal a également jugé qu'en vertu de l'article IX.1 de cette même Convention, l'Espagne ne pouvait présenter de demandes d'indemnisation à l'encontre de l'ABS que devant ses propres tribunaux. Il a donc accordé à l'ABS la demande en référé que cette société avait soumise, rejetant la demande de l'Espagne.

8.2.5 L'Espagne a interjeté appel. L'ABS a également fait appel de la décision du tribunal de rejeter ses demandes reconventionnelles par défaut de compétence.

Décision de la cour d'appel pour le deuxième circuit

8.2.6 La cour d'appel a rendu son arrêt en juin 2009, infirmant à la fois le rejet de la requête de l'Espagne et celui des demandes reconventionnelles de l'ABS qui, selon la décision du tribunal de district, ne constituaient pas une dérogation aux dispositions de la loi américaine sur l'immunité souveraine.

8.2.7 Au sujet de la demande de l'Espagne, la cour d'appel a jugé que la CLC de 1992 ne pouvait pas priver un tribunal fédéral des États-Unis de sa compétence matérielle. Toutefois, en déférant l'affaire devant le tribunal de district, la cour d'appel a indiqué que ce dernier pouvait, usant de son pouvoir discrétionnaire, refuser d'exercer sa compétence en invoquant la règle du *forum non conveniens* ou les principes de courtoisie internationale.

8.2.8 Cette affaire a été renvoyée devant le juge du tribunal de district pour un examen plus approfondi.

Deuxième jugement du tribunal de district de New York

8.2.9 Le tribunal de district a rendu son deuxième jugement en août 2010, accordant à l'ABS sa demande de jugement en référé et déboutant à nouveau l'Espagne de ses demandes à l'encontre de la société ABS.

8.2.10 Le tribunal a décidé qu'il n'était pas disposé à accepter la règle proposée par l'Espagne selon laquelle 'une société de classification se doit de s'abstenir de toute conduite irresponsable vis-à-vis de tous les États côtiers susceptibles à l'avenir de subir des dommages en raison des défaillances de navires classés', car cela reviendrait à 'augmenter sans justification la portée existante de la responsabilité délictuelle'. Le tribunal a en outre affirmé qu'une telle démarche serait incompatible avec la responsabilité non transmissible qu'a un propriétaire de navire de maintenir le navire en question en bon état de navigabilité.

8.2.11 L'Espagne a fait appel du jugement du tribunal de district.

Décision de la cour d'appel pour le deuxième circuit

8.2.12 La cour d'appel pour le deuxième circuit a rendu son arrêt en août 2012, rejetant la demande de l'Espagne. Dans cet arrêt, la cour considérait que l'Espagne n'avait pas produit de preuves suffisantes pour établir que l'ABS avait agi avec témérité. En l'absence de telles preuves d'un comportement téméraire, la cour a évité de rendre une décision sur la question consistant à déterminer si l'ABS avait pour obligation à l'égard des États côtiers d'éviter tout comportement téméraire.

8.2.13 La cour d'appel a rendu sa décision en tenant compte des faits suivants:

- outre ses fonctions de société de classification à but non lucratif, l'ABS avait une filiale à but lucratif qui procédait à des analyses informatisées des navires (le programme SafeHull) pour évaluer et anticiper d'éventuelles zones de défaillances structurelles futures. Les propriétaires de deux navires jumeaux^{<7>} du *Prestige* avaient fait effectuer des analyses SafeHull de ces navires, ce que les propriétaires du *Prestige* n'avaient pas fait. Les résultats des analyses informatisées des navires jumeaux n'ont été communiqués ni aux propriétaires du *Prestige* ni aux enquêteurs de l'ABS qui inspectaient le *Prestige*;
- après le sinistre de l'*Erika*, la société ABS a proposé qu'elle-même et d'autres sociétés de classification procèdent à des modifications des règles de classification, qui auraient inclus l'analyse informatisée SafeHull. Il n'a jamais été donné suite à ces propositions. La société ABS a également déclaré, à l'époque, qu'elle procédait à un réexamen de tous les navires de plus de 20 ans qu'elle classait. Or, d'après les éléments de preuve, aucun réexamen significatif n'a jamais été effectué;

<7> Des navires jumeaux sont des navires construits à partir des mêmes plans, même s'il peut exister entre eux de légères différences.

- en décembre 2000, le *Castor*, un petit navire-citerne classé par l'ABS, a subi de graves dommages structurels. Suite à cet incident, l'ABS a déclaré, en octobre 2001, que certaines modifications des règles de classification étaient nécessaires, en particulier celles applicables aux citernes à ballast des vieux pétroliers. Cependant, aucune modification des règles n'avait été mise en œuvre au moment de la dernière inspection annuelle du *Prestige*, en mai 2002; et
- la dernière inspection spéciale du *Prestige* avait eu lieu en Chine, en avril/mai 2001, et sa dernière inspection annuelle aux Émirats arabes unis, en mai 2002. Dans les deux cas, le navire est resté classé. L'Espagne a soutenu, et l'ABS a contesté, qu'en août 2002, le capitaine du *Prestige* avait envoyé une télécopie à l'ABS faisant état de graves problèmes structurels et mécaniques. L'Espagne n'a toutefois jamais été en mesure de prouver que l'ABS avait reçu cette télécopie.

8.2.14 S'agissant de la question du droit applicable, la cour a étudié l'éventail traditionnel des facteurs juridiques appliqués en droit maritime et a conclu que le lieu de la faute de négligence/témérité que l'ABS aurait commise, à savoir le siège de l'ABS aux États-Unis, était le facteur le plus significatif et que cela justifiait l'application du droit maritime des États-Unis par le tribunal de district.

8.2.15 La cour d'appel n'a pas traité la question juridique consistant à déterminer si l'ABS avait l'obligation, à l'égard des États côtiers, d'éviter tout comportement téméraire. Elle a en revanche considéré que l'Espagne n'avait pas prouvé que l'ABS avait agi de manière téméraire. L'approche retenue par la cour d'appel laisse la possibilité de rendre une décision sur cette question juridique dans le cadre d'un autre procès.

8.2.16 Si la cour d'appel avait confirmé la décision du tribunal de district dégageant l'ABS de toute responsabilité, même pour un comportement téméraire, cela aurait fait obstacle à la possibilité d'un futur recouvrement par une tierce partie dans une affaire comportant des preuves solides de comportement téméraire de la part d'une société de classification. L'approche adoptée par le tribunal de district selon laquelle l'ABS n'avait pas l'obligation à l'égard de l'Espagne d'éviter tout comportement téméraire est un jugement applicable à cette affaire uniquement et constitue un précédent qui ne lie pas mais dont il est souhaitable de tenir compte.

8.2.17 L'Espagne n'a pas fait appel de cet arrêt, qui est donc définitif.

8.3 Action en justice engagée par la France contre l'ABS en France

En avril 2010, la France a engagé une action en justice devant le tribunal de grande instance de Bordeaux contre trois sociétés appartenant au groupe de la société ABS. Les défendeurs se sont opposés à cette action en s'appuyant sur l'argument de l'immunité de juridiction. Le juge a renvoyé l'affaire devant le tribunal pour qu'un jugement préliminaire soit rendu sur la question de savoir si l'ABS avait droit à l'immunité de juridiction s'agissant des procédures judiciaires. Dans un jugement prononcé en mars 2014, le tribunal a décidé que la société ABS avait droit à l'immunité de juridiction au même titre que les Bahamas (l'État du pavillon du *Prestige*). Le Gouvernement français a fait appel de ce jugement.

9 Actions récursoires

9.1 États-Unis

En octobre 2004, le Comité exécutif a décidé qu'il n'y avait pas lieu pour le Fonds de 1992 d'intenter une action récursoire contre l'ABS aux États-Unis. L'Administrateur a été chargé de suivre la procédure en cours aux États-Unis, de suivre les enquêtes en cours sur la cause du sinistre et de prendre toute mesure nécessaire pour protéger les intérêts du Fonds de 1992 dans toute juridiction pertinente. Le Comité exécutif a déclaré qu'il prenait cette décision sans préjudice de la position du Fonds concernant les actions en justice engagées contre d'autres parties.

9.2 Espagne

Concernant une action récursoire éventuelle en Espagne, l'Administrateur a été informé par l'avocat espagnol du Fonds de 1992 qu'une action contre l'ABS en Espagne serait confrontée à des difficultés de procédure. Une procédure pénale a été engagée en Espagne contre quatre personnes, à savoir le capitaine, le second et le chef mécanicien du *Prestige*, ainsi que le fonctionnaire qui était intervenu dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol. L'ABS n'était pas défendeur dans cette procédure. En droit espagnol, quand une action au pénal est engagée, une action pour indemnisation fondée sur des faits identiques, ou en grande partie identiques, à ceux qui constituent la base de l'action au pénal, que ce soit contre le défendeur dans une procédure pénale ou contre d'autres parties, ne peut pas être engagée tant que le jugement définitif n'a pas été rendu dans l'affaire au pénal. Selon les conseils de l'avocat espagnol du Fonds, l'Administrateur n'a pas recommandé d'engager une action contre l'ABS en Espagne.

9.3 France

9.3.1 À sa session d'octobre 2012, le Comité exécutif a pris note de l'arrêt rendu par la Cour de cassation en France dans le cadre du sinistre de l'*Erika*. Il a été relevé que la Cour de cassation avait déclaré, dans cet arrêt, que s'agissant de la société de classification Registro Italiano Navale (RINA), la cour d'appel avait eu tort de conclure qu'une société de classification ne pouvait pas bénéficier des dispositions de canalisation prévues à l'article III.4 de la CLC de 1992. Il a cependant été noté que la Cour de cassation avait conclu que les dommages résultaient d'une faute de témérité de RINA et que, par conséquent, celle-ci ne pouvait pas bénéficier de la protection de la CLC de 1992.

9.3.2 Il a également été noté que la Cour de cassation n'avait pas examiné la question de savoir si la société de classification aurait eu le droit d'invoquer l'immunité de juridiction, puisque la société RINA était considérée comme ayant renoncé à une telle immunité en ayant pris part à la procédure pénale préliminaire.

9.3.3 L'Administrateur a fait observer que l'avocat français du Fonds l'avait informé antérieurement que si une action était engagée contre l'ABS en France dans le cadre du sinistre du *Prestige*, le plus probable était que le tribunal applique le droit français. Il a été relevé que l'arrêt de la Cour de cassation concernant le sinistre de l'*Erika*, par lequel RINA était tenue pour responsable de la pollution occasionnée, pouvait constituer un précédent qu'un tribunal français suivrait en cas d'action menée contre l'ABS dans le cadre du sinistre du *Prestige*.

9.3.4 Suite à la décision du Comité exécutif du Fonds de 1992, à sa session d'octobre 2012, le Fonds de 1992 a engagé une action récursoire contre l'ABS devant le tribunal de grande instance de Bordeaux, à titre de mesure conservatoire visant à éviter que l'action ne devienne prescrite en vertu du droit français.

9.3.5 L'ABS, dans ses moyens de défense, a soutenu avoir droit à l'immunité de juridiction au même titre que les Bahamas (l'État du pavillon du *Prestige*).

9.3.6 Au mois d'octobre 2015, la procédure devant le tribunal de Bordeaux avait été suspendue dans l'attente d'une décision définitive dans le cadre de la procédure pénale en Espagne et de l'action engagée par la France contre l'ABS.

10 Observations

10.1 Il était évident depuis le début que les dommages découlant du déversement du *Prestige* dépasseraient le montant d'indemnisation disponible en vertu des Conventions. Le montant disponible aux fins d'indemnisation pour le sinistre du *Prestige* est de €171,5 millions. Toutefois, après avoir déposé le montant de limitation estimatif de €22,8 millions applicable au *Prestige* en vertu de la CLC de 1992 auprès du tribunal pénal de Corcubión, le propriétaire du navire a décidé de ne pas effectuer de versements provisoires aux demandeurs individuels. Le Fonds de 1992 a donc dû commencer à effectuer des versements en puisant dans les fonds disponibles en vertu des Conventions, à savoir €148,7 millions. Environ €121 millions ont déjà été payés pour dédommager les victimes de ce déversement.

- 10.2 Suite à ces versements, il reste quelque €50,5 millions de disponibles en vertu de la CLC de 1992 et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, c'est-à-dire €22,8 millions provenant du fonds de limitation du propriétaire du navire et €27,7 millions provenant du Fonds de 1992. La répartition du fonds de limitation relève des tribunaux et il est fort probable qu'il faudra plusieurs années avant que cette répartition ne se fasse. Le Fonds de 1992 a déjà mis en recouvrement toutes les contributions à payer en lien avec ce sinistre et a constitué un fonds des grosses demandes d'indemnisation pour payer toutes les indemnités dues au titre de ce sinistre.
- 10.3 En 2006, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé de fixer le niveau des paiements à 15 % tout en autorisant à relever ce niveau à 30 % sous certaines conditions. Le Gouvernement espagnol a fourni une garantie bancaire et s'est engagé à indemniser toutes les victimes en Espagne, ce qui a permis au Comité exécutif du Fonds de 1992 de relever le niveau des paiements à 30 %. Le Gouvernement français s'est engagé à 'rester en dernière position', ce qui a permis au Comité exécutif du Fonds de 1992 de relever le niveau des paiements destinés aux victimes en France à 30 %. Le Gouvernement portugais, seul demandeur dans ce pays, a décidé de ne pas fournir de garantie bancaire. Le niveau des paiements est donc de 15 % au Portugal.
- 10.4 Dans son jugement rendu en novembre 2013, l'Audiencia Provincial (tribunal pénal) a décidé qu'en l'absence d'infraction pénale, le tribunal ne pouvait pas se prononcer sur une quelconque responsabilité civile ni accorder d'indemnité aux victimes. Puisque le jugement n'a pas prescrit d'indemnisation, il n'a pas encore été possible de déterminer la somme totale due aux victimes en vertu des Conventions de 1992 dans les trois États concernés. Ce jugement n'était pas définitif.
- 10.5 S'agissant des demandes formées contre le Fonds de 1992, les demandeurs peuvent maintenant soit s'entendre avec le Fonds de 1992 sur un règlement de leur demande soit continuer de demander une indemnité par voie judiciaire. Si la Cour suprême confirme le jugement, les demandeurs qui n'ont pas accepté de règlement devront réengager une nouvelle procédure au civil contre le capitaine du navire, le London Club et le Fonds de 1992 en application des Conventions ou contre toute autre partie dont ils considéreront que la responsabilité est engagée.
- 10.6 La Cour suprême devrait rendre son arrêt au cours de l'année 2015. L'Administrateur, avec l'aide des avocats espagnols du Fonds de 1992, continuera de suivre l'évolution de la situation et en fera rapport lors d'une prochaine session du Comité exécutif du Fonds de 1992.
-