

 <p>FONDS INTERNATIONAUX D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES</p>	<b>Point 3 de l'ordre du jour</b>	IOPC/JUL11/3/1	
	Original: ANGLAIS	14 juin 2011	
	Assemblée du Fonds de 1992	<b>92AES16</b>	
	Comité exécutif du Fonds de 1992	<b>92EC52</b>	•
Groupe de travail du Fonds de 1992	<b>92WG6/3</b>		

## SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE – FONDS DE 1992

### ERIKA

#### Note de l'Administrateur

<b>Objet du document:</b>	Informar le Comité exécutif du Fonds de 1992 des faits les plus récents concernant ce sinistre.
<b>Résumé du sinistre à ce jour:</b>	<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 des conséquences considérables, en particulier pour les entreprises des secteurs de la pêche et du tourisme.</p> <p>Au 6 juin 2011, des indemnités s'élevant au total à €129,7 millions avaient été versées.</p> <p>Quatorze actions en justice contre le propriétaire du navire, son assureur et le Fonds de 1992 sont toujours en instance. La somme totale réclamée au titre des actions en instance, à l'exclusion de demandes déposées par Total, est d'environ €19,9 millions.</p> <p>La commune de Mesquer a intenté une action contre Total, au motif que la cargaison à bord de l'<i>Erika</i> constitue, au sens de la législation européenne, un déchet. La cour d'appel de Bordeaux décidera si Total a contribué ou non à la survenance de la pollution causée par le sinistre de l'<i>Erika</i>.</p> <p>Dans un jugement rendu en mars 2010, la cour d'appel de Paris a confirmé la décision du tribunal correctionnel de première instance qui avait tenu pénalement responsables des dommages causés par le sinistre: 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 SA. La cour d'appel a soutenu que Total SA pouvait bénéficier des dispositions de canalisation prévues par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et n'était donc pas responsable au plan civil. Toutefois, la cour d'appel a confirmé la responsabilité civile des trois autres parties et a évalué l'ensemble des dommages à €203,8 millions.</p> <p>Les quatre parties et un certain nombre de demandeurs ont interjeté appel de ce jugement auprès de la Cour de cassation. Il est attendu que la Cour de cassation rende son jugement fin 2011.</p> <p>À la session de mars 2011 du Comité exécutif, il a été discuté d'une proposition concernant un éventuel accord de règlement global entre le Fonds de 1992, le club P&amp;I Steamship Mutual, le RINA et Total lors d'une séance à huis clos. Lors de cette session, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a autorisé l'Administrateur par intérim à continuer de rechercher un éventuel accord de</p>

	règlement global et l'a chargé de soumettre une proposition au Comité exécutif à l'une de ses futures sessions.
<b>Faits récents:</b>	L'Administrateur par intérim a continué d'examiner la possibilité de conclure un accord de règlement global entre le Fonds de 1992, la Steamship Mutual, le RINA et Total. Des renseignements sur l'état d'avancement de ces discussions seront donnés aux États Membres lors d'une session à huis clos.
<b>Mesures à prendre:</b>	<u>Comité exécutif du Fonds de 1992:</u>  Décider d'autoriser ou non l'Administrateur par intérim à conclure un accord de règlement global selon les conditions présentées lors d'une session à huis clos.

## 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
Jauge brute (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
Application accord STOPIA/TOPIA	Non applicable
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	€184 763 149
Indemnisation	Montant total des indemnités versées: €29,7 millions
En dernière position	Le Gouvernement français et Total se sont engagés à rester en dernière position sur la liste des demandeurs. La demande du Gouvernement français a été réglée intégralement par Total.
Poursuites en justice	Quatorze actions sont toujours en instance. Le montant total réclamé dans le cadre de ces actions est de €9,9 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 bretonnes (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 aux pages 77 à 90 du Rapport annuel de 2008 des FIPOL.

### **3 Engagements pris par Total SA et le Gouvernement français**

- 3.1 Total SA s'est engagé à ne pas présenter contre le Fonds de 1992 ni contre le fonds de limitation établi par le propriétaire du navire ou son assureur de demandes d'indemnisation au titre du coût des interventions sur l'épave, du nettoyage du rivage, de l'évacuation des déchets mazoutés et de la campagne de promotion visant à rétablir l'image de marque touristique de la côte atlantique, si, du fait de ces demandes, le montant total des demandes d'indemnisation nées du sinistre dépassait le montant maximum disponible au titre du sinistre en vertu des Conventions de 1992, soit 135 millions de DTS.
- 3.2 Le Gouvernement français s'est lui aussi engagé à ne pas faire valoir de demandes d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992 ou du fonds de limitation établi par le propriétaire du navire ou son assureur si, du fait de ces demandes, le montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992 était dépassé. Cependant, si, une fois toutes les autres demandes intégralement acquittées, il restait encore des fonds, les demandes présentées par l'État français l'emporteraient sur celles de Total SA.

### **4 Situation concernant les demandes d'indemnisation**

Au 6 juin 2011, 7 131 demandes d'indemnisation avaient été déposées pour un montant total de €388,9 millions. Des indemnités avaient été versées pour un montant total de €29,7 millions, dont €2,8 millions avaient été pris en charge par la Steamship Mutual, l'assureur du propriétaire du navire, et €16,9 millions par le Fonds de 1992.

### **5 Procédures pénales**

#### **5.1 Chambre correctionnelle du tribunal de grande instance de Paris**

- 5.1.1 Des poursuites pénales ont été engagées devant la chambre correctionnelle du tribunal de grande instance de Paris (le tribunal correctionnel) 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), 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 du RINA, trois sociétés appartenant au groupe Total (Total SA et deux filiales, Total Transport Corporation (TTC), affrèteur au voyage de l'*Erika*, et Total Petroleum Services LTD (TPS), intermédiaire de TTC) ainsi que certains de ses cadres supérieurs. 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.
- 5.1.2 Un jugement a été rendu par le tribunal correctionnel en janvier 2008.

#### *Responsabilité pénale*

- 5.1.3 Dans son jugement, le tribunal correctionnel a déclaré pénalement responsables les quatre parties suivantes, statuant qu'elles avaient provoqué une pollution: 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 SA. Le tribunal a statué que:
- Le représentant du propriétaire du navire et le président de la société gestionnaire du navire ont été jugés coupables du mauvais entretien du navire, ce qui a provoqué sa corrosion généralisée.
  - La société RINA a été jugée coupable d'avoir commis une faute d'imprudence en renouvelant le certificat de classification de l'*Erika* sur la base d'une inspection peu conforme aux normes professionnelles.

- Total SA a été jugée coupable d'avoir commis une faute d'imprudence en acceptant, dans le cadre de l'habilitation du navire, que l'*Erika* soit affrété au voyage.

5.1.4 Le représentant du propriétaire du navire et le président de la société gestionnaire du navire ont été condamnés à verser chacun une amende de €75 000. Total SA et le RINA ont été condamnés à verser chacun une amende de €375 000.

#### *Responsabilité civile*

5.1.5 S'agissant des responsabilités civiles, le juge a considéré les quatre parties conjointement et solidairement responsables des dommages causés par le sinistre.

5.1.6 Le jugement du tribunal a estimé que la société Total SA ne s'est pas prévalu des dispositions de canalisation prévues à l'alinéa c) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile puisqu'elle n'était pas l'affrètement de l'*Erika*. Selon le jugement, l'affrètement était l'une des filiales de Total SA.

5.1.7 Le jugement a estimé que les trois autres parties, en particulier le RINA, n'étaient pas non plus protégées par les dispositions de canalisation prévues par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile car elles n'entraient pas dans la catégorie des 'autres personnes' qui s'acquittent de services pour le navire. Le jugement a conclu qu'il convenait d'appliquer le droit interne français aux quatre parties et que celles-ci partageaient donc la responsabilité civile des conséquences du sinistre.

#### *Évaluation des dommages*

5.1.8 Les indemnités accordées aux parties civiles par le tribunal correctionnel l'ont été sur le fondement du droit national. Le tribunal a soutenu que le régime des Conventions de 1992 ne privait pas les parties du droit d'être indemnisées pour leurs pertes au tribunal pénal 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 causé et des dommages subis par l'environnement. Le tribunal a évalué le montant total des dommages à €192,8 millions.

5.1.9 Les quatre parties reconnues pénalement responsables et quelque 70 parties civiles ont fait appel du jugement.

5.1.10 À la suite du jugement, Total a effectué des versements volontaires à la majorité des parties civiles, notamment au Gouvernement français, pour un total de €171,3 millions.

## 5.2 Cour d'appel de Paris

5.2.1 La cour d'appel de Paris a rendu son jugement en mars 2010.

#### *Responsabilité pénale*

5.2.2 Dans sa décision, la cour d'appel a confirmé le jugement du tribunal correctionnel dans lequel il avait déclaré pénalement responsables du délit de pollution, 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 SA. La cour d'appel a également confirmé les amendes imposées.

#### *Responsabilité civile*

5.2.3 Dans son jugement, la cour d'appel a statué que:

- Le représentant du propriétaire immatriculé de l'*Erika* était 'mandataire du propriétaire' aux termes de l'alinéa a) de l'article III.4 et que, même si à ce titre il avait en théorie le droit de

bénéficiaire des dispositions de canalisation de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, il s'était comporté témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement, ce qui le privait de cette protection vu les circonstances. Ainsi, la cour d'appel a confirmé le jugement concernant sa responsabilité civile.

- Le président de la société gestionnaire du navire (Panship) était mandataire de la société qui s'acquittait de services pour le navire (alinéa *b*) de l'article III.4) et, à ce titre, n'était pas protégé par les dispositions de canalisation de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- La société de classification RINA ne peut être considérée comme une 'personne qui s'acquittait 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. En effet, la cour a statué que par la délivrance des certificats statutaires et de sécurité, la société de classification avait agi à titre de mandataire de l'État Maltais (l'État du pavillon). La cour a également soutenu que la société de classification aurait eu le droit de bénéficier de l'immunité de juridiction, tout comme l'État Maltais, mais qu'étant donné les circonstances, elle était considérée comme ayant renoncé à cette immunité car elle ne l'avait pas invoquée à une étape antérieure de la procédure.
- Total SA était l'affréteur de facto de l'*Erika* et pouvait donc bénéficier des dispositions de canalisation de l'alinéa *c*) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civiles puisque la faute d'imprudence commise dans le cadre de l'habilitation de l'*Erika* ne pouvait pas être considérée comme étant commise avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commise témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. La cour d'appel a donc soutenu que Total SA pouvait bénéficier des dispositions de canalisation prévues par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et n'était donc pas responsable au plan civil. La cour d'appel a également décidé que les versements volontaires effectués par Total SA aux parties civiles, notamment le Gouvernement français, à la suite du jugement du tribunal correctionnel étaient des versements définitifs qui ne pouvaient être récupérés auprès des parties civiles.

#### *Montants accordés*

5.2.4 Les montants accordés par la cour d'appel sont résumés dans le tableau suivant.

<b>Domages accordés</b>	<b>Tribunal correctionnel (en millions d'euros)</b>	<b>Cour d'appel (en millions d'euros)</b>
<b>Préjudice matériel</b>	163,91	165,4
<b>Préjudice moral</b> (perte de jouissances, atteinte à la réputation et l'image de marque, préjudice moral causé par les dommages au patrimoine naturel)	26,92	34,1
<b>Domages causés strictement à l'environnement</b>	1,32	4,3
	<b>€192,15 millions</b>	<b>€203,8 millions</b>

5.2.5 Compte tenu des montants d'indemnisation versés par Total SA à la suite du jugement du tribunal correctionnel, le montant d'indemnisation restant à verser par le représentant du propriétaire immatriculé du navire (Tevere Shipping), le président de la société gestionnaire du navire (Panship Management and Services Srl) et la société de classification (RINA) s'élève à €32,5 millions.

5.2.6 Quelque 50 parties, y compris le représentant de Tevere Shipping, le RINA et Total SA ont fait appel auprès de la Cour de cassation.

5.2.7 On s'attend à ce que la Cour de cassation prononce son jugement fin 2011.

**6 Actions en justice concernant le Fonds de 1992**

- 6.1 S'agissant des actions en justice engagées par suite du sinistre, il convient de se reporter aux pages 82 et 83 du Rapport annuel de 2008.
- 6.2 Des actions en justice contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 ont été intentées par 796 demandeurs. Au 6 juin 2011, des règlements à l'amiable avaient été conclus avec un grand nombre de ces demandeurs et les tribunaux s'étaient prononcés sur la majorité des autres demandes. Quatorze actions sont toujours en instance. La somme totale réclamée au titre des actions en instance, à l'exclusion des demandes déposées par Total, est d'environ €19,9 millions.
- 6.3 Le Fonds de 1992 a poursuivi ses entretiens avec les demandeurs dont les demandes ne sont pas frappées de forclusion afin d'aboutir, s'il y a lieu, à des règlements à l'amiable.

**7 Poursuites engagées contre Total par la commune de Mesquer**

- 7.1 La commune de Mesquer a intenté une action contre Total devant les tribunaux français, au motif que la cargaison à bord de l'*Erika* constitue effectivement, au sens de la législation européenne, un déchet. La Cour de cassation a renvoyé l'affaire à la cour d'appel de Bordeaux afin qu'elle statue sur le fait de savoir si Total a contribué ou non à la survenance de la pollution causée par le sinistre de l'*Erika*.
- 7.2 Aucun fait nouveau n'est intervenu dans le cadre des poursuites judiciaires depuis la session de mars 2009 du Comité exécutif du Fonds de 1992.

**8 Conclusion d'un éventuel accord de règlement global**

- 8.1 Le montant total d'indemnités payables prévu aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'élève à €184 763 149. Des versements d'indemnités ont déjà été effectués pour un montant total de €129,7 millions, dont €12,8 millions ont été versés par la Steamship Mutual (c'est-à-dire le montant de limitation de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile) et €16,9 millions par le Fonds de 1992. Ainsi, il reste désormais une somme de quelque €55 millions disponible aux fins d'indemnisation.
- 8.2 Le montant que le Fonds de 1992 aurait à payer s'il perdait toutes les actions en justice intentés contre lui serait de €19,9 millions.
- 8.3 Conformément à la décision de Total d'être indemnisé en dernier sur la liste des demandeurs après le Gouvernement français et puisque Total a déjà acquitté auprès du Gouvernement français le montant du préjudice qu'il avait subi, la somme restante une fois indemnisées toutes les autres victimes associées à la procédure devra être versée à Total par le Fonds de 1992.

*Examen de la question par le Comité exécutif du Fonds de 1992 en mars 2011*

- 8.4 À la session de mars 2011 du Comité exécutif, il a été discuté d'une proposition concernant un éventuel accord de règlement global entre le Fonds de 1992, le club P&I Steamship Mutual, le RINA et Total lors d'une séance à huis clos.
- 8.5 À sa session de mars 2011, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a autorisé l'Administrateur par intérim à continuer de rechercher un éventuel accord de règlement global entre le Fonds de 1992, la Steamship Mutual, le RINA et Total et l'a chargé de soumettre une proposition au Comité exécutif à l'une de ses futures sessions.

*Faits nouveaux*

- 8.6 Conformément aux instructions données, l'Administrateur par intérim a continué d'examiner la possibilité de conclure un accord de règlement global entre le Fonds de 1992, la Steamship Mutual, le

RINA et Total. Des renseignements sur l'état d'avancement de ces discussions seront donnés aux États Membres lors d'une session à huis clos.

**9 Mesures à prendre**

Comité exécutif du Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 est invité à:

- a) prendre note des informations contenues dans le présent document;
  - b) autoriser ou non l'Administrateur par intérim à conclure un accord de règlement global selon les conditions présentées lors d'une session à huis clos; et
  - c) donner à l'Administrateur par intérim les instructions qu'il estimera appropriées en ce qui concerne ce sinistre.
-