



SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

ERIKA

Note de l'Administrateur

Objet du document:	Informier le Comité exécutif des faits nouveaux concernant ce sinistre.
Résumé du sinistre à ce jour:	<p>Le 12 décembre 1999, l'<i>Erika</i> a coulé dans le golfe de Gascogne, à quelque 60 milles marins au large des côtes bretonnes (France). Environ 400 kilomètres de côtes ont été souillés par des hydrocarbures, ce qui a eu un impact considérable, en particulier pour les entreprises des secteurs de la pêche et du tourisme.</p> <p>Au 12 février 2009, 7 131 demandes d'indemnisation avaient été déposées pour un total de €388,9 millions (£349,6 millions)^{<1>} et 99,7 % de ces demandes ont été évaluées. Des indemnités ont été versées pour un montant total de €129,7 millions (£95,2 millions) au titre de 5 938 demandes.</p> <p>Des actions en justice ont été engagées par 796 demandeurs contre le propriétaire du navire, son assureur et le Fonds de 1992. Des règlements à l'amiable ont été conclus avec un grand nombre de ces demandeurs et les tribunaux ont statué sur un certain nombre d'autres demandes; 28 actions en justice impliquant 46 demandeurs sont encore en instance. Le montant total des sommes réclamées au titre des actions en instance, hors les demandes présentées par Total, s'élève à environ €25 millions (£22,5 millions).</p>
Faits récents:	<p>Une action en justice devant les tribunaux français avait été intentée contre Total par la commune de Mesquer, qui avait fait valoir qu'au regard de la législation européenne, la cargaison à bord de l'<i>Erika</i> constituait en fait un déchet. La Cour de cassation avait renvoyé cette question devant la Cour de justice des Communautés européennes, laquelle a rendu son jugement en juin 2008. Se fondant sur ce jugement, la Cour de cassation a rendu sa décision en décembre 2008, concluant que le fuel-oil, une fois déversé et mélangé à l'eau de mer et à des sédiments, constituait un 'déchet' en vertu</p>

^{<1>} La conversion des devises a été faite sur la base du taux de change au 11 février 2009, soit €1 = £0,8989, sauf dans le cas des demandes acquittées par le Fonds de 1992, pour lesquelles la conversion a été faite sur la base du taux de change à la date du paiement.

de la législation européenne et que le producteur de ce 'déchet' peut être tenu de prendre à sa charge le coût de l'élimination du déchet ainsi généré s'il est établi qu'il a contribué au risque de pollution. La Cour de cassation a renvoyé l'affaire devant la cour d'appel de Bordeaux, en l'invitant à décider si oui ou non Total avait contribué à la pollution provoquée par le sinistre de l'*Erika*.

Les tribunaux ont rendu trois jugements qui concernent le Fonds de 1992 depuis la dernière session du Comité exécutif, en octobre 2008. On trouvera des informations détaillées à leur sujet à la section 6 du présent document.

Mesures à prendre: Prendre note des renseignements fournis.

1 Résumé du sinistre

Navire	<i>Erika</i>
Date du sinistre	12 décembre 1999
Lieu du sinistre	France
Cause du sinistre	Rupture, naufrage
Quantité d'hydrocarbures déversée	Environ 19 800 tonnes de fuel-oil lourd
Zone touchée	Côte ouest de la France
État du pavillon du navire	Malte
Tonnage brut (tjb)	19 666 tjb
Assureur P&I	Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	€12 843 484 (£11,5 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	€184 763 149 (£166 millions)
Indemnisation:	Montant total des indemnités versées: €29,7 millions (£95,2 millions)
En dernière position:	Le Gouvernement français et Total se sont engagés à rester en dernière position après tous les autres demandeurs.
Actions en justice:	28 actions impliquant 46 demandeurs sont en instance. Le montant total des sommes demandées devant les tribunaux est de €25 millions (£22,5 millions).

2 Introduction

- 2.1 Le présent document fait le point de la situation générale concernant le sinistre de l'*Erika*, qui s'est produit au large des côtes de Bretagne (France) le 12 décembre 1999, et examine les faits survenus récemment.
- 2.2 Concernant les détails du sinistre, les opérations de nettoyage, l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave de l'*Erika*, le fonds de limitation constitué par le propriétaire du navire, le montant d'indemnisation maximal disponible, les engagements pris par Total et le Gouvernement français ainsi que d'autres sources de financement, il y a lieu de se reporter au Rapport annuel de 2007 (pages 77 à 90).
- 2.3 En ce qui concerne les enquêtes sur la cause du sinistre et les actions récursoires engagées par le Fonds de 1992, il convient de se référer au document 92FUND/EXC.34/6/Add 1.

3 Situation concernant les demandes d'indemnisation

- 3.1 Au 12 février 2009, 7 131 demandes d'indemnisation, hors celles soumises par le Gouvernement français et Total, avaient été déposées pour un total de €210 millions (£188,8 millions). À cette même date, 99,7 % de ces demandes avaient été évaluées. Quelque 1 016 demandes, pour un total de €31,8 millions (£28,6 millions), avaient été rejetées.
- 3.2 Des indemnités avaient été payées au titre de 5 938 demandes pour un montant total de €29,7 millions (£95,2 millions), dont €2,8 millions (£9,4 millions) payés par la Steamship Mutual, l'assureur du propriétaire du navire, et €16,9 millions (£85,8 millions) par le Fonds de 1992.
- 3.3 Le tableau suivant fait le point de la situation pour les diverses catégories de demandes:

État des demandes d'indemnisation au 12 février 2009					
Catégorie	Demandes présentées	Demandes évaluées	Demandes rejetées	Versements effectués	
				Nombre de demandes	Montants €
Mariculture et ostréiculture	1 007	1 004	89	846	7 763 339
Ramassage des coquillages	534	534	116	373	892 502
Bateaux de pêche	319	319	30	282	1 099 551
Entreprises de transformation du poisson et des coquillages	51	51	7	44	977 631
Tourisme	3 696	3 693	457	3 210	76 108 170
Domages aux biens	711	711	250	460	2 556 905
Opérations de nettoyage	150	145	12	128	31 904 886
Divers	663	655	55	595	8 387 521
Total	7 131	7 112	1 016	5 938	129 690 505

4 Procédures pénales

- 4.1 Sur la base du rapport d'un expert nommé par un magistrat du tribunal correctionnel de Paris, des poursuites ont été engagées devant ce tribunal contre le capitaine de l'*Erika*, le représentant du propriétaire immatriculé du navire (Tevere Shipping), le président de la société gestionnaire du navire (Panship Management and Services Srl), la société de gestion elle-même, le directeur adjoint du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS), trois officiers de la marine nationale française qui étaient responsables du contrôle du trafic au large des côtes bretonnes, la

société de classification Registro Italiano Navale (RINA) et l'un des directeurs de RINA, ainsi que Total et certains de ses cadres supérieurs.

- 4.2 Un certain nombre de demandeurs, dont le Gouvernement français et plusieurs autorités locales, se sont portés parties civiles dans le cadre des procédures pénales, demandant des indemnités d'un montant total de €400 millions (£316,6 millions).
- 4.3 Le procès a duré quatre mois et s'est terminé le 13 juin 2007. Le Fonds de 1992, bien que n'ayant pas été partie aux procédures, les a suivies par l'intermédiaire de ses avocats en France.
- 4.4 Dans son jugement, rendu en janvier 2008, le tribunal correctionnel a déclaré responsables pénalement les quatre parties suivantes: le représentant du propriétaire du navire (Tevere Shipping), le président de la société gestionnaire du navire (Panship Management and Services Srl), la société de classification (RINA) et Total. Le représentant du propriétaire du navire et le président de la société gestionnaire du navire ont été condamnés à payer chacun une amende de €75 000 (£67 400). RINA et Total ont été condamnés à payer chacun une amende de €375 000 (£337 000). Tous les autres prévenus ont été acquittés.
- 4.5 S'agissant des responsabilités civiles, le jugement a considéré les quatre parties conjointement et solidairement responsables des dommages causés par le sinistre et a octroyé aux demandeurs associés à la procédure une indemnisation au titre des préjudices économiques, de l'atteinte à l'image de plusieurs régions et municipalités, du préjudice moral et des dommages à l'environnement. Le tribunal a évalué le montant total des dommages à €192,8 millions (£173,3 millions), dont €153,9 millions (£138,3 millions) pour l'État français.
- 4.6 Les quatre parties reconnues pénalement responsables et un certain nombre de parties civiles ont fait appel du jugement.

Examen par le Comité exécutif en mars et en juin 2008

- 4.7 À la 40^{ème} session du Comité exécutif, tenue en mars 2008, la délégation française a indiqué qu'il s'agissait du premier jugement rendu en France aux termes duquel un tribunal avait accordé au titre de dommages causés à l'environnement des indemnités à certains demandeurs, tels que le département du Morbihan, qui avaient été en mesure de démontrer les dommages effectivement causés à des zones sensibles dont la protection lui incombait. Cette délégation a également fait savoir que, dans son jugement, le tribunal reconnaissait aux associations de protection de l'environnement le droit de demander réparation au titre du préjudice matériel et moral, mais également environnemental, causé aux intérêts collectifs qu'elles avaient pour objet de défendre. Cette délégation a fait observer que dans la mesure où le jugement faisait l'objet d'un appel, le Fonds devrait attendre la décision de la cour d'appel.
- 4.8 Plusieurs délégations se sont déclarées préoccupées par le fait que le tribunal correctionnel de Paris avait accordé des indemnités au titre du préjudice moral et environnemental alors que l'alinéa a) de l'article I.6 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile limite les indemnités versées pour l'altération de l'environnement au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront. Il a également été souligné que le tribunal avait interprété le paragraphe 4 de l'article III de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile de telle manière que les parties qui auraient normalement été visées par cet article ont été considérées comme ne relevant pas de l'application de ses dispositions. Il a été signalé que ce jugement pourrait avoir de profondes répercussions sur le régime international d'indemnisation.
- 4.9 L'Administrateur a indiqué que le Secrétariat devrait examiner le jugement en détail pour étudier les implications qu'il risque d'avoir pour le régime international d'indemnisation et pour le Fonds de 1992, et qu'il faudrait, dans cette étude, examiner les possibilités d'une action récursoire contre les parties jugées responsables des dommages causés par le sinistre (voir le document 92FUND/EXC.40/11, paragraphes 3.2.6 à 3.2.9).

- 4.10 À la session de juin 2008, l'Administrateur a déclaré qu'il était difficile, à ce stade, d'évaluer quelles seraient les incidences du jugement, vu qu'il faisait l'objet d'un appel, et a jugé qu'il serait plus efficace que le Secrétariat attende que la cour d'appel ait rendu son arrêt pour en étudier les incidences (voir le document 92FUND/EXC.41/11, paragraphe 3.1.9).
- 4.11 À cette même session, la délégation française a fait savoir au Comité que l'État français était parvenu à un accord avec Total, aux termes duquel Total avait versé à l'État français, pour solde de tout compte, €153,9 millions (£138,3 millions), c'est-à-dire le montant octroyé par le tribunal correctionnel, compte tenu des indemnités déjà versées par le Fonds de 1992. Cette délégation a aussi indiqué que, du fait de ce paiement, l'État français avait retiré toutes ses actions au civil, y compris celles à l'encontre du Fonds (voir le document 92FUND/EXC.41/11, paragraphe 3.1.7).
- 4.12 Une audience de cinq semaines est prévue à compter du 5 octobre 2009.

5 Actions en justice dont le Fonds de 1992 a eu à connaître

- 5.1 S'agissant des actions en justice engagées suite au sinistre, voir le Rapport annuel de 2007, pages 82 et 83.
- 5.2 Des actions en justice contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 ont été intentées par 796 demandeurs. Au 12 février 2009, des règlements à l'amiable avaient été conclus avec un grand nombre de ces demandeurs et les tribunaux s'étaient prononcés sur un certain nombre d'autres demandes. Vingt-huit actions engagées par 46 demandeurs sont encore en instance. La somme totale réclamée dans le cadre des actions en instance, à l'exclusion des demandes de Total, est d'environ €25 millions (£22,5 millions).
- 5.3 Le Fonds de 1992 poursuivra les discussions avec les demandeurs dont les demandes ne sont pas frappées de prescription afin d'aboutir, s'il y a lieu, à des règlements à l'amiable.

6 Jugements rendus par les tribunaux au sujet de demandes d'indemnisation formées contre le Fonds de 1992

6.1 Cour d'appel de Paris

Ostréiculteur

- 6.1.1 Un ostréiculteur de Carantec en Bretagne, à 50 km au nord de Brest, avait présenté deux demandes d'indemnisation s'élevant à €10 044 (£9 000) et €39 182 (£35 200) respectivement au titre de la diminution des ventes à la suite du sinistre de l'*Erika*. Le Fonds de 1992 avait rejeté ces demandes en faisant valoir que l'entreprise du demandeur était située nettement en dehors de la zone touchée par le déversement de l'*Erika* et qu'il n'y avait pas de lien de causalité entre les pertes alléguées et le sinistre.
- 6.1.2 Le demandeur a engagé une action devant le tribunal de commerce de Paris qui, dans un jugement rendu en janvier 2005, a rejeté ces demandes. Le tribunal a décidé que les tribunaux nationaux avaient compétence pour interpréter la notion de dommage aux termes des Conventions de 1992 et pour déterminer s'il existait, dans un cas particulier, un lien de causalité suffisant entre la pollution et la perte alléguée. Le tribunal a jugé que les pertes alléguées n'existaient pas, ou qu'elles n'avaient pas été prouvées. Le tribunal a également estimé que l'existence d'un lien direct ou indirect avec le sinistre n'avait pas été établie.
- 6.1.3 Le demandeur a fait appel de ce jugement. Par une décision rendue en octobre 2008, la cour d'appel de Paris a rejeté la demande, estimant que le demandeur n'avait pas prouvé l'existence des pertes alléguées ou l'existence d'un lien de causalité suffisant entre les pertes alléguées et la pollution provoquée par le sinistre de l'*Erika*.

6.1.4 À la date de publication du présent document, le demandeur n'avait pas appelé de ce jugement.

Entreprise de publicité aérienne

6.1.5 Une demande d'indemnisation de €142 185 (£127 800) avait été présentée par une entreprise qui avait pour activité principale la construction et la vente d'aéronefs ultralégers et de leur équipement. À titre d'activité secondaire, l'entreprise se chargeait de remorquer par avion des banderoles publicitaires en Loire-Atlantique. La demande concernait le manque à gagner que l'entreprise aurait subi de 2000 à 2003 dans le cadre de cette dernière activité par suite du sinistre de l'*Erika*. Cette demande avait été rejetée par le Fonds de 1992 au motif que le demandeur fournissait des biens et des services à d'autres entreprises du secteur touristique mais pas directement aux touristes et qu'il n'y avait donc pas un lien suffisant de causalité entre la pollution et la perte alléguée.

6.1.6 Dans un jugement prononcé en septembre 2005, le tribunal civil de Paris a fait spécifiquement mention des critères de recevabilité appliqués par le Fonds aux demandes présentées pour des pertes purement économiques. Il a noté que le Fonds de 1992 établissait une distinction entre les demandeurs qui vendaient des biens et services directement aux touristes et dont les entreprises étaient directement touchées par une baisse du nombre de visiteurs dans la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures et les demandeurs qui fournissaient des biens et des services à d'autres entreprises du secteur touristique mais pas directement aux touristes. Le tribunal a mentionné le fait que, dans ce deuxième cas, le Fonds de 1992 a estimé qu'il n'y avait généralement pas un degré suffisant de proximité entre la pollution et les pertes alléguées par les demandeurs et que normalement les demandes de ce type ne seraient en principe pas recevables. Le tribunal a déclaré que bien que les tribunaux nationaux ne soient pas liés par les critères de recevabilité du Fonds, ceux-ci pouvaient néanmoins être utilisés comme référence et en tout état de cause ne constituaient pas un obstacle à une indemnisation si un lien de causalité était trouvé entre les dommages allégués et la pollution résultant du sinistre de l'*Erika*. Le tribunal a noté que le demandeur avait appuyé sa demande sur l'annulation de contrats de remorquage de banderoles publicitaires sans apporter aucune preuve de ces annulations. Le tribunal a estimé que puisque le demandeur ne vendait pas ses services directement aux touristes mais seulement à d'autres entreprises du secteur touristique (notamment des casinos et des parcs d'attractions), le demandeur n'avait pas prouvé qu'il y avait un lien direct de causalité entre la baisse alléguée de l'activité de remorquage aérien des banderoles et la pollution, et que le demandeur n'avait pas démontré que cette pollution avait eu une incidence sur le tourisme au-delà de 2000. Pour ces motifs, le tribunal a rejeté la demande.

6.1.7 Le demandeur a fait appel de ce jugement. La cour d'appel de Paris a rendu son jugement en octobre 2008. Dans son jugement, la cour reconnaissait que la distinction établie entre les demandeurs qui ont directement affaire aux touristes et qui sont donc directement touchés par une réduction de leur nombre et les demandeurs qui vendent des marchandises ou fournissent des services à d'autres entreprises dans le secteur du tourisme mais pas directement à des touristes est justifiée afin d'éviter que les victimes les plus touchées par la pollution, qui sont principalement les demandeurs appartenant au secteur de la pêche, reçoivent moins d'indemnités pour les pertes subies au bénéfice des demandeurs dont les demandes ont un lien plus éloigné avec les ressources touchées par la pollution. La cour a conclu que le demandeur n'avait ni prouvé qu'il avait subi des pertes ni qu'il existait un lien de causalité entre les pertes alléguées et la pollution causée par l'*Erika* et, pour ce motif, elle a rejeté la demande.

6.1.8 À la date de publication du présent document, le demandeur n'avait pas fait appel de ce jugement.

6.2 Cour d'appel de Rennes

Exploitant de trains touristiques

6.2.1 Un exploitant de trains touristiques avait déposé une demande d'indemnisation pour les préjudices économiques subis en 2000 et 2001. Le Fonds de 1992 avait accepté la demande au titre des pertes subies en 2000 et le montant évalué avait été versé au demandeur. Le Fonds avait rejeté la demande

déposée pour 2001, qui s'élevait à un total de €69 625 (£62 600), considérant qu'il n'existait pas un lien de causalité suffisant entre les pertes faisant l'objet de la demande d'indemnisation pour 2001 et la pollution provoquée par le sinistre de l'*Erika*.

- 6.2.2 Dans un jugement rendu en septembre 2007, le tribunal de commerce de Lorient a accepté l'évaluation du Fonds pour les pertes subies en 2000 et a rejeté la demande d'indemnisation pour 2001, considérant qu'il n'existait pas de lien de causalité suffisamment étroit entre les pertes faisant l'objet de la demande et la pollution. Le demandeur a fait appel de ce jugement.
- 6.2.3 La cour d'appel de Rennes a rendu son jugement en janvier 2009. Elle a estimé que les statistiques publiées par les organismes officiels du tourisme montraient que des facteurs autres que le sinistre de l'*Erika* étaient responsables du fait que certaines entreprises dans le secteur du tourisme n'étaient pas complètement sorties du marasme des affaires enregistré en 1999. La cour a conclu que le demandeur n'avait pas prouvé l'existence d'un lien de causalité entre la réduction de son chiffre d'affaires et la pollution provoquée par l'*Erika* et, pour ce motif, elle a rejeté la demande.
- 6.2.4 À la date de publication du présent document, le demandeur n'avait pas de nouveau fait appel de ce jugement.

7 Actions en justice de la commune de Mesquer contre Total

7.1 Examen par le Comité exécutif en juin et octobre 2007

7.1.1 À sa session de juin 2007, le Comité a été informé qu'une action en justice avait été intentée par la commune de Mesquer contre Total devant les tribunaux français, où elle avait fait observer qu'au regard de la législation européenne, la cargaison à bord de l'*Erika* constituait en fait un déchet. Il avait également été indiqué que la Cour de cassation avait renvoyé cette question devant la Cour de justice des Communautés européennes pour qu'elle rende un avis. L'Administrateur avait été invité à expliquer quelle serait, le cas échéant, l'incidence de ces procédures judiciaires pour le Fonds de 1992 (voir le document 92FUND/EXC.37/9, paragraphe 3.1.48).

7.1.2 À la session d'octobre 2007, l'Administrateur a fait savoir au Comité que la Cour de cassation avait renvoyé trois questions devant la Cour de justice des Communautés européennes (voir le document 92FUND/EXC.38/12, paragraphe 3.2.20), à savoir:

- Le fuel-oil transporté en tant que cargaison à bord de l'*Erika* constituait-il en fait un déchet au sens où l'entend la législation européenne?
- Une cargaison de fuel-oil accidentellement échappée d'un navire pouvait-elle, se retrouvant mélangée à de l'eau ainsi qu'à des sédiments, être considérée comme un déchet au sens où l'entend la législation européenne?
- Si la cargaison à bord de l'*Erika* n'était pas un déchet mais en devenait un après s'être accidentellement échappée du navire, les sociétés du groupe Total seraient-elles considérées comme responsables de ce déchet, en vertu de la législation européenne, même si la cargaison était transportée par un tiers?

7.2 Examen par le Comité exécutif en juin 2008

À sa session de juin 2008, le Comité a pris note de l'avis juridique rendu par l'avocate générale Kokott de la Cour de justice des Communautés européennes qui indiquait, notamment, que le fuel-oil lourd doit être qualifié de déchet lorsqu'il se déverse de manière accidentelle et se retrouve mélangé à de l'eau ainsi qu'à des sédiments mais que cette disposition de la législation européenne est, à son avis, compatible avec les dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds (voir le document 92FUND/EXC.41/11, paragraphe 3.1.11).

7.3 Décision de la Cour de justice des Communautés européennes

- 7.3.1 La Cour de justice des Communautés européennes a rendu sa décision le 24 juin 2008.
- 7.3.2 La Cour de justice des Communautés européennes a conclu que le fuel-oil transporté en tant que cargaison à bord de l'*Erika* ne constituait pas un déchet au sens où l'entend la directive 75/442 relative aux déchets^{<2>}.
- 7.3.3 Toutefois, la Cour de justice des Communautés européennes a conclu qu'une cargaison de fuel-oil accidentellement échappée d'un navire et se retrouvant mélangée à de l'eau ainsi qu'à des sédiments, devrait être considérée comme un déchet au sens où l'entend la directive.
- 7.3.4 Dans sa réponse à la troisième question, à savoir si, dans l'éventualité du naufrage d'un pétrolier, le producteur du fuel-oil lourd déversé en mer et/ou le vendeur et affréteur du navire les transportant, peuvent être tenus de prendre à leur charge le coût de l'élimination des déchets ainsi générés, même si la substance déversée en mer était transportée par un tiers, la Cour a statué qu'un tribunal national peut considérer le vendeur de ces hydrocarbures et affréteur du navire les transportant comme producteur desdits déchets, au sens de la directive sur les déchets et, ce faisant, comme 'détenteur antérieur' aux fins de l'application de cette directive, si ce tribunal aboutit à la conclusion que ce vendeur-affréteur a contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par ce naufrage, en particulier s'il s'est abstenu de prendre les mesures visant à prévenir un tel événement telles que celles concernant le choix du navire.
- 7.3.5 L'Administrateur, après avoir étudié l'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes et l'avoir examiné avec l'avocat français du Fonds de 1992, a estimé, bien qu'il soit peut-être prématuré d'aboutir à une conclusion quant aux éventuelles incidences que l'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes pourrait avoir sur la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et sur la Convention de 1992 portant création du Fonds, que ledit arrêt semblerait avoir pris en compte tous les engagements internationaux souscrits en la matière par les États Membres de l'Union européenne, y compris lesdites conventions de 1992, et ne semblerait par conséquent pas avoir d'incidences sur leur applicabilité.

7.4 Jugement par la Cour de cassation en France

- 7.4.1 La Cour de cassation en France a rendu son jugement en décembre 2008. Dans sa décision, elle a suivi le jugement rendu le 24 juin 2008 par la Cour de justice des Communautés européennes. Elle a en partie révoqué un jugement antérieur rendu par la cour d'appel de Rennes dans lequel, tout en considérant que le fuel-oil mélangé à du sable et de l'eau de mer constituait un 'déchet', cette dernière avait rejeté la demande d'indemnisation présentée par la commune de Mesquer en faisant valoir que Total ne pouvait être considéré comme le détenteur antérieur ou le producteur de ce 'déchet' au sens de la directive 75/442 sur les déchets. La Cour de cassation a conclu que le fuel-oil déversé et mélangé à de l'eau de mer et des sédiments constituait un 'déchet' et que le producteur de ce 'déchet' pouvait être appelé à prendre à sa charge le coût de l'élimination de ce 'déchet' s'il était établi qu'il avait contribué au risque de la survenance de la pollution occasionnée par le naufrage.
- 7.4.2 La Cour de cassation a renvoyé l'affaire devant la cour d'appel de Bordeaux, qui devra décider si Total a contribué ou non à la survenance de la pollution occasionnée par le naufrage de l'*Erika*. Étant donné que certaines questions concernant l'affaire seront examinées par la cour d'appel de Paris, qui se prononcera sur l'appel du jugement rendu par le tribunal correctionnel de Paris en janvier 2008 (voir la section 4), il est probable que la cour d'appel de Bordeaux différera sa décision en attendant que la cour d'appel de Paris ait rendu son jugement.

^{<2>} Directive 75/442/CEE du 15 juillet 1975 relative aux déchets, telle que modifiée par la décision 96/350/CE de la Commission, du 24 mai 1996.

8 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des informations contenues dans le présent document; et
 - b) donner à l'Administrateur les instructions concernant le traitement de ce sinistre qu'il jugera appropriées.
-