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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/OCT15/**3/2**	
Original: ANGLAIS	3 août 2015	
Assemblée du Fonds de 1992	**92A20**	
Comité exécutif du Fonds de 1992	**92EC65**	●
Assemblée du Fonds complémentaire	**SA11**	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE – FONDS DE 1992

ERIKA

Note du Secrétariat

Objet du document:	Informer le Comité exécutif du Fonds de 1992 des faits les plus récents concernant ce sinistre.
Résumé du sinistre à ce jour:	Le 12 décembre 1999, l'*Erika* a coulé dans le golfe de Gascogne, à quelque 60 milles marins au large des côtes bretonnes (France). Environ 400 kilomètres de côte 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. Des indemnités s'élevant au total à €129,7 millions ont été versées. Dans un arrêt rendu en septembre 2012, la Cour de cassation a confirmé la décision du tribunal correctionnel et de la cour d'appel, qui avaient estimé que les quatre parties ci-après étaient 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 (Registro Italiano Navale (RINA)) et Total S.A. En octobre 2011, sur autorisation du Comité exécutif, l'Administrateur a signé, au nom du Fonds de 1992, un accord de règlement global avec la Steamship Mutual, le RINA et Total S.A. Conformément à l'accord, les quatre parties se sont engagées à retirer toutes les procédures introduites à l'encontre de chacune d'entre elles et à renoncer à tout droit qu'elles pourraient détenir dans le cadre du sinistre de l'*Erika* contre les autres parties. L'accord de règlement global a été pleinement exécuté.
Faits nouveaux:	La dernière action encore en instance contre le Fonds de 1992, portant sur un montant total réclamé de €87 467, est considérée comme périmée étant donnée l'absence de poursuites; en effet, le droit français prévoit la péremption de l'action en justice faute d'activité pendant dix ans. Ce sinistre est maintenant clos.
Mesure à prendre:	<u>Comité exécutif du Fonds de 1992</u> Prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

1 Résumé du sinistre

Navire	*Erika*
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	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
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
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: €129,7 millions
Accord de règlement global	L'accord de règlement global conclu par le Fonds de 1992 avec la Steamship Mutual, le Registro Italiano Navale (RINA) et Total S.A a été pleinement exécuté.
Procédure civile	Il n'y a plus aucune action en justice en instance contre le Fonds de 1992.

2 Rappel des faits

Les faits à l'origine de ce sinistre sont résumés ci-dessus et présentés plus en détail dans l'annexe.

3 Procédure civile

3.1 Un restaurateur a intenté une action contre le Fonds de 1992, réclamant une indemnisation d'un montant de €87 467 au titre de pertes subies pendant les années 2000 et 2001. Le tribunal de commerce de Rennes a prononcé un jugement en juin 2005 concernant les pertes pour l'année 2000, dans lequel il se déclarait en accord avec l'évaluation du Fonds. Le montant octroyé a ensuite été versé au demandeur. Pour l'année 2001, le tribunal a incité les parties à s'accorder sur une évaluation conjointe.

3.2 En 2006, le Fonds a conclu dans son évaluation que les pertes pour l'année 2001 étaient nulles, s'étant avéré que le demandeur n'avait subi aucun préjudice dû au déversement pendant cette période.

3.3 L'avocat du Fonds est d'avis que cette demande peut être classée, puisqu'en vertu du droit français, les actions en justice sont considérées comme périmées en l'absence d'activité pendant dix ans. Le jugement ayant été rendu en juin 2005, la demande est devenue périmée en juin 2015 faute de poursuites.

3.4 Ce sinistre est donc maintenant clos.

4 Mesure à prendre

Comité exécutif du Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 est invité à prendre note des renseignements fournis dans le présent document.

* * *

ANNEXE

RAPPEL DES FAITS – ERIKA

1 Le sinistre

1.1 Le 12 décembre 1999, le navire-citerne maltais *Erika* (19 666 tjb) s'est brisé en deux dans le golfe de Gascogne, à quelque 60 milles marins au large des côtes bretonnes (France). La marine française a procédé au sauvetage de tous les hommes d'équipage.

1.2 Le pétrolier transportait 31 000 tonnes de fuel-oil lourd, dont environ 19 800 se sont déversées au moment du sinistre. La proue du navire a coulé à une centaine de mètres de profondeur. La poupe a sombré par 130 mètres de fond, à une dizaine de milles de la proue. Il restait environ 6 400 tonnes de cargaison en proue et 4 700 tonnes en poupe.

2 Impact du déversement

Environ 400 kilomètres de littoral ont été souillés par les hydrocarbures.

3 Opérations d'intervention

3.1 Bien que le gros des hydrocarbures ait été enlevé assez rapidement sur le littoral, il a fallu procéder, en 2000, à un deuxième nettoyage important en de nombreux endroits. Les opérations d'élimination de la contamination résiduelle ont commencé au printemps 2001. Hormis quelques rares sites difficiles d'accès en Loire-Atlantique et dans les îles du Morbihan, la quasi-totalité du nettoyage secondaire était achevée avant la saison touristique d'été 2001. Le nettoyage de ces sites s'est poursuivi durant l'automne et, pour l'essentiel, était terminé en novembre 2001.

3.2 Plus de 250 000 tonnes de déchets mazoutés ont été ramassées sur les plages et stockées provisoirement. Total S.A., la compagnie pétrolière française, a engagé un entrepreneur pour évacuer les déchets qui avaient été récupérés, opération qui s'est terminée en décembre 2003 et dont le coût est estimé à quelque €46 millions.

3.3 Le Gouvernement français a décidé que les hydrocarbures restés dans les deux parties de l'épave devaient être récupérés. Un consortium international a procédé à cette opération, financée par Total S.A., pendant la période de juin à septembre 2000. Aucune fuite notable ne s'est produite à cette occasion.

4 Applicabilité des Conventions

4.1 Au moment du sinistre, la France était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. En vertu de la CLC de 1992, l'*Erika* avait assuré sa responsabilité contre les risques de pollution par les hydrocarbures auprès de la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual). À la demande du propriétaire du navire, le 14 mars 2000, le tribunal de commerce de Nantes a ordonné l'ouverture de la procédure en limitation. Le tribunal a fixé à FF84 247 733, soit €12 843 484, le montant de limitation applicable à l'*Erika* et a fait savoir que le propriétaire avait constitué un fonds de limitation au moyen d'une lettre de garantie signée de son assureur en responsabilité, la Steamship Mutual.

4.2 En 2002, le fonds de limitation a été transféré du tribunal de commerce de Nantes à celui de Rennes. En 2006, il a de nouveau été transféré, cette fois au tribunal de commerce de Saint-Brieuc.

4.3 Le montant maximum d'indemnisation disponible pour le sinistre de l'*Erika* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds est de135 millions de DTS, ce qui correspond à FF1 211 966 811 ou €184 763 149.

4.4 Le niveau des paiements par le Fonds de 1992 était initialement limité à 50 % du montant de la perte ou des dommages effectivement subis par chaque demandeur. En janvier 2001, le Comité exécutif du

Fonds de 1992 a décidé de porter ce niveau de 50 % à 60 %, puis, en juin 2001, à 80 %. En avril 2003, le niveau des paiements a été porté à 100 %.

5 Demandes d'indemnisation

5.1 Engagements pris par Total S.A. et par le Gouvernement français

5.1.1 Total S.A. s'est engagée à ne pas présenter, que ce soit contre le Fonds de 1992 ou 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 littoral, 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 dépassait le montant maximum d'indemnisation disponible au titre du sinistre en vertu des Conventions de 1992, soit 135 millions de DTS.

5.1.2 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, s'il restait encore des fonds une fois toutes les autres demandes intégralement acquittées, les demandes présentées par l'État français auraient priorité sur celles de Total S.A.

5.2 Demandes d'indemnisation générales

Au mois d'octobre 2014, 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 €129,7 millions, dont €12,8 millions avaient été pris en charge par la Steamship Mutual, assureur du propriétaire du navire, et €116,9 millions[<1>] par le Fonds de 1992.

6 Procédures pénales

6.1 Sur la base du rapport d'un expert nommé par un magistrat du tribunal correctionnel de Paris, une action a été engagée 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), 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, trois sociétés appartenant au groupe Total (Total S.A. et deux filiales, Total Transport Corporation (TTC), affréteur au voyage de l'*Erika*, et Total Petroleum Services Ltd, 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 de la procédure pénale, demandant des indemnités d'un montant total de €400 millions.

6.2 Jugement rendu par le tribunal correctionnel de Paris

6.2.1 Un jugement a été rendu par le tribunal correctionnel en janvier 2008.

6.2.2 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 S.A.

6.2.3 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; RINA a été jugée coupable d'avoir commis une faute d'imprudence en renouvelant le certificat de

---

<1> Pour plus de détails sur l'évaluation de la demande d'indemnisation déposée par l'État français et les indemnités versées au titre des dépenses engagées lors des opérations de nettoyage, se reporter au Rapport annuel de 2008 (pages 79 et 80).

classification de l'*Erika* sur la base d'une inspection peu conforme aux normes professionnelles; et Total S.A. 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.

6.2.4 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. Les sociétés RINA et Total S.A. ont été condamnées à une amende de €375 000 chacune.

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

6.2.6 Dans son jugement, le tribunal a estimé que la société Total S.A. ne pouvait pas se prévaloir des dispositions de canalisation prévues à l'alinéa c) de l'article III.4 de la CLC de 1992 puisqu'elle n'était pas l'affréteur de l'*Erika*. Selon le jugement, l'affréteur était l'une des filiales de Total S.A.

6.2.7 Le tribunal a estimé que les trois autres parties, en particulier RINA, n'étaient pas non plus protégées par les dispositions de canalisation prévues par la CLC de 1992 car elles n'entraient pas dans la catégorie des 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.

6.2.8 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 civiles du droit d'être indemnisées de leurs pertes au tribunal correctionnel 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.

6.2.9 Le tribunal correctionnel a reconnu le droit à l'indemnisation pour les dommages à l'environnement d'une autorité locale investie de pouvoirs spéciaux pour la protection, la gestion et la conservation d'un territoire. Le jugement a reconnu par ailleurs à une association agréée de protection de l'environnement le droit de demander réparation, non seulement pour le préjudice moral causé aux intérêts collectifs qu'elle avait pour objet de défendre, mais aussi du préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement, qui touchait les intérêts collectifs qu'elle avait statutairement pour mission de sauvegarder.

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

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

6.3 <u>Arrêt rendu par la cour d'appel de Paris</u>

6.3.1 La cour d'appel de Paris a rendu son arrêt en mars 2010.

6.3.2 Dans sa décision, la cour d'appel a confirmé le jugement du tribunal correctionnel, par lequel étaient déclarés 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 S.A. La cour d'appel a également confirmé les amendes imposées.

6.3.3 En ce qui concerne les responsabilités civiles, dans son arrêt, 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 de la CLC de 1992 et que, même si, à ce titre, il avait en théorie le droit de bénéficier des dispositions de canalisation de cette même Convention, il s'était comporté témérairement, sachant que des dommages en résulteraient probablement, ce qui le

privait de 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 d'une société qui s'acquitte 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 CLC de 1992;
- La société de classification RINA ne peut être considérée comme une 'personne qui s'acquitte de services pour le navire' aux termes de l'alinéa b) de l'article III.4 de la CLC de 1992. 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; et
- Total S.A. 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 CLC de 1992 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 témérairement, sachant que des dommages en résulterait probablement. La cour d'appel a donc soutenu que Total S.A. pouvait bénéficier des dispositions de canalisation prévues par la CLC de 1992 et n'était donc pas responsable au plan civil. La cour d'appel a également décidé que les versements volontaires effectués par Total S.A. 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.

6.3.4 S'agissant de l'atteinte à la réputation et à l'image, ainsi que du préjudice moral et écologique, la cour d'appel a, dans son arrêt, accepté non seulement le préjudice matériel (opérations de nettoyage, remise en état, dommages aux biens) et les pertes économiques mais également le préjudice moral causé par la pollution, y compris la perte de jouissance, l'atteinte à la réputation et à l'image de marque ainsi que le préjudice moral découlant des dommages causés au patrimoine naturel. La cour d'appel a confirmé les droits à indemnisation pour préjudice moral accordés par le tribunal correctionnel à un certain nombre d'autorités locales et a, de plus, accepté les demandes d'indemnisation pour préjudice moral soumises par d'autres parties civiles.

6.3.5 La cour d'appel a également accepté le droit à indemnisation pour préjudice écologique pur, soit les dommages aux ressources environnementales non commercialisables et d'intérêt légitime pour la collectivité. La cour d'appel a estimé que si la pollution touche le territoire d'une autorité locale, ce motif est suffisant pour que celle-ci demande indemnisation pour les dommages subis directement ou indirectement par suite de la pollution. La cour d'appel a accordé des indemnités pour préjudice écologique pur à des autorités locales et à des associations environnementales.

6.3.6 Les montants accordés par la cour d'appel sont résumés dans le tableau ci-dessous.

Dommages accordés	**Tribunal correctionnel (en millions d'euros €)**	**Chambre correctionnelle de la cour d'appel (en millions d'euros €)**
Préjudice matériel	163,91	165,4
Préjudice moral (perte de jouissance, atteinte à la réputation et l'image de marque, préjudice moral causé par les dommages au patrimoine naturel)	26,92	34,1
Préjudice écologique pur	1,32	4,3
Total	**192,15**	**203,8**

6.3.7 Compte tenu des indemnités versées par Total S.A. à la suite du jugement du tribunal correctionnel, le montant à payer par le représentant du propriétaire du navire (Tevere Shipping), le président de la société gestionnaire du navire (Panship Management and Services Srl) et la société de classification (RINA) à titre d'indemnisation était de €32,5 millions.

6.3.8 Quelque 50 parties, y compris le représentant de Tevere Shipping, Panship Management and Services, RINA et Total S.A., ont fait appel auprès de la Cour suprême française (Cour de cassation).

6.4 Arrêt de la Cour de cassation

6.4.1 La chambre criminelle de la Cour de cassation a rendu son arrêt le 25 septembre 2012. Dans cet arrêt de 320 pages, la Cour a pris les décisions exposées ci-après. L'arrêt est disponible dans sa version originale, en français, sous la section 'Sinistres' du site Web des FIPOL: www.fipol.org.

Juridiction

6.4.2 La Cour de cassation a jugé que les tribunaux français étaient compétents pour établir aussi bien les responsabilités pénales que les responsabilités civiles dans le sinistre de l'*Erika*, et ce, bien que le naufrage du navire ait eu lieu dans la zone économique exclusive de la France et non sur son territoire et/ou dans ses eaux territoriales. Dans son arrêt, la Cour, se basant sur un certain nombre de dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (10 décembre 1982, Montego Bay), a justifié l'exercice par la France de sa juridiction pour imposer des sanctions aux responsables d'un déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire battant pavillon étranger, dans la zone économique exclusive de la France, qui avait causé de graves dommages à ses eaux territoriales et à ses côtes.

6.4.3 S'agissant de la société de classification RINA, la Cour de cassation n'a pas abordé la question de savoir si cette société aurait eu le droit d'invoquer une immunité de juridiction, comme en aurait eu le droit l'État maltais (l'État du pavillon de l'*Erika*), car la société RINA pouvait être considérée comme ayant renoncé à cette immunité du fait qu'elle avait pris part à la procédure pénale.

6.4.4 La Cour a déclaré que, puisque le Fonds de 1992 n'avait pas été partie à la procédure pénale, il n'était lié par aucun jugement ou aucune décision rendu(e) dans cette procédure.

Responsabilités pénales

6.4.5 La Cour de cassation a maintenu la décision du tribunal correctionnel et de la cour d'appel de tenir quatre parties 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 S.A.

Responsabilités civiles

6.4.6 S'agissant des responsabilités civiles, la Cour de cassation a décidé qu'en vertu de l'article IX.2 de la CLC de 1992, elle avait compétence en ce qui concerne les demandes en réparation. Dans son arrêt, la Cour a considéré que les sociétés RINA et Total S.A. étaient couvertes par les dispositions de canalisation de la CLC de 1992. Elles ne pouvaient toutefois pas bénéficier de cette protection car les dommages résultaient de leurs faits ou omissions personnels, commis avec l'intention de provoquer de tels dommages, ou commis avec témérité et sachant que des dommages en résulteraient probablement.

6.4.7 En ce qui concerne la société RINA, la Cour de cassation a considéré que la cour d'appel avait eu tort de décider qu'une société de classification ne pouvait pas bénéficier des dispositions de canalisation en vertu de l'article III.4 de la CLC de 1992. La Cour a cependant décidé que les dommages résultaient d'une faute de témérité de RINA et que, par conséquent, la société RINA ne pouvait pas bénéficier de la protection prévue par la CLC de 1992.

6.4.8 S'agissant de Total S.A., la Cour de cassation a infirmé partiellement l'arrêt de la cour d'appel et jugé que, puisque les dommages résultaient d'une faute de témérité de Total S.A., cette dernière ne pouvait pas bénéficier de la protection prévue par la CLC de 1992.

Préjudice matériel, préjudice moral et préjudice écologique pur

6.4.9 La Cour de cassation a approuvé la décision de la cour d'appel, qui avait accordé les indemnités indiquées dans le tableau ci-dessus.

6.5 Examen par le Comité exécutif du Fonds de 1992 de l'arrêt de la Cour de cassation

À la session d'avril 2013 du Comité exécutif du Fonds de 1992, l'Administrateur a présenté une analyse de l'arrêt rendu en septembre 2012 par la chambre criminelle de la Cour de cassation. Les débats se sont concentrés sur trois questions principales: la compétence des tribunaux correctionnels français dans une affaire portant sur un déversement survenu dans la ZEE, c'est-à-dire hors des eaux territoriales françaises; la décision de la Cour de cassation voulant que, bien que toutes les parties responsables, y compris la société de classification RINA, puissent bénéficier des dispositions de canalisation prévues à l'article III, paragraphe 4 de la CLC de 1992, les quatre parties avaient agi témérairement et étaient toutes responsables des dommages occasionnés; et la décision d'indemniser pour les préjudices écologiques purs conformément au droit français. Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a noté que cet arrêt n'était pas opposable au Fonds de 1992, qui n'était pas partie aux procédures pénales.

7 Procédures civiles

7.1 Des actions en justice contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 ont été entamées par 796 demandeurs. Des règlements à l'amiable ont été conclus avec un grand nombre de ces demandeurs et les tribunaux se sont prononcés sur les autres demandes.

7.2 Une action contre le Fonds de 1992 est toujours en instance, pour laquelle le montant réclamé est de €87 467. L'avocat du Fonds est d'avis que cette demande peut être considérée comme périmée étant donnée l'absence de poursuites. Qui plus est, la demande pourrait être classée en 2015 si l'affaire reste en suspens.

8 Accord de règlement global

8.1 À sa session de juillet 2011, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a autorisé l'Administrateur à parvenir à un accord de règlement global concernant le sinistre de l'*Erika* entre le Fonds de 1992, la Steamship Mutual (agissant en son nom propre et également comme défenseur des intérêts du propriétaire du navire), RINA et la société Total S.A.

8.2 L'accord de règlement global avait pour objectif principal de veiller à ce que les parties civiles qui s'étaient vu accorder une indemnisation en vertu de l'arrêt rendu par la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Paris soient indemnisées le plus tôt possible.

8.3 En octobre 2011, le Secrétariat a été informé que sur les 58 parties civiles qui s'étaient vu accorder une indemnisation, 47 (81 %) avaient soit signé un protocole avec RINA soit accepté que RINA leur verse les sommes octroyées par la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Paris. Ces parties civiles représentent 99 % du total des sommes octroyées par la cour d'appel.

8.4 La très grande majorité des parties civiles qui s'étaient vu accorder une indemnisation par la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Paris ayant accepté de recevoir une indemnisation, l'Administrateur a signé, le 14 octobre 2011, au nom du Fonds de 1992, un accord de règlement global avec la Steamship Mutual, RINA et Total S.A.

8.5 L'accord de règlement global était constitué des quatre accords décrits ci-dessous.

8.6 Accord général entre les quatre parties

8.6.1 En vertu de l'accord général entre les quatre parties, le Fonds de 1992, la Steamship Mutual, RINA et Total S.A. s'engageaient à retirer toutes les actions engagées contre les autres parties à l'accord et

renonçaient en outre à tout droit à former une demande ou une action en justice qu'ils pouvaient détenir dans le cadre du sinistre de l'*Erika* contre une quelconque des autres parties à l'accord.

8.6.2 En application de l'accord général, les parties ont retiré leurs actions.

8.7 Accord de règlement entre la Steamship Mutual et le Fonds de 1992

8.7.1 Un accord bilatéral a été signé entre la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 aux termes duquel:

- la Steamship Mutual s'est engagée à verser au Fonds de 1992 une somme forfaitaire de €2,5 millions au titre de sa contribution à l'accord;
- le Fonds de 1992 s'est engagé à renoncer à toute demande contre la Steamship Mutual et à mettre fin à toute action en justice en instance contre la Steamship Mutual;
- La Steamship Mutual s'est engagée à renoncer à toute demande contre le Fonds de 1992; et
- le Fonds de 1992 s'est engagé à respecter tout jugement prononcé contre la Steamship Mutual et/ou le Fonds de 1992 et a convenu de rembourser la Steamship Mutual si les jugements étaient mis à exécution contre la Steamship Mutual.

8.7.2 Conformément à cet accord, la Steamship Mutual a versé au Fonds de 1992 une somme forfaitaire de €2,5 millions.

8.8 Accord de règlement entre RINA et le Fonds de 1992

8.8.1 Un accord bilatéral a été signé entre RINA et le Fonds de 1992 aux termes duquel:

- RINA s'est engagée à verser les sommes octroyées par la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Paris aux parties civiles qui acceptent le règlement;
- le Fonds de 1992 s'est engagé à renoncer à toute demande contre RINA. Il s'est également engagé à mettre fin à toute action en instance contre RINA; et
- RINA s'est elle aussi engagée à renoncer à toute demande contre le Fonds de 1992.

8.8.2 Conformément à cet accord, RINA a versé les sommes octroyées par la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Paris à toutes les parties civiles qui ont qui accepté le règlement.

8.9 Accord de règlement entre Total S.A. et le Fonds de 1992

8.9.1 Un accord bilatéral a été signé entre Total S.A. et le Fonds de 1992 aux termes duquel:

- Total S.A. s'est engagée à renoncer à toute demande contre le Fonds de 1992 et à mettre fin à toute action en instance contre le Fonds; et
- le Fonds de 1992 s'est engagé à renoncer à toute demande contre Total S.A. et à mettre fin à toute action en instance contre Total S.A.

8.9.2 L'accord de règlement global a été pleinement exécuté. En vertu de l'accord de règlement global, le Fonds de 1992 continuera d'assurer le suivi des actions en justice en instance formées contre lui et de verser des indemnités en application des jugements. Comme indiqué dans la section ci-dessus concernant les procédures civiles, au mois d'octobre 2014, une seule action restait en instance contre le Fonds de 1992, pour laquelle le montant réclamé était de €87 467.

8.10 Remboursement des contributaires

En conséquence de l'accord de règlement global et après règlement des demandes présentées au tribunal, il restait un excédent important dans le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika*. Le 1er mars 2012, le Fonds de 1992 a remboursé £25 millions de cet excédent aux contributaires au fonds des grosses demandes d'indemnisation et, en octobre 2013, le Conseil d'administration du Fonds de 1992, agissant au nom de l'Assemblée du Fonds de 1992, a décidé de clore le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika*. La somme restante de £26,2 millions a été restituées aux contributaires le 1er mars 2014.