



SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

ERIKA

Document soumis par la France

Résumé:	<p>Le tribunal correctionnel de Paris a rendu son jugement dans cette affaire le 16 janvier 2008.</p> <p>Le tribunal désigne la corrosion généralisée du navire comme l'une des causes du naufrage du navire. Il déclare coupable de délit de pollution M. Guiseppe Savarese, détenteur de la société Tevere Shipping, armateur propriétaire du navire, M. Antonio Pollara, le gestionnaire technique du navire, la société de classification Registro Italiano Navale (RINA) et enfin Total SA. Ces personnes sont condamnées au montant maximal des peines d'amendes encourues ainsi qu'au paiement de €92 millions de dommages-intérêts aux parties civiles. Ces indemnités s'ajoutent à celles versées par les FIPOL.</p> <p>Les quatre condamnés ont fait appel du jugement ainsi que 39 parties civiles.</p>
Mesures à prendre:	<p>Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.</p>

1 Introduction

- 1.1 Le Fonds de 1992 n'est pas partie à la procédure pénale relative au sinistre de l'*Erika*. Il assure toutefois un suivi de cette procédure et rend compte régulièrement au Comité exécutif des éléments dont il dispose, au travers des documents généraux sur l'indemnisation de l'*Erika* (cf. par exemple le document 92FUND/EXC.38/5 lors de la dernière session du comité).
- 1.2 Néanmoins, devant l'ampleur du procès (15 prévenus, 114 constitutions de partie civile) et la complexité de la décision rendue, la France a jugé nécessaire, pour la bonne et complète information du Comité, d'établir un document d'information autonome relatant le plus fidèlement possible le contenu du jugement rendu le 16 janvier 2008 par le tribunal correctionnel de Paris.

2 Les prévenus et les chefs de poursuite

- 2.1 Quinze prévenus étaient poursuivis: le capitaine du navire, le détenteur des actions des sociétés libériennes actionnaires de la société maltaise Tevere Shipping, armateur propriétaire du navire, le gestionnaire technique du navire, deux responsables de différentes sociétés ayant affrété le navire à temps, la société italienne de classification RINA et l'un de ses responsables, trois sociétés du

groupe Total (Total SA, et deux filiales, Total Transport Corporation (TTC), affréteur au voyage de l'*Erika*, et Total Petroleum Services LTD TPS, intermédiaire de TTC), le directeur des affaires juridiques de la direction trading/shipping de Total, pour pollution, mise en danger d'autrui, ou complicité de l'un de ces délits, ainsi que quatre agents de l'État qui sont intervenus dans la gestion du sinistre, pour abstention volontaire de combattre un sinistre.

2.2 De ces différents chefs d'accusation, seul celui de pollution a finalement été retenu par le tribunal.

3 La loi française a été jugée conforme avec la Convention MARPOL 73/78

3.1 Le tribunal a dû trancher préalablement la question de la conformité de la loi française réprimant le délit de pollution avec les stipulations de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978 y relatif (Convention MARPOL 73/78).

3.2 À la date du naufrage de l'*Erika*, le délit de pollution maritime par hydrocarbures était réprimé de la façon suivante (article 8 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983):

'L'imprudence, la négligence ou l'inobservation des lois et règlements, ayant eu pour conséquence un accident de mer tel que l'a défini la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer, est punissable en la personne du capitaine ou du responsable de la conduite ou de l'exploitation qui a provoqué un tel accident ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter, lorsque cet accident a entraîné une pollution des eaux territoriales, des eaux intérieures ou des voies navigables jusqu'à la limite de la navigation maritime.

Les peines prévues à l'alinéa ci-dessus sont applicables soit au propriétaire, soit à l'exploitant ou à leur représentant légal ou dirigeants de fait s'il s'agit d'une personne morale soit à toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire ou de la plate-forme, lorsque ce propriétaire, cet exploitant ou cette personne aura été à l'origine d'une pollution dans les conditions définies au premier alinéa.'

3.3 Cette disposition a été jugée compatible avec la Convention MARPOL en ce qu'elle n'avait pas pour but de réprimer un rejet d'hydrocarbures au sens de cette convention mais une pollution consécutive à un accident de mer tel que l'a défini la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer^{<1>}. La pollution qui en découle est, selon le tribunal, distincte de celle liée à un rejet consécutif à une avarie et prévue, dans un autre cadre conventionnel, par la Convention MARPOL. Cette distinction est au demeurant établie par la loi elle-même qui consacre des articles spécifiques aux rejets illicites, édictés en application de MARPOL. Dès lors, l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 prévoit une incrimination différente de celles édictées en application de la cette convention.

4 Quatre prévenus sont condamnés pour pollution

4.1 M. Savarese, détenteur des actions des sociétés libériennes actionnaires de Tevere Shipping, et M. Pollara, gestionnaire technique du navire, sont désignés comme responsables de la situation de corrosion généralisée du navire. Ils ont commis une faute caractérisée en ayant de façon délibérée et concertée, pour des raisons de coût, décidé une diminution des travaux, effectués lors de la visite quinquennale du navire, dans des proportions telles qu'ils ne pouvaient ignorer que cela mettait en jeu la sécurité du navire. Ayant tous deux exercé un pouvoir de contrôle de la gestion du navire, ils entrent dans le champ du délit prévu par la loi du 5 juillet 1983.

<1> L'article 2 de cette convention définit l'accident de mer comme un 'abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit des dommages matériels, soit une menace immédiate de dommages matériels, dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison '.

- 4.2 Le tribunal a également jugé la société de classification RINA coupable d'avoir renouvelé le certificat de classe de l'*Erika*, sous la pression de contraintes commerciales et sans réaliser de relevés d'épaisseur dans les règles de l'art, alors que les zones suspectes de corrosion substantielles étaient le signe manifeste de l'état préoccupant des structures du navire. Ce faisant, l'inspecteur de la société a commis une faute d'imprudence constituant l'une des causes du naufrage et ayant provoqué l'accident de mer.
- 4.3 Par ailleurs, le tribunal a refusé d'étendre à la société le bénéfice de l'exception d'immunité de juridiction accordée à l'État Maltais, dont elle était le délégataire pour la délivrance des certificats statutaires et de sécurité. Le tribunal a en effet rappelé que l'activité des sociétés de classification, lorsqu'elle consiste à délivrer des certificats de classe, à la demande du propriétaire et en exécution d'un contrat conclu avec lui, est une activité d'ordre privé.
- 4.4 Le tribunal déclare enfin que Total SA a commis une faute d'imprudence en acceptant, dans le cadre du vetting, c'est-à-dire l'activité d'inspection des pétroliers en vue de vérifier les conditions de sécurité, que l'*Erika* soit affrété au voyage.
- 4.5 Le jugement rappelle que le transport des produits noirs chauffés (cargaison de l'*Erika*), qui sont à la fois les plus corrosifs pour les bateaux et les plus polluants pour l'environnement, est, selon une pratique répandue, assurée par les navires les plus anciens. Or, le tribunal souligne que la prise de risque inhérente au transport maritime cesse d'être admissible et devient une faute d'imprudence lorsque, aux périls résultant des conditions de navigation d'un pétrolier, fût-il muni de tous ses certificats, s'ajoutent d'autres dangers, tels que ceux liés à l'âge du navire, à la discontinuité de sa gestion technique et de son entretien, au mode d'affrètement habituellement choisi et à la nature du produit transporté, qui sont décrits comme autant de circonstances clairement identifiées, dès l'époque de l'acceptation de l'*Erika* par le service vetting de Total SA, pour avoir, chacune, de réelles incidences sur la sécurité. Le tribunal déclare ainsi que, considérées ensemble, ces circonstances auraient dû être regardées définitivement comme rédhitoires pour l'acheminement de cargaisons aussi polluantes que des produits pétroliers, dits produits noirs, tels que du fuel-oil n° 2.
- 4.6 Le tribunal s'est montré indifférent à l'argument selon lequel les pratiques Total en matière de vetting étaient les mêmes que celles d'autres compagnies pétrolières. Selon lui ces pratiques encourent la même réprobation.
- 4.7 La faute d'imprudence commise par Total SA a eu un rôle causal dans le naufrage puisque si le navire avait été écarté par le service vetting, il n'aurait pu être affrété; elle a donc comme telle provoqué l'accident de mer.
- 4.8 Les quatre personnes mises en cause ont été reconnues pénalement coupables du délit de pollution et condamnées à des amendes de €375 000 (Total SA et RINA) et €75 000 (MM. Savarese et Pollara). **Tous les autres prévenus ont été relaxés.**

5 L'action civile est jugée recevable au regard de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC)

- 5.1 Une partie des prévenus a contesté la recevabilité de l'action civile en déclarant que le juge pénal n'a pas une compétence générale en matière d'indemnisation des victimes d'infractions et qu'il ne lui appartient d'indemniser que les préjudices qui sont la conséquence directe de la commission d'une infraction, et non ceux dont la réparation est régie par les règles spéciales d'une convention internationale. Or la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile édicte des règles particulières pour la responsabilité civile liée aux dommages de pollution par les hydrocarbures en exonérant de responsabilité une liste de personne figurant à son article III.4.
- 5.2 Sur cette question, le tribunal a indiqué que l'action en réparation ouverte par la Convention, qui, par son fondement et les règles édictées pour son exercice, se distingue de celle en dommages-intérêts ordinairement ouverte aux parties civiles, n'est exclusive de toute autre ayant le même objet et

échappe à la compétence des juridictions répressives nationales que si elle est dirigée contre les personnes physiques ou morales dont la Convention donne **une liste limitative**.

- 5.3 Le tribunal indique ainsi que M. Savarese n'est ni le propriétaire du navire ni le préposé ou le mandataire du propriétaire, le navire étant la propriété de la société maltaise Tevere Shipping. Dès lors il ne peut bénéficier de l'exonération de responsabilité prévue par la Convention. De même M. Pollara et la société RINA ne font pas partie des catégories visées par la Convention.
- 5.4 Concernant enfin Total SA, le jugement souligne que cette société n'était pas l'affrèteur au voyage de l'*Erika* puisque l'affrètement avait été réalisé par une personne juridique morale distincte, sa filiale TTC, et qu'elle n'était pas non plus le mandant de TTC pour cet affrètement. De ce fait Total SA est placé hors du champ d'application de la règle conventionnelle et peut être condamné au versement de réparations aux parties civiles.

6 La reconnaissance d'un préjudice né de l'atteinte à l'environnement

- 6.1 Certaines parties civiles, et notamment les collectivités territoriales, avaient souhaité faire du procès de l'*Erika* une première jurisprudentielle en France pour la réparation du préjudice à l'environnement.
- 6.2 Le tribunal a reconnu le principe de cette réparation au bénéfice de certaines collectivités locales et associations, tout en encadrant la possibilité de bénéficier de cette réparation. En effet, selon lui, seules les collectivités territoriales qui reçoivent de la loi une compétence spéciale leur conférant une responsabilité particulière pour la protection, la gestion et la conservation d'un territoire, peuvent demander réparation d'une atteinte causée à l'environnement sur ce territoire. Parmi les collectivités locales françaises, le tribunal a considéré que seuls les départements bénéficient d'une telle compétence conférée par la loi. Néanmoins, seul le département du Morbihan a pu démontrer un préjudice effectif pour 662 hectares d'espaces sensibles dont il avait la charge.
- 6.3 Le jugement reconnaît par ailleurs aux associations agréées de protection de l'environnement le droit de demander réparation, non seulement du préjudice matériel et du préjudice moral directs ou indirects causés aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre, mais aussi du préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement, qui lèse de manière directe et indirecte les intérêts collectifs qu'elles ont statutairement pour mission de sauvegarder. À ce titre, seule la Ligue de protection des oiseaux (LPO) obtient une réparation en raison du rôle et de l'investissement de cette association dans ce domaine.

7 Les indemnisations accordées aux parties civiles

- 7.1 Les quatre personnes mises en cause ont été condamnées à payer solidairement la somme de €92 123 400 à 70 parties civiles.
- 7.2 Cette somme recouvre environ €164 millions d'indemnisation (dont 153 millions au profit de l'État français) au titre du préjudice matériel subi, **déduction faite des sommes déjà versées par les FIPOL à ce titre**. Le reste des indemnisations est constitué de €6,5 millions accordées aux collectivités locales touchées (régions, départements, communes) au titre de l'atteinte à leur réputation et à leur image de marque, de €1,3 million accordés au département du Morbihan et à la Ligue de protection des oiseaux pour le préjudice d'atteinte à l'environnement et enfin de €375 500 destinés à indemniser le préjudice moral d'une vingtaine d'associations, entreprises et personnes physiques.
- 7.3 Le tableau ci-après dresse un état des indemnisations accordées par le tribunal au titre des différents préjudices.

Parties civiles (nombre de parties civiles concernées)	Préjudice matériel	Préjudice d'atteinte à la réputation et à l'image de marque	Préjudice moral	Préjudice d'atteinte à l'environnement	Total
	€	€	€	€	€
État français	153 808 690				153 808 690
Régions (3)	4 304 105	7 000 000			11 304 105
Départements (4)	4 519 018	4 000 000		1 015 067	9 534 084
Communes (40)	659 281	15 526 000			16 185 281
Associations (11)	593 640		330 000	300 000	1 223 640
Divers (11)	22 023		45 500		67 598
Total	163 906 833	26 526 000	375 000	1 315 067	192 123 400

8 L'affaire sera rejugée en appel

- 8.1 Les quatre condamnés ont fait appel du jugement. Le parquet a également fait appel de la relaxe de Total Transport Corporation (TTC) et de Total Petroleum Services LTD (TPS). 39 parties civiles, qui contestent leur absence d'indemnisation ou son montant, ont également interjeté appel du jugement. Certains de ces appels concernent également la relaxe des sociétés TTC et TPS ainsi que la relaxe des deux personnes mises en cause pour avoir affrété le navire à temps.
- 8.2 L'État français ayant obtenu l'indemnisation totale de son préjudice, tel qu'évalué après déduction des sommes reçues des FIPOL, n'a pas interjeté appel du jugement. Il faut noter enfin qu'aucun appel n'a été interjeté contre la relaxe des quatre agents de l'État mis en cause et à l'égard desquels le jugement est devenu définitif.

9 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à prendre note des informations contenues dans le présent document.