



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/OCT10/3/7	
Original: ANGLAIS	22 septembre 2010	
Assemblée du Fonds de 1992	92A15	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC49	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SA6	
Conseil d'administration du Fonds de 1971	71AC25	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE – FONDS DE 1992

PRESTIGE

Note de l'Administrateur

Objet du document:	Informar le Comité exécutif du Fonds de 1992 des faits les plus 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 environ 260 km à l'ouest de Vigo (Espagne). Quelque 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 nettoyage et de sauvegarde ont été effectuées en Espagne et en France. Certaines mesures de sauvegarde ont également été prises au Portugal.</p> <p>L'assureur P&I du propriétaire, la London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (le London Club), et le Fonds de 1992 ont établi des bureaux des demandes d'indemnisation à La Corogne (Espagne) et à Lorient (France).</p> <p>Des poursuites judiciaires ont été engagées en Espagne (section 6) et en France (section 7). 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> <p>En mai 2010, le tribunal pénal de Corcubi3n, qui menait une enqu4te sur la cause du sinistre, a rendu une d4cision d4clarant que l'instruction de l'affaire 4tait close.</p>
Faits r4cents:	<p>La situation concernant les demandes d'indemnisation d4pos4es en Espagne et en France est r4sum4e aux sections 3, 4 et 5. L'4valuation des demandes d'indemnisation se poursuit 4 la fois en Espagne et en France.</p> <p>En juillet 2010, le tribunal p4nal de Corcubi3n, a d4cid4 que quatre personnes devaient 4tre poursuivies au titre de la responsabilit4 civile et p4nale du fait des quantit4s d'hydrocarbures d4vers4es par le <i>Prestige</i>, 4 savoir le capitaine, le second et l'ing4nieur en chef du navire, ainsi que le fonctionnaire qui 4tait intervenu dans la d4cision de ne pas autoriser le navire 4 trouver refuge dans un port espagnol. Dans sa d4cision, le tribunal a d4clar4 que le London Club et le Fonds de 1992 4taient directement responsables des dommages caus4s par ce sinistre, et que leur responsabilit4 4tait conjointe et solidaire. Le tribunal a 4galement jug4 que le propri4taire du navire, la soci4t4 de gestion et l'4tat espagnol 4taient responsables du fait d'autrui. Dans cette d4cision, le tribunal instruisait les parties ayant une responsabilit4 civile de fournir une garantie pour couvrir leurs obligations jusqu'aux limites l4gales respectives. Le Fonds de 1992 a demand4 que le tribunal revoie cette d4cision, au nom de l'int4r4t g4n4ral (section 6.1).</p>

Le tribunal de district de New York a rendu son deuxième jugement en août 2010, faisant droit à la demande de l'ABS concernant une ordonnance en référé et déboutant une fois encore les demandes de l'Espagne à l'encontre de l'ABS. L'État espagnol a de nouveau interjeté appel de ce jugement (section 9).

Mesures 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 (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
Accord STOPIA/TOPIA applicable?	Non applicable
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	€171 520 703
Indemnisation	
Niveau des paiements	15 %/30 % à certaines conditions
Espagne	Deux paiements au Gouvernement espagnol d'un montant total de €15 millions, moins €1 million, sous réserve: <ul style="list-style-type: none"> • d'une garantie bancaire • de l'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 sur la liste des demandeurs.
Portugal	Paiement au Gouvernement portugais de €328 488, 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 du Fonds de 1992 déciderait de relever inconditionnellement le niveau des paiements.
Demandes en suspens	
Espagne	Pour environ 125 demandes, on attend une réponse du demandeur.
France	27 demandes sont en cours de réexamen car les demandeurs n'acceptent pas le montant évalué.
Portugal	Aucune
Actions en justice	

Espagne	En marge de l'enquête visant à déterminer la cause du sinistre, une procédure pénale a été intentée à l'encontre du capitaine, du second et du chef mécanicien du <i>Prestige</i> , ainsi qu'à l'encontre d'un fonctionnaire intervenu dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol. Quelque 2 122 demandes d'indemnisation font l'objet d'actions en justice.
France	Des actions au civil engagées par 129 demandeurs devant divers tribunaux français n'ont toujours pas abouti.
Portugal	Des actions en justice ont été engagées, puis retirées après accord de règlement avec le Gouvernement portugais.
États-Unis	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> .

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. Par la suite, le Gouvernement espagnol a 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. Des opérations de nettoyage substantielles ont également été entreprises en France, et des opérations de nettoyage ont été effectuées au large des côtes portugaises.
- 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 sur les opérations de nettoyage et l'impact du déversement, se reporter au Rapport annuel de 2003 (pages 106 à 109).
- 2.7 Pour plus de précisions sur les recherches visant à déterminer la cause du sinistre, se reporter au Rapport annuel de 2005 (pages 116 à 121).

3 Demandes d'indemnisation

3.1 Espagne

- 3.1.1 Au 10 septembre 2010, le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne avait reçu 844 demandes pour un montant total de €1 020,7 millions. Parmi ces demandes, 14 émanent du Gouvernement espagnol pour un total de €68,5 millions. Le tableau ci-après fournit une ventilation des différentes catégories de demandes:

Catégorie de demandes	Nombre de demandes	Montant réclamé €
Dommages aux biens	232	2 066 103
Opérations de nettoyage	17	3 011 744
Mariculture	14	20 198 328
Pêche et ramassage de coquillages ^{<1>}	180	3 610 886
Tourisme	14	688 303
Entreprises de transformation/vente du poisson	299	20 838 322
Divers	74	1 775 068
Gouvernement espagnol	14	968 524 084
Total	844	1 020 712 838

3.1.2 Au 10 septembre 2010, 752 (soit 90,66 %) demandes autres que celles déposées par le Gouvernement espagnol avaient été évaluées à €3,9 millions. Des versements provisoires d'un montant total de €27 327 (£461 991)^{<2>} ont été effectués pour 173 des demandes évaluées, le plus souvent à 30 % des montants évalués. Soixante-six demandes sont en attente d'une réponse du demandeur et neuf sont en instance. Quatre cent vingt-cinq demandes (d'un montant total de €38 millions) ont été rejetées et 19 ont été retirées par les demandeurs. Les demandes restantes n'ont pas pu être évaluées en raison de l'insuffisance des pièces justificatives présentées jusqu'à présent.

3.2 France

3.2.1 Au 10 septembre 2010, le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient avait reçu 482 demandes, d'un montant total de €109,7 millions. Parmi celles-ci, les demandes déposées par le Gouvernement français s'élèvent à un montant total de €67,5 millions. Le tableau ci-après fournit une ventilation des différentes catégories de demandes:

Catégorie de demandes	Nombre de demandes	Montant réclamé €
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 Parmi les 482 demandes déposées au Bureau des demandes d'indemnisation, 94 % avaient été évaluées au 7 mai 2010. Quatre cent cinquante-quatre demandes avaient été évaluées à €8 millions, et des versements provisoires d'un montant total de €5,6 millions avaient été effectués à hauteur de 30 % des montants évalués pour 361 demandes. Le reste des demandes est en attente d'une réponse des demandeurs ou bien fait l'objet d'une réévaluation lorsque les demandeurs n'ont pas accepté les montants évalués. Cinquante-huit demandes d'un montant total de €3,8 millions avaient été rejetées parce que les demandeurs n'avaient pas établi qu'une perte avait été subie à la suite du sinistre. Trois demandes d'un montant total d'environ €6 000 ont été retirées par les demandeurs.

^{<1>} Une demande d'un montant de €32 millions émanant d'un groupe de 58 associations a été retirée à la suite d'un accord de règlement avec le Gouvernement espagnol.

^{<2>} Les indemnités versées aux demandeurs par le Gouvernement espagnol ont été déduites au moment de calculer les versements provisoires.

- 3.2.3 Soixante et une demandes, d'un montant total de €10,5 millions, ont été déposées par les autorités locales au titre des frais encourus pour les opérations de nettoyage. Cinquante-quatre d'entre elles ont été évaluées à €4,6 millions. Des versements provisoires d'un montant total de €1,3 million ont été effectués pour 47 demandes à hauteur de 30 % des montants évalués.
- 3.2.4 Cent vingt-six demandes, d'un montant total de €2,3 millions, ont été déposées par des ostréiculteurs 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 ont examiné ces demandes et 120 d'entre elles, d'un montant total de €1,9 million, ont été évaluées à €468 231. Des versements d'un montant total de €31 955 ont été effectués pour 90 demandes à hauteur de 30 % des montants évalués.
- 3.2.5 Le Bureau des demandes d'indemnisation a reçu 195 demandes relevant du secteur du tourisme pour un montant total de €25,2 millions. Cent quatre-vingt-cinq d'entre elles ont été évaluées à un montant total de €13,1 millions, et des versements provisoires d'un montant total de €3,9 millions ont été effectués pour 154 demandes à hauteur de 30 % des montants évalués.

3.3 Portugal

En décembre 2003, le Gouvernement portugais a soumis une demande d'un montant de €3,3 millions concernant les dépenses encourues pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde. Sur la base de pièces supplémentaires, soumises en février 2005, le Gouvernement portugais a ajouté à sa demande un montant de €1 million. Cette demande a finalement été évaluée à €2,2 millions. Le Gouvernement portugais a accepté cette évaluation. Le Fonds de 1992 a effectué en août 2006 un versement de €328 488, ce qui représentait 15 % de l'évaluation définitive (voir le Rapport annuel de 2006, pages 103 à 109). Cela n'exclut pas le versement d'autres indemnités au Gouvernement portugais si le Comité exécutif du Fonds de 1992 décidait de relever inconditionnellement le niveau des versements.

4 Demandes déposées par le Gouvernement espagnol

4.1 Demandes présentées

Le Gouvernement espagnol a soumis au total 14 demandes d'indemnisation pour un montant de €68,5 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 (décrets-lois royaux)^{<3>}, les réductions d'impôt accordées aux entreprises touchées par le déversement, les frais généraux, les dépenses afférentes aux campagnes de publicité, les dépenses engagées par les autorités locales et prises en charge par l'État, les dépenses encourues par 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.

4.2 Paiements effectués au Gouvernement espagnol

- 4.2.1 La première demande d'indemnisation reçue du Gouvernement espagnol en octobre 2003, d'un montant de €383,7 millions, avait été provisoirement évaluée en décembre 2003 à €107 millions; le Fonds de 1992 ayant versé €16,1 millions, soit 15 % de l'évaluation provisoire. Le Fonds de 1992 avait également fait une évaluation générale du coût total des dommages recevables en Espagne et conclu que ce coût s'élèverait au moins à €303 millions. Se fondant sur ces chiffres et conformément à l'autorisation octroyée par l'Assemblée, le Fonds de 1992 a effectué un versement supplémentaire de €41,5 millions, correspondant à la différence entre les 15 % de €383,7 millions, soit €57,6 millions, et les 15 % du montant évalué à titre provisoire de la demande du Gouvernement, soit €16,1 millions. Ce versement a été effectué contre une garantie bancaire fournie par le Gouvernement espagnol pour la différence susmentionnée (soit €41,5 millions) émise par l'Instituto de Credito Oficial, banque

^{<3>} 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.

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 du Fonds de 1992.

4.2.2 En mars 2006, le Fonds de 1992 a effectué un paiement supplémentaire de €56,4 millions^{<4>} 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 du Fonds de 1992 en avait donné l'autorisation à sa session d'octobre 2005 (voir le Rapport annuel de 2006, pages 103 à 106).

4.3 Évaluation des demandes

4.3.1 Les demandes émises par le Gouvernement espagnol, d'un montant total de €68,5 millions, ont été évaluées à titre provisoire à €66,5 millions. Les experts du Fonds de 1992 ont examiné les nouvelles pièces justificatives récemment versées au dossier, à l'appui des indemnités versées au titre du sinistre en application de la législation nationale, et ont finalisé l'évaluation des dépenses engagées par l'une des régions touchées. Par conséquent, le montant total des demandes déposées par le Gouvernement espagnol est désormais évalué à €87,7 millions. Une lettre a été transmise au Gouvernement espagnol afin de lui communiquer la dernière évaluation de ses demandes.

4.3.2 La différence constatée entre le montant demandé et le montant évalué au titre des dépenses engagées dans les opérations de nettoyage s'explique par le fait que, en vertu des critères d'acceptabilité technique retenus par le Fonds, il existait une disproportion entre les mesures prises par l'État espagnol d'une part, et, d'autre part, la pollution et la menace qu'elle représentait, et ce aussi bien sur le plan humain et matériel que sur le plan du déploiement des opérations dans le temps.

4.3.3 S'agissant des indemnités versées au titre du déversement en application de la législation nationale et des réductions d'impôts accordées aux entreprises sinistrées, certaines sommes représentaient plutôt une aide versée à la population des régions touchées sans tenir compte des dommages ou des pertes subis par les bénéficiaires de ces paiements. Les réductions d'impôts ont été appliquées de la même manière. En appliquant les critères du Fonds, une évaluation a été réalisée au sujet des dommages subis par le secteur de la pêche en Espagne à la suite du sinistre.

4.3.4 Le montant réclamé par l'État espagnol comprend la TVA et puisque l'État récupère les montants de TVA, ces derniers ont été déduits de la demande.

4.3.5 La différence entre le montant réclamé et le montant évalué s'explique également par le fait qu'une demande d'indemnisation de €109,2 millions a été présentée pour l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave. À sa session de février 2006, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé que certains frais encourus en 2003, avant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, pour effectuer un colmatage des fuites d'hydrocarbures de l'épave, ainsi que diverses enquêtes et études liées à l'évaluation du risque de pollution étaient recevables en principe, mais que la demande relative aux frais encourus en 2004 concernant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave ne l'était pas (voir le Rapport annuel de 2006, pages 111 à 114). À la suite de la décision du Comité exécutif, la demande a été évaluée à €9,5 millions.

5 Demandses soumises par le Gouvernement français

5.1 En mai 2004, le Gouvernement français a déposé des demandes d'un montant de €67,5 millions au titre des dépenses encourues pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde. Le Fonds de 1992 et le London Club ont évalué les demandes à titre provisoire à €31,2 millions. Après analyse des nouvelles pièces justificatives déposées par le Gouvernement français, les demandes ont été réévaluées à €38,5 millions et une lettre d'explication de l'évaluation a été transmise au Gouvernement.

^{<4>} L'Administrateur avait été autorisé à verser au Gouvernement espagnol €7 365 000, mais, sur demande de ce dernier, le Fonds de 1992 a retenu €1 million pour effectuer des paiements à hauteur de 30 % du montant évalué pour chacune des demandes présentées au Bureau des demandes d'indemnisation en Espagne.

- 5.2 Le montant demandé par le Gouvernement français comprend la TVA, et comme dans le cas de la demande déposée par le Gouvernement espagnol, la TVA a été retranchée du montant de la demande.
- 5.3 Une partie de la différence constatée entre le montant demandé et le montant évalué s'explique par l'absence de pièces justificatives à l'appui de certains éléments de la demande. Il est par conséquent possible que le montant évalué soit revu à la hausse si le Gouvernement français communique les pièces manquantes. D'autres parties de la demande ont été considérées comme non recevables en application des critères du Fonds.
- 5.4 En novembre 2009, les membres du Secrétariat, les experts des Fonds et le Gouvernement français se sont réunis pour débattre de l'évaluation de la demande déposée par ce dernier. Le Secrétariat s'est alors engagé à communiquer au Gouvernement français des précisions supplémentaires sur cette évaluation. Une lettre fournissant une ventilation détaillée de cette évaluation a été transmise au Gouvernement français, comme il l'avait demandé.

6 Procédures engagées en Espagne

6.1 Enquête pénale

- 6.1.1 Peu de temps après le naufrage, le tribunal pénal de Corcubión (Espagne) a ouvert une enquête visant à identifier la cause du sinistre afin de déterminer si celui-ci pouvait engager une responsabilité pénale. Le tribunal a enquêté sur le rôle du capitaine, du second et du chef mécanicien du *Prestige*, ainsi que sur le rôle d'un fonctionnaire ayant pris part à la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol.
- 6.1.2 En mars 2009, le tribunal pénal de Corcubión a rendu une décision déclarant que l'instruction de l'affaire était close. Dans cette décision, le tribunal exonérait de toute responsabilité le fonctionnaire ayant pris part à la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol, et décidait de poursuivre la procédure intentée à l'encontre du capitaine, du second et du chef mécanicien du *Prestige*.
- 6.1.3 Plusieurs parties à la procédure pénale ont fait appel de cette décision, demandant que la cour d'appel infirme la décision du tribunal de Corcubión afférente à la non-responsabilité du fonctionnaire susmentionné. Le Gouvernement français a également fait appel, demandant que certains salariés de l'American Bureau of Shipping (ABS), la société de classification qui avait certifié le *Prestige*, soient incriminés et que des actions en justice soient également intentées à leur encontre.
- 6.1.4 En octobre 2009, la cour d'appel de La Corogne (*Audiencia Provincial*) a infirmé la décision du tribunal pénal et a ordonné au tribunal de reprendre la procédure intentée à l'encontre du fonctionnaire ayant pris part à la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol.
- 6.1.5 En mai 2010, le tribunal pénal de Corcubión a déclaré que l'instruction de l'affaire était close. En juillet 2010, le tribunal 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, l'ingénieur en chef et le fonctionnaire étant 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 l'État espagnol étaient responsables du fait d'autrui. Dans sa décision, le tribunal demandait aux parties responsables civilement de fournir une garantie afin de couvrir leurs obligations jusqu'aux limites légales respectives.
- 6.1.6 Le Fonds de 1992 a demandé au tribunal de revoir la décision ci-dessus au nom de l'intérêt général, étant donné que demander au Fonds de 1992 de déposer une garantie au tribunal allait à l'encontre de l'esprit de la Convention de 1992 portant création du Fonds et des obligations conventionnelles contractées par l'Espagne. Dans sa réponse, le Fonds de 1992 fait valoir que la mission du Fonds consiste à indemniser les personnes ayant subi des dommages causés par la pollution conformément à

la Convention de 1992 portant création du Fonds, que le Fonds a déjà versé une grande partie des indemnités au titre du sinistre du *Prestige*, et qu'il reste encore des demandes en souffrance en France et au Portugal que le Fonds se devra d'indemniser. Le Fonds de 1992 a également avancé qu'une demande adressée au Fonds pour qu'il fournisse une garantie empêcherait ce dernier d'indemniser les victimes qui ne sont pas parties aux poursuites pénales, et cela empêcherait par conséquent le Fonds de remplir sa mission.

6.1.7 Les poursuites seront transférées devant un autre tribunal, la cour d'appel de la Corogne. L'audition des faits de la cause au pénal et au civil commencera en 2011.

6.2 Demandes d'indemnisation au civil

6.2.1 Au 10 septembre 2010, quelque 2 122 demandes, dont 31 présentées par des demandeurs français, étaient en instance dans le cadre des procédures judiciaires engagées devant le tribunal pénal de Corcubión (Espagne). Les experts engagés par le Fonds de 1992 ont examiné la grande majorité de ces demandes.

6.2.2 Au 10 septembre 2010, et à l'exclusion des demandes déposées par le Gouvernement espagnol et les demandeurs français, 119 de ces demandes ont été évaluées à €796 721. Des versements provisoires d'un montant total de €18 294 ont été effectués à hauteur de 30 % du montant évalué, compte tenu de l'aide reçue le cas échéant. Parmi les demandes restantes, 420 ont fait l'objet de paiements à l'issue d'un accord de règlement conclu avec le Gouvernement espagnol, et 1 551 autres, une aide du Gouvernement espagnol. L'évaluation de ces demandes est incluse dans la demande d'indemnisation subrogée déposée par le Gouvernement espagnol (voir section 4).

6.2.3 Le Gouvernement espagnol a engagé une action en justice, non seulement en son nom mais également au nom d'autorités régionales et locales et d'autres demandeurs ou groupes de demandeurs.

6.3 Rapport des experts judiciaires

6.3.1 Le tribunal pénal de Corcubión a nommé des experts judiciaires pour examiner les demandes d'indemnisation au civil déposées dans le cadre de la procédure pénale. Ces experts judiciaires ont remis leur rapport en janvier 2010.

6.3.2 Les experts nommés par le Fonds de 1992 ont étudié ce rapport. Ils ont conclu qu'en général les experts judiciaires avaient constaté l'absence de pièces justificatives à l'appui de la plupart des demandes. Dans leurs évaluations, les experts judiciaires n'avaient pas, dans la plupart des cas, examiné le lien de causalité entre le dommage et la pollution. Dans certains cas, le montant évalué par le Fonds de 1992 était supérieur à celui des experts judiciaires, car les experts du Fonds de 1992 disposaient de plus d'informations, ce qui leur avait permis de procéder à une évaluation plus précise des demandes.

6.3.3 Les experts du Fonds de 1992 sont en train de terminer l'évaluation des demandes d'indemnisation au civil déposées auprès du tribunal pénal en vue de parvenir à des accords de règlement à l'amiable avec les demandeurs, lorsque cela est possible, ainsi que de préparer les conclusions de la défense lors de l'audition.

7 Procédures engagées en France

7.1 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 pour demander une indemnisation d'un montant total d'environ €11 millions, dont €7,7 millions sont réclamés par le Gouvernement.

7.2 Depuis, 103 demandeurs ont renoncé à leurs actions en justice; il ne reste donc plus que 129 actions en instance devant les tribunaux pour un montant total de €5,6 millions.

- 7.3 Les tribunaux ont autorisé un arrêt des poursuites dans 19 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.
- 7.4 Quelque 31 demandeurs français, dont plusieurs communes, se sont associés à la procédure engagée à Corcubión, en Espagne.
- 7.5 En avril 2010, l'État français a engagé une action en justice devant le tribunal de première instance de Bordeaux contre trois sociétés appartenant au groupe ABS, la société de classification qui a certifié le *Prestige*. Cette situation n'a pas évolué.

8 Jugements prononcés par des tribunaux français

Aucun nouveau jugement n'a été prononcé par les tribunaux français à propos du sinistre du *Prestige* depuis juin 2010.

9 Action en justice aux États-Unis

9.1 Récapitulatif

- 9.1.1 Le Gouvernement espagnol a engagé une action en justice devant le tribunal de première instance de New York contre l'ABS pour demander une indemnisation 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 milliard. L'État espagnol a affirmé notamment que l'ABS avait fait preuve de négligence au moment de l'inspection du *Prestige*, car n'ayant décelé ni corrosion, ni déformation permanente, ni matériaux défectueux, ni fatigue dans le navire, il 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 pour que l'État espagnol se voie ordonner de le dédommager pour tous les montants qu'il 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, les documents comptables et les messages électroniques, il convient de se reporter au Rapport annuel de 2007 (pages 101 à 104), et au Rapport annuel de 2008 (pages 103 à 107).

9.2 Argumentation de l'ABS agissant comme 'le pilote ou toute autre personne qui, (...), s'acquitte de services pour le navire'

- 9.2.1 Pour plus de précisions sur la demande en référé de l'ABS et l'opposition de l'État espagnol, se reporter au Rapport annuel de 2008 (pages 104 et 105).

Premier jugement du tribunal de district

- 9.2.2 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'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 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 et il a donc accordé à l'ABS la demande en référé qu'il avait soumise, rejetant la demande de l'État espagnol.
- 9.2.3 Dans sa décision, le tribunal de district a également réfuté toutes les requêtes en instance déclarant qu'elles ne pouvaient plus désormais 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 les communications électroniques (voir le paragraphe 9.1.3).

- 9.2.4 L'État espagnol a fait appel. 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 requête auprès de la cour d'appel pour obtenir le rejet de l'appel de l'ABS.
- 9.2.5 Pour plus de précisions sur l'appel formé par l'État espagnol, sa demande de présentation, par le Fonds, d'un mémoire en qualité d'*amicus curiae* et sur le recours joint de l'ABS, se reporter aux pages 104 et 105 du Rapport annuel de 2008.

Cour d'appel

- 9.2.6 La cour d'appel a rendu sa décision en juin 2009, infirmant à la fois le rejet de la requête de l'État espagnol 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 (*Foreign Sovereign Immunities Act (FSIA)*).
- 9.2.7 Au sujet de la demande de l'État espagnol, la cour d'appel a jugé que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile 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. L'arrêt de la cour d'appel a indiqué que le consentement de l'ABS à accepter totalement la compétence des tribunaux espagnols constituait un important facteur dans toute décision visant à une exception d'incompétence. La cour d'appel a également fait valoir que le tribunal de district devait tenir compte des principes de l'équité s'il se déclarait incompétent à ce stade avancé de la procédure. Si le tribunal de district se déclarait compétent, alors la cour d'appel lui enjoindrait de procéder à une analyse du conflit de lois afin de déterminer le droit adapté pour trancher cette affaire.
- 9.2.8 La cour d'appel a rétabli les premières demandes reconventionnelles présentées par l'ABS, qui avaient été rejetées en vertu de la loi américaine sur l'immunité souveraine, jugeant que des demandes reconventionnelles étaient bien fondées sur des questions de services et de causalité qui étaient 'semblables, sinon identiques' aux questions soulevées par la demande de l'Espagne.
- 9.2.9 Cette affaire a été envoyée devant le juge du tribunal de district pour un examen plus approfondi.
- 9.2.10 Une audition a eu lieu en mai 2010. Pour connaître les détails des arguments présentés par les deux parties à cette audition, voir les paragraphes 9.2.10 à 9.2.12 du document IOPC/JUN10/3/2.

Deuxième jugement du tribunal de district

- 9.2.11 Le tribunal de district a prononcé son deuxième jugement en août 2010, acceptant la requête de l'ABS pour une demande en référé et à nouveau en déboutant l'État espagnol de ses demandes à l'encontre de la société ABS.
- 9.2.12 Le tribunal a estimé que les facteurs déterminant dans le choix du droit applicable dans cette affaire étaient les suivants: le lieu de l'acte dommageable; le domicile de la partie lésée et le domicile du défendeur. Le tribunal a décidé que c'était le droit américain qui s'appliquait en l'occurrence, principalement en raison des allégations de l'État espagnol selon lesquelles l'acte dommageable s'était produit au siège de l'ABS, aux États-Unis, que le siège de l'ABS fixait les normes centrales de la certification des navires et qu'au moins l'un des certificats de fonctionnement en vigueur au moment du sinistre du *Prestige* était émis par ce siège.
- 9.2.13 Le tribunal a noté que ni l'Espagne, ni le tribunal après ses propres recherches, n'étaient en mesure de citer un précédent quelconque dans la législation américaine en vertu duquel une société de classification avait été tenue responsable vis-à-vis d'un tiers des dommages causés par un incident

technique d'un navire, et que l'Espagne n'avait présenté aucun élément de preuve démontrant qu'elle s'était fiée en particulier au certificat de classification émis pour le *Prestige*. Le tribunal a également souligné la 'grande différence' existant entre le montant des honoraires versés à l'ABS pour cette enquête conduite en Chine et celui des dommages réclamés par l'Espagne.

9.2.14 Finalement, 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 estimait d'autre part que ce serait incompatible avec la responsabilité non transmissible qui consiste à maintenir un navire en bon état de navigabilité.

9.2.15 L'État espagnol a fait appel de ce jugement.

10 Mesures à prendre

Comité exécutif du Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 est invité à:

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