



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/OCT11/3/6	
Original: ANGLAIS	13 septembre 2011	
Assemblée du Fonds de 1992	92A16	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC53	●
Assemblée du Fonds complémentaire	SA7	
Conseil d'administration du Fonds de 1971	71AC27	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE – FONDS DE 1992

PRESTIGE

Note du Secrétariat

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 63 272 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 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 Bordeaux (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 juillet 2010, le tribunal pénal de Corcubión, qui enquêtait sur la cause du sinistre, a décidé que quatre personnes devaient être jugées au pénal et au civil pour leur responsabilité dans le déversement d'hydrocarbures du <i>Prestige</i>, à savoir le capitaine, le second, le chef mécanicien du navire et le fonctionnaire qui était intervenu dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol. Le tribunal a déclaré dans sa décision que le London Club et le Fonds de 1992 étaient directement responsables des dommages découlant du sinistre, que leur responsabilité était conjointe et solidaire et que le propriétaire du navire, la société gestionnaire et l'État espagnol étaient responsables du fait d'autrui.</p>
Faits récents:	<p>Il est prévu que le procès pénal ait lieu fin 2012.</p> <p>La situation concernant les demandes d'indemnisation déposées en Espagne et en France est résumée aux sections 3, 4 et 5.</p>
Mesure à prendre:	<p><u>Comité exécutif du Fonds de 1992:</u></p> <p>prendre note des renseignements fournis dans le présent document.</p>

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	€2 777 986
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.
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 2 285 demandes d'indemnisation font l'objet d'actions en justice.
France	Des actions au civil engagées par 123 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. Quelque 63 272 tonnes d'hydrocarbures se sont alors échappées. Le Gouvernement espagnol a par la suite estimé qu'environ 13 700 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 6 septembre 2011, le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne a reçu 845 demandes pour un montant total de €1 037 millions. Parmi ces demandes, 15 émanent du Gouvernement espagnol pour un total de €84,8 millions (voir section 4). Le tableau ci-après fournit une ventilation des différentes catégories de demandes:

Catégorie de demandes	Demandes soumises	Montant réclamé €	Demandes évaluées	Montant évalué €	Demandes acquittées	Montant versé €
Dommages aux biens	232	2 066 103	211	318 885	22	8 034
Opérations de nettoyage	17	3 011 744	11	351 037	2	1 191
Mariculture	14	20 198 328	14	518 469	2	144 263
Pêche et ramassage de coquillages	180	3 610 886	136	241 383	9	7 451
Tourisme	14	688 303	14	17 742	4	5 323
Entreprises de transformation/vente du poisson	299	20 836 857	294	2 111 945	115	359 108
Divers	74	1 775 068	73	231 809	21	39 606
Gouvernement espagnol	15	984 827 922	15	300 239 351	15	113 920 000
Total	845	1 037 015 211	768	304 030 621	190	114 484 976

3.1.2 Au 6 septembre 2011, 753 (soit 90,72 %) demandes autres que celles déposées par le Gouvernement espagnol avaient été évaluées à €8,8 millions. Des versements provisoires d'un montant total de €64 976 ont été effectués pour cent soixante-quinze des demandes évaluées, le plus souvent à 30 % des montants évalués. Les indemnités payées par le Gouvernement espagnol ont été déduites lors du calcul des versements provisoires. Soixante-cinq demandes sont en attente d'une réponse du demandeur et cinq sont en instance. Quatre cent vingt-neuf demandes (d'un montant total de €8 millions) ont été rejetées et dix-neuf 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 6 septembre 2011, 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 €7,5 millions. Le tableau ci-après fournit une ventilation des différentes catégories de demandes:

Catégorie de demandes	Demandes soumises	Montant réclamé €	Demandes évaluées	Montant évalué €	Demandes acquittées	Montant versé €
Dommages aux biens	9	87 772	9	17 120	7	5 136
Opérations de nettoyage	61	10 512 569	53	4 550 317	47	1 286 237
Mariculture	126	2 336 501	120	460 011	90	131 955
Ramassage de coquillages	3	116 810	3	16 613	1	4 984
Bateaux de pêche	59	1 601 717	59	624 163	49	182 983
Tourisme	195	25 166 131	185	13 081 322	154	3 880 177
Entreprises de transformation/vente du poisson	9	301 446	8	101 355	5	29 072
Divers	19	2 029 820	17	182 074	8	39 828
Gouvernement français	1	67 499 154	1	38 481 121	0	0
Total	482	109 651 920	455	57 514 096	361	5 560 372

3.2.2 Parmi les 482 demandes déposées au Bureau des demandes d'indemnisation, 94 % avaient été évaluées au 6 septembre 2011. Quatre cent cinquante-cinq demandes avaient été évaluées à €7,5 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. Quatre demandes d'un montant total d'environ €3 000 ont été retirées par les demandeurs.

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 €28 488, 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 15 demandes d'indemnisation pour un montant de €84,8 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)^{<1>}, 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 €83,7 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 €83,7 millions (soit €12,6 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 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.

^{<1>} Pour plus de précisions sur le système d'indemnisation mis en place par le Gouvernement espagnol, se reporter au Rapport annuel de 2006, pages 109 à 111.

4.2.2 En mars 2006, le Fonds de 1992 a effectué un paiement supplémentaire de €6,4 millions^{<2>} 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 présentées par le Gouvernement espagnol, d'un montant total de €84,8 millions, ont été évaluées à €300,2 millions. Une lettre a été transmise au Gouvernement espagnol afin de lui communiquer la dernière évaluation de ses demandes. Il est probable que le Gouvernement espagnol dépose une demande supplémentaire pour de nouvelles dépenses liées au traitement des résidus d'hydrocarbures solides. Pour de plus amples informations sur l'évaluation, se reporter au document « Sinistres dont les FIPOL ont à connaître, 2010 », page 15.

5 Demandes soumises par le Gouvernement français

5.1 Le Gouvernement français a présenté des demandes d'indemnisation pour un montant de €7,5 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 €8,5 millions et une lettre a été envoyée au Gouvernement pour expliquer cette évaluation.

5.2 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 juillet 2010, 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, 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.

6.1.3 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 consistait 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 avait déjà versé une grande partie

^{<2>} 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.

des indemnités au titre du sinistre du *Prestige*, et qu'il restait encore des demandes en souffrance en France et au Portugal que le Fonds se devait d'indemniser. Le Fonds de 1992 avait également avancé qu'une demande adressée au Fonds pour qu'il fournisse une garantie empêcherait ce dernier d'indemniser les victimes qui ne seraient pas parties aux poursuites pénales, et cela empêcherait par conséquent le Fonds de remplir sa mission.

6.1.4 Dans une résolution, la Cour d'appel a reconnu la difficulté de combiner le droit procédural national avec les dispositions de la Convention et, tout en confirmant la décision du tribunal de Corcubi3n, elle a d3clar3 que le montant d3j3 pay3 par le Fonds de 1992 serait exclu de la proc3dure et que le Fonds avait la possibilit3 de fournir une garantie afin de couvrir ses obligations jusqu'3 leurs limites, si une telle garantie devait lui 3tre demand3e.

6.1.5 Les poursuites seront d3f3r3es devant un autre tribunal, la Audiencia Provincial de La Corogne. L'audience concernant le fond de l'affaire au plan p3nal et au plan civil devrait commencer fin 2012.

6.2 Demandes d'indemnisation au civil

6.2.1 Au 6 septembre 2011, quelque 2 285 demandes 3taient en instance dans le cadre des proc3dures judiciaires engag3es devant le tribunal p3nal de Corcubi3n. Ce chiffre inclut une action en justice engag3e par le Gouvernement espagnol, non seulement en son nom mais aussi au nom d'autorit3s r3gionales et locales et d'autres demandeurs ou groupes de demandeurs. Sont 3galement incluses dans le chiffre susmentionn3 122 demandes d3pos3es par des parties fran3aises. Certains des demandeurs ont 3galement d3pos3 une demande au Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne.

6.2.2 Les experts engag3s par le Fonds de 1992 ont 3valu3 les demandes soumises par les demandeurs individuels en Espagne 3 un montant total de €1 144 334. Des versements provisoires d'un montant total de €254 968 avaient 3t3 effectu3s 3 hauteur de 30 % du montant 3valu3, en prenant en compte l'aide r3g3e, le cas 3ch3ant. Les demandeurs associ3s 3 407 des actions en justice avaient re3u des paiements du fait d'un accord de r3glement conclu avec le Gouvernement espagnol. L'3valuation de ces demandes est incluse dans la demande subrog3e pr3sent3e par le Gouvernement espagnol (voir section 4). Les demandes pr3sent3es par les demandeurs fran3ais sont en cours d'3valuation.

6.2.3 Le tribunal p3nal de Corcubi3n a nomm3 des experts charg3s d'examiner les demandes d'indemnisation au civil d3pos3es dans le cadre de la proc3dure p3nale. Ces experts ont rendu leur rapport d'3valuation en janvier 2010. Les experts engag3s par le Fonds de 1992 ont 3tudi3 ce rapport. Ils ont conclu qu'en g3n3ral les experts judiciaires avaient constat3 l'absence de pi3ces justificatives 3 l'appui de la plupart des demandes. Dans leurs 3valuations, les experts judiciaires n'ont pas, dans la plupart des cas, examin3 le lien de causalit3 entre le dommage et la pollution. Dans certains cas, le montant 3valu3 par le Fonds de 1992 est sup3rieur 3 celui 3valu3 par les experts judiciaires; cela s'explique par le fait que les experts du Fonds de 1992 disposaient de plus d'informations, ce qui leur a permis de proc3der 3 une 3valuation plus pr3cise des demandes.

6.2.4 Les experts du Fonds de 1992 sont en train de terminer l'3valuation des demandes d'indemnisation au civil d3pos3es aupr3s du tribunal p3nal en vue de parvenir 3 des accords de r3glement 3 l'amiable avec les demandeurs, lorsque cela est possible, ainsi que de pr3parer les conclusions de la d3fense lors de l'audition.

7 Proc3dures engag3es en France

7.1 Deux cent trente-deux demandeurs, dont le Gouvernement fran3ais, ont engag3 des actions en justice contre le propri3taire du navire, le London Club et le Fonds de 1992 devant 16 tribunaux fran3ais pour demander une indemnisation d'un montant total d'environ €11 millions, dont €7,7 millions sont r3clam3s par le Gouvernement.

7.2 Cent neuf demandeurs ont renonc3 3 leurs actions en justice. Il ne reste donc plus que 123 actions en instance devant les tribunaux pour un montant total de €3,6 millions.

- 7.3 Les tribunaux ont autorisé un arrêt des poursuites dans 20 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 122 demandeurs français, dont plusieurs communes, se sont associés à la procédure engagée à Corcubión, en Espagne.

8 Jugements prononcés par des tribunaux français

Tribunal de première instance de Bordeaux

- 8.1 Les propriétaires d'un camping situé dans la zone touchée ont soumis une demande d'indemnisation d'un montant total de €14 966 au titre d'une perte de recettes et de dépenses engagées pour l'application de mesures visant à parer à tout préjudice économique, à savoir des activités de marketing. Le Fonds de 1992 avait initialement évalué la demande à €95 831 et avait payé au demandeur €178 749, soit 30% du montant évalué. Suite à la fourniture d'informations supplémentaires, la demande a été réévaluée à €738 716. N'étant pas d'accord avec l'évaluation, le demandeur a engagé une action en justice contre le propriétaire du navire, son assureur et le Fonds de 1992 devant le tribunal de première instance de Bordeaux.
- 8.2 Dans un jugement rendu en mai 2011, le tribunal s'est déclaré en partie d'accord avec l'évaluation de la demande par le Fonds mais a considéré que les pertes totales subies par le demandeur s'élevaient à €82 268. Il a reconnu que le Fonds devrait payer 30% de ce montant, après déduction des sommes déjà versées.
- 8.3 Comme ce jugement n'impliquait pas de question de principe, le Fonds de 1992 n'a pas fait appel et a payé au demandeur la somme de €85 931 augmentée des frais de justice.

9 Action en justice aux États-Unis

Récapitulatif

- 9.1 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 à plus de US\$1 milliard. L'État espagnol a affirmé notamment que l'ABS avait fait preuve de négligence et agi témérairement 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.
- 9.2 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*.
- 9.3 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).
- 9.4 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

- 9.5 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, et l'a donc dégagée de sa responsabilité. 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.

Cour d'appel

- 9.6 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)*).
- 9.7 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.
- 9.8 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.
- 9.9 Cette affaire a été envoyée devant le juge du tribunal de district pour un examen plus approfondi.

Deuxième jugement du tribunal de district

- 9.10 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.
- 9.11 Le tribunal a estimé que les facteurs déterminants 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 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.
- 9.12 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.
- 9.13 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.
- 9.14 L'État espagnol a fait appel de ce jugement. On trouvera de plus amples informations sur les arguments soumis par les deux parties à l'appel, de même que la requête en *amicus curiae* déposée par

deux organismes environnementaux pour appuyer la demande du Gouvernement espagnol, dans le document IOPC/MAR11/3/4.

- 9.15 Aucune date n'a encore été fixée pour l'audition devant la Cour d'appel.
- 9.16 Aucun fait nouveau n'est survenu dans cette procédure depuis l'examen de ce sinistre par le Comité exécutif du Fonds de 1992 à sa réunion de mars 2011.

10 Action en justice du Gouvernement français contre la société ABS en France

En avril 2010, l'État français a intenté une action en justice devant le tribunal de première instance de Bordeaux contre trois sociétés appartenant au groupe de l'American Bureau of Shipping (ABS), la société de classification qui avait certifié le *Prestige*. Aucun fait nouveau n'est survenu en ce qui concerne cette action.

11 Action récursoire éventuelle du Fonds de 1992 contre la société ABS en France

- 11.1 Aux sessions de juin 2010 et de mars 2011 du Comité exécutif du Fonds de 1992, l'Administrateur a présenté une analyse préliminaire des implications d'un recours possible du Fonds de 1992 contre la société ABS en France (voir documents IOPC/JUN10/3/2/1 et IOPC/MAR11/3/4).
- 11.2 Le Comité exécutif a noté que dans le sinistre de l'*Erika*, la Cour d'appel de Paris avait décidé que le Registro Italiano Navale (RINA) (la société de classification qui avait certifié l'*Erika*), ainsi que le représentant du propriétaire du navire (Tevere Shipping) et le président de la société gestionnaire (Panship Management and Services Srl), étaient pénalement responsables du délit de pollution et que s'agissant des responsabilités civiles, les trois parties condamnées étaient conjointement et solidairement responsables des dommages causés par le sinistre (voir document IOPC/JUN10/3/1, section 4).
- 11.3 Il a été fait appel du jugement rendu par la cour d'appel de Paris. La Cour de cassation devrait rendre sa décision fin 2011 ou début 2012.
- 11.4 L'Administrateur a été prévenu par l'avocat français du Fonds qu'en cas d'action en justice à l'encontre de la société ABS en France dans le contexte du sinistre du *Prestige*, il était très probable que le tribunal appliquerait la législation française. Si, pour le sinistre de l'*Erika*, la Cour de cassation confirmait le jugement de la cour d'appel, la responsabilité du RINA serait engagée pour la pollution découlant du sinistre de l'*Erika*. Ceci pourrait constituer un précédent qui serait suivi par un tribunal français dans une procédure judiciaire contre l'ABS pour le sinistre du *Prestige*.
- 11.5 En vertu du droit français, un délai de prescription de 10 ans s'appliquerait à une action récursoire, ce qui signifie que le Fonds aurait jusqu'au 13 novembre 2012 pour intenter une action en justice contre la société ABS en France.
- 11.6 La Cour de cassation devant rendre sa décision en novembre 2011, l'Administrateur considère qu'il serait préférable d'attendre ce jugement avant de décider de l'intérêt d'intenter une action en justice contre la société ABS.
- 11.7 Il n'y a eu depuis mars 2011 aucun fait nouveau susceptible d'influencer les considérations sur la possibilité d'un recours contre ABS. L'Administrateur étudiera la question lorsque la Cour de cassation aura rendu son jugement dans le contexte du sinistre de l'*Erika*.

12 **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.
-