



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

Point 3 de l'ordre du jour	IOPC/APR13/3/3	
Original: ANGLAIS	26 mars 2013	
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC58	●
Conseil d'administration du Fonds de 1971	71AC30	
6ème Groupe de travail du Fonds de 1992	92WG6/5	
7ème Groupe de travail du Fonds de 1992	92WG7/2	

SINISTRES DONT LES FIPOL ONT À CONNAÎTRE – FONDS DE 1992

ERIKA

Note du Secrétariat

Objet du document:	Informar le Comité exécutif du Fonds de 1992 des faits les plus récents concernant ce sinistre.
Résumé du sinistre à ce jour:	<p>Le 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>Des indemnités s'élevant au total à €129,7 millions ont été versées.</p> <p>Sur autorisation du Comité exécutif, l'Administrateur a signé au mois d'octobre 2011, au nom du Fonds de 1992, un accord de règlement global avec la Steamship Mutual, le Registro Italiano Navale (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'<i>Erika</i> contre les autres parties. L'accord de règlement global a été pleinement exécuté.</p> <p>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 (RINA) et Total S.A.</p>
Faits récents:	<p>Six actions contre le Fonds de 1992 mettant en cause au total 20 demandeurs sont toujours en instance. Le montant total réclamé dans le cadre de ces actions est de €10,4 millions.</p> <p>Comme l'en a chargé le Comité exécutif, l'Administrateur, avec l'aide de l'avocat français du Fonds de 1992, a étudié l'arrêt de la Cour de cassation. Ses observations sont jointes au présent document.</p>
Mesures à prendre:	<p><u>Comité exécutif du Fonds de 1992</u></p> <p>Prendre note des renseignements ci-après.</p>



1 Résumé du sinistre

Navire	<i>Erika</i>
Date du sinistre	12.12.1999
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
Indemnisation 'en dernière position'	Le Gouvernement français et Total S.A. se sont engagés à rester en dernière position sur la liste des demandeurs. La demande du Gouvernement français a été réglée intégralement par Total S.A. Total S.A. a renoncé à toute demande dans le cadre de l'accord de règlement global.
Poursuites en justice	Six actions contre le Fonds de 1992 impliquant un total de 20 demandeurs sont toujours en instance. Le montant total réclamé dans le cadre de ces actions est de €10,4 millions.

2 Introduction

Les informations relatives à ce sinistre sont résumées ci-dessus et détaillées en annexe.

3 Actions en justice mettant en cause le Fonds de 1992

Six actions contre le Fonds de 1992 impliquant un total de 20 demandeurs sont toujours en instance. Le montant total réclamé dans le cadre de ces actions est de €10,4 millions.

4 Arrêt de la Cour de cassation (chambre criminelle)

- 4.1 Le Fonds de 1992 n'a pas été partie à la procédure pénale mais a suivi avec intérêt l'évolution de cette procédure.
- 4.2 Pour toute information concernant le jugement du tribunal correctionnel et l'arrêt de la cour d'appel, se reporter à l'annexe du présent document.
- 4.3 Le 25 septembre 2012, la chambre criminelle de la Cour de cassation a rendu son arrêt.
- 4.4 La Cour de cassation a maintenu les montants accordés par la cour d'appel, qui sont les suivants:

Préjudices indemnisés	Cour de cassation (en millions d'euros €)
Préjudice matériel	165,4
Préjudice moral (perte de jouissance, atteinte à la réputation et à l'image de marque, préjudice moral causé par les dommages au patrimoine naturel)	34,1
Préjudice écologique pur	4,3
Total	203,8 (£176 millions)

4.5 L'Administrateur, avec l'aide de l'avocat français du Fonds, a étudié l'arrêt de la Cour de cassation et l'a résumé comme expliqué ci-dessous.

4.6 Compétence des tribunaux français

4.6.1 Dans cette affaire, la compétence pénale des tribunaux français a été mise en question par l'Avocat Général, qui a émis un avis selon lequel la pollution en cause avait été commise dans la zone économique exclusive (ZEE) française et non dans les eaux territoriales françaises, de sorte que la compétence juridictionnelle de l'État du pavillon (l'État de Malte) l'emportait sur celle de l'État côtier (la France).

4.6.2 La Cour de cassation a reconnu au contraire la compétence des juridictions françaises. Elle considère que, même si le statut de la zone économique exclusive (ZEE) n'est pas parfaitement clair, deux textes au moins fondent, en l'occurrence, la compétence des juridictions françaises:

- l'article 220 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CNUDM), dite Convention de Montego Bay, du 10 décembre 1982, qui prévoit que lorsqu'il y a preuve manifeste qu'un navire a commis une infraction de pollution causant des dommages importants à un État côtier, ce dernier peut 'intenter une action',
- l'article 228 de ladite Convention, qui dispose que, si un État côtier a engagé des poursuites pour une infraction commise au-delà de la mer territoriale mais que l'État du pavillon a également engagé des poursuites, l'État côtier doit suspendre ses poursuites. Puisqu'en l'espèce l'État du pavillon (l'État de Malte) n'a pas engagé de poursuites, l'État côtier est demeuré compétent pour réprimer l'infraction.

4.6.3 La Cour de cassation a résumé son raisonnement comme suit:

'Par application combinée des articles 220 et 228, lorsque des poursuites ont été engagées par l'État côtier en vue de réprimer une infraction aux lois et règlements applicables ou aux règles et normes internationales visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires, commises au-delà de sa mer territoriale par un navire étranger, la compétence de cet État est acquise lorsqu'elle porte sur un cas de dommage grave.'

4.7 Immunité de juridiction

4.7.1 La deuxième question de compétence traitée dans l'arrêt de la Cour de cassation concerne l'immunité de juridiction invoquée par la société de classification italienne, le Registro Italiano Navale (RINA). Cette société prétendait en effet que c'est sur délégation de l'État du pavillon (l'État maltais) qu'elle avait exécuté ses prestations, de sorte qu'elle devait bénéficier de l'immunité de juridiction dont bénéficiait lui-même l'État du pavillon.

- 4.7.2 Le tribunal correctionnel avait jugé que si la société RINA était poursuivie, ce n'était pas pour avoir délivré, sur délégation de l'État du pavillon, un certificat de navigabilité pour le navire mais pour avoir délivré des certificats de classification pour ledit navire après vérification des règles de sécurité, un service qui constituait une activité d'ordre purement privé. La cour d'appel avait jugé au contraire qu'une société de classification pouvait, en principe, bénéficier de la même immunité de juridiction que l'État du pavillon lui-même tout en estimant que, dans les circonstances actuelles, la société RINA avait manifestement renoncé à cette immunité en participant à la procédure pénale sans invoquer un droit à l'immunité de juridiction.
- 4.7.3 Dans son arrêt, la Cour de cassation a évité de trancher directement cette question en se contentant de constater que 'le fait, pour la société RINA, qui affirme être bénéficiaire d'une immunité de juridiction, d'avoir pris une part active à l'instruction n'est pas compatible avec une éventuelle intention de se prévaloir de cette immunité et caractérise sans équivoque la renonciation de cette société à s'en prévaloir.'
- 4.7.4 La question de savoir si une société de classification peut ou non bénéficier de l'immunité de juridiction n'est donc pas, dans son principe, réglée par l'arrêt de la Cour de cassation.

4.8 Compétence des juridictions pénales pour statuer sur la réparation des dommages dus à la pollution

- 4.8.1 Plusieurs des demandeurs aux pourvois en cassation avaient soutenu que les tribunaux correctionnels saisis de poursuites au titre de délit de pollution involontaire n'avaient pas compétence pour statuer sur la réparation des dommages qui en résultent.
- 4.8.2 La Cour de cassation n'a pas retenu cette thèse et a jugé au contraire que, en vertu de l'article IX-2 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, qui prévoit que 'chaque État contractant veille à ce que ses tribunaux aient compétence pour connaître [des] actions en réparation', la juridiction pénale a compétence pour statuer sur les demandes d'indemnisation résultant de la pollution incriminée.
- 4.8.3 La Cour de cassation a pris soin de préciser à cet égard que:

'l'absence du FIPOL devant la juridiction répressive a pour seule conséquence de lui rendre la décision inopposable en application de l'article 7 point 5 de la Convention de 1992 qui en porte création.'

4.9 Compatibilité du droit français avec la Convention MARPOL

- 4.9.1 Les quatre parties dont la responsabilité pénale avait été retenue par la cour d'appel avaient soutenu, dans leurs autres pourvois en cassation, que la législation française incriminant les faits de pollution volontaires et involontaires était incompatible avec certaines dispositions de la Convention internationale de 1973/1978 pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL), dans la mesure où cette Convention n'incrimine que le rejet volontaire d'hydrocarbures et ne concerne que les navires, tandis que la loi française vise toute personne exerçant un contrôle sur le navire.
- 4.9.2 Dans son arrêt, la Cour de cassation a écarté ce moyen et a jugé que:

'le texte même de la règle 9, devenue les règles 15 et 34 de l'annexe I de la Convention Marpol, interdit les rejets à tout « navire », entité qui n'a pas la personnalité morale, qu'aucune personne physique n'est visée dans le texte même de la convention et qu'il convient d'en déduire que les parties signataires n'ont pas entendu imposer une liste

limitative au législateur national chargé d'introduire les règles de ladite convention dans le droit national et de définir les catégories de personnes pénalement responsables;

... en l'état de ces énonciations, qui établissent que l'application qui a été faite en l'espèce de l'article 8 de la loi du 5 juillet 1983 n'est pas contraire aux exigences de la Convention Marpol... la cour d'appel a justifié sa décision sans méconnaître la compétence que l'État côtier tient de la CNUDM.'

4.10 Responsabilités pénales

4.10.1 La Cour de cassation a maintenu la décision du tribunal correctionnel et de la cour d'appel concernant les condamnations pénales au titre du délit de pollution involontaire prononcées contre les quatre personnes qui avaient eu un 'pouvoir de contrôle et de direction dans la gestion ou la marche du navire': 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.

4.10.2 La Cour a jugé que:

- le représentant du propriétaire du navire et le président de la société gestionnaire du navire étaient jugés coupables du mauvais entretien du navire, ce qui avait provoqué sa corrosion généralisée;
- la société RINA était 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; et
- Total S.A. était jugée coupable d'avoir commis une faute d'imprudence en acceptant, dans le cadre de l'habilitation du navire, l'affrètement de l'*Erika*.

4.11 Responsabilités civiles

4.11.1 La cour d'appel n'a retenu de responsabilité civile qu'à l'encontre de trois des quatre personnes poursuivies, à savoir:

- le représentant de la société propriétaire du navire, pour faute inexcusable le privant de la protection prévue à l'article III, paragraphe 4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile;
- le président de la société gestionnaire du navire, également pour faute inexcusable le privant de la protection ci-dessus; et
- la société de classification RINA, mais uniquement sur le fondement du droit commun (article 1382 du Code civil) et non en application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, la cour d'appel soulignant qu'une société de classification ne pouvait être considérée comme une 'personne s'acquittant de services pour le navire' et bénéficier en cette qualité de la protection ci-dessus.

4.11.2 La cour d'appel a également jugé que la société Total S.A. pouvait, en sa qualité d'affréteur, bénéficier de la protection ci-dessus et qu'elle était exonérée de toute responsabilité au plan civil.

4.11.3 La Cour de cassation a maintenu ces décisions de la cour d'appel concernant la responsabilité civile du représentant de la société propriétaire du navire, du président de la société gestionnaire du navire et de la société de classification RINA. En ce qui concerne cette dernière, elle a précisé, contrairement à ce qu'avait jugé la cour d'appel, qu'une société de classification pouvait en principe bénéficier de la protection prévue par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, sauf si cette société avait commis, comme en l'espèce, une 'faute de témérité' au sens de ladite Convention.

4.11.4 Enfin, la Cour de cassation a partiellement cassé l'arrêt de la cour d'appel, en ce qu'elle a jugé que Total S.A. était exonérée de sa responsabilité civile. La Cour de cassation a relevé au contraire que, en sa qualité d'affréteur, Total S.A. avait commis une 'faute de témérité' au sens de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. La Cour de cassation a donc déclaré Total S.A. responsable civilement et tenue, solidairement avec les trois autres personnes poursuivies, de réparer les dommages subis.

4.12 Préjudice écologique et moral

4.12.1 Certains des demandeurs aux pourvois en cassation avaient reproché à l'arrêt de la cour d'appel d'avoir octroyé à diverses collectivités territoriales et associations de défense de l'environnement des indemnités au titre du préjudice écologique pur.

4.12.2 Rejetant cette thèse, la Cour de cassation a au contraire approuvé l'arrêt de la cour d'appel en estimant que:

'La cour d'appel a, sans insuffisance ni contradiction,... justifié l'allocation des indemnités propres à réparer le préjudice écologique, consistant en l'atteinte directe ou indirecte portée à l'environnement et découlant de l'infraction.'

4.12.3 Ce type de préjudice avait été défini par la cour d'appel comme 'toute atteinte non négligeable à l'environnement naturel, à savoir notamment l'air, l'atmosphère, l'eau, les sols, les terres, les paysages, les sites naturels, la biodiversité et l'interactivité entre ces éléments, qui est sans répercussions sur un intérêt humain particulier mais affecte un intérêt collectif légitime.' La Cour de cassation a ainsi approuvé le principe énoncé dans la législation française d'un droit à l'indemnisation du préjudice écologique pur.

4.12.4 La Cour de cassation a pris soin de rappeler que sa décision était inopposable au Fonds de 1992 puisque celui-ci n'avait pas été partie à la procédure pénale.

5. Observations de l'Administrateur

5.1 L'arrêt de la Cour de cassation a presque intégralement confirmé l'arrêt de la cour d'appel.

5.2 L'arrêt de la Cour de cassation n'est pas opposable au Fonds de 1992 puisque celui-ci n'était pas partie à la procédure. Cet arrêt n'aura donc pour l'instant aucune conséquence pour le Fonds de 1992. Toutefois, certains aspects du jugement risquent d'avoir à l'avenir un effet sur le régime international. En tout état de cause, il y a lieu de relever que, puisque l'indemnisation au titre du préjudice écologique pur est désormais consacrée dans le droit français, cette décision de la Cour de cassation est susceptible d'avoir une certaine influence en France et peut-être ailleurs. Il pourrait en résulter certaines conséquences sur le système international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, tel que régi par les Conventions de 1992.

5.3 Même si l'arrêt n'est pas opposable au Fonds de 1992, deux aspects de cette décision méritent examen, à savoir ceux se rapportant à:

- la canalisation de la responsabilité; et
- le préjudice écologique et moral.

5.4 Canalisation de la responsabilité

5.4.1 L'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile prévoit ce qui suit:

'Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Sous réserve du paragraphe 5 du présent article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre:

- a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;
- b) le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire;
- c) tout affréteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affréteur coque nue), armateur ou armateur-gérant du navire;
- d) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;
- e) toute personne prenant des mesures de sauvegarde;
- f) tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas c), d) et e);

à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.'

5.4.2 S'agissant de la société RINA, la cour d'appel avait estimé qu'une société de classification ne pouvait être considérée comme une 'personne s'acquittant de services pour le navire' et bénéficier en cette qualité des dispositions de canalisation de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. La Cour de Cassation s'est cependant écartée de ces considérations et a décidé qu'une société de classification pouvait relever de l'article III.4 b) de ladite convention comme 'toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire' et pouvait donc bénéficier des dispositions de canalisation de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. La protection de l'article III.4 est subordonnée à la conduite de la partie en cause et dans le cas d'espèce la Cour de Cassation a décidé que la société RINA avait commis une 'faute de témérité' selon la définition qu'en donne la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et ne pouvait donc se prévaloir des dispositions de canalisation.

5.4.3 La question de savoir si les sociétés de classification peuvent bénéficier des dispositions de canalisation de la Convention sur la responsabilité civile de 1992 n'a jamais été clairement tranchée. La Cour de cassation a néanmoins opté pour une interprétation large de la Convention de manière à englober les sociétés de classification en les exonérant de toute responsabilité, à moins qu'elles n'aient intentionnellement commis le délit de pollution ou de manière téméraire.

5.4.4 La Cour de cassation a également estimé que les trois autres prévenus à savoir le représentant du propriétaire (Tevere Shipping), le président de la société gestionnaire du navire (Panship Management and Services Srl) et la société Total S.A., du fait de leur témérité, avaient perdu la protection garantie par les dispositions de canalisation de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

5.4.5 Après avoir conclu que les quatre prévenus n'étaient pas protégés par ladite Convention, la Cour de cassation, appliquant le droit français, a décidé que ces parties étaient tenues de verser une réparation.

5.5 Demandes d'indemnisation au titre du préjudice écologique et du préjudice moral

- 5.5.1 S'agissant de la question des demandes d'indemnisation au titre du préjudice écologique pur, la Cour de cassation a, sans avancer d'autres arguments, entériné la décision de la cour d'appel selon laquelle le préjudice écologique pur était recevable comme motif de réparation en droit français puisqu'il représentait une atteinte non négligeable à l'environnement naturel même si aucun intérêt humain particulier n'était lésé.
- 5.5.2 La cour d'appel a recouru à un argument philosophique selon lequel étant donné l'interdépendance entre l'être humain et la nature, tout dommage causé à la nature constitue un dommage causé à l'humanité et doit donner lieu à réparation, puisque au bout du compte la victime est l'être humain.
- 5.5.3 La réparation du préjudice écologique présente de sérieuses difficultés d'application puisqu'il n'y a aucune victime identifiable: qui a le droit de présenter une demande d'indemnisation et quel sera le montant de la réparation?
- 5.5.4 Pour ce qui est du droit de réclamer une réparation, la Cour de cassation a approuvé la formule employée par la cour d'appel, qui proposait d'accorder le droit de réclamer une réparation au titre de ce type de dommages aux personnes qui ont légalement pour mission de maintenir et d'améliorer le cadre de vie des citoyens: les autorités locales et régionales qui, en droit français, ont pour mission de protéger l'environnement et les associations de protection de l'environnement dont la mission intrinsèque est la protection de l'environnement.
- 5.5.5 Cela étant, le plus difficile est de quantifier les dommages causés à l'environnement alors qu'il n'existe pas de valeur marchande permettant de déterminer la perte économique. Certaines juridictions s'efforcent certes d'évaluer ce préjudice en recourant à des modèles abstraits controversés permettant d'aboutir à un montant forfaitaire mais les méthodes de ce genre ne sont pas recevables en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. L'article I.6 de cette Convention encadre soigneusement le concept de préjudice écologique en prévoyant ce qui suit:
- 'Dommage par pollution' signifie:
- a) le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront;
 - b) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures.
- 5.5.6 La Cour de cassation a approuvé la méthode employée par la cour d'appel pour aboutir à l'octroi, au titre du préjudice écologique, d'un montant de €100 000 à €500 000 aux autorités locales et de €1 à €3 millions aux régions. Les dommages accordés sur la base de ce concept n'étaient étayés par aucun document, il n'y avait aucune preuve qu'il y ait eu des dommages supplémentaires par rapport à ceux déjà couverts par d'autres types de demande d'indemnisation, par exemple pour les opérations de nettoyage, et les dommages accordés ne pouvaient être quantifiés si ce n'est en recourant, comme la Cour l'a fait, à un modèle théorique.
- 5.5.7 Le concept de préjudice écologique pur n'existait pas en droit français au moment où s'est produit le sinistre de l'*Erika* et il était assimilé d'une manière générale au préjudice moral. La Cour de cassation a donc créé dans la législation française une nouvelle catégorie de demandes d'indemnisation au titre du préjudice écologique dû à la pollution par les hydrocarbures.

5.6 Conclusion

L'arrêt de la Cour de cassation n'est pas opposable au Fonds de 1992. On pourrait certes soutenir que cet arrêt a fait jurisprudence en acceptant des demandes d'indemnisations au titre du préjudice écologique et en utilisant pour ce faire des modèles abstraits non recevables en vertu des Conventions, mais la Cour de cassation, dans son arrêt, tout comme la cour d'appel et le tribunal de première instance l'avaient fait, a clairement déclaré qu'elle appliquait le droit français et non pas la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds. À cet égard, il est prématuré de se demander si l'arrêt pourrait avoir une influence sur le régime international d'indemnisation.

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; et
- b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées en ce qui concerne ce sinistre.

* * *

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 partie avant du navire a coulé à une centaine de mètres de profondeur. Quant à la poupe, elle a sombré par 130 mètres de fond, à une dizaine de milles de la proue. Il restait environ 6 400 tonnes de cargaison dans la partie avant du navire et 4 800 tonnes dans la partie arrière.

2 Impact du déversement

Environ 400 kilomètres de côtes 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 de nettoyage 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 ramassés sur les plages et stockés 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 qu'il fallait enlever les hydrocarbures restés dans les deux parties de l'épave. Un consortium international a procédé à cet enlèvement, financé par Total S.A., pendant la période de juin à septembre 2000. Aucune fuite notable ne s'est produite pendant l'opération.

4 Applicabilité des Conventions

- 4.1 Au moment du sinistre, la France était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, 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 été transféré à nouveau, 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 de 135 millions de DTS, ce qui correspond à FF1 211 966 811 ou €84 763 149.

- 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 les demandeurs respectifs. 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 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 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 nées du sinistre 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, 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 S.A.

5.2 Demandes d'indemnisation générales

Au mois d'octobre 2012, 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, l'assureur du propriétaire du navire, et €16,9 millions^{<1>} par le Fonds de 1992.

6 Poursuites pénales

- 6.1 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), 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 (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 poursuites pénales, 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

^{<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).

(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 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. RINA et Total S.A. ont été condamnés à verser chacun une amende de €375 000.
- 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 Le jugement du tribunal a estimé que la société Total S.A. ne s'était 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'affréteur de l'*Erika*. Selon le jugement, l'affréteur était l'une des filiales de Total S.A.
- 6.2.7 Le jugement a estimé que les trois autres parties, en particulier 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 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 pour 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 a effectué des versements volontaires à la majorité des parties civiles, notamment au Gouvernement français, pour un total de €171,3 millions.

6.3 Jugement rendu par la cour d'appel de Paris

- 6.3.1 La cour d'appel de Paris a rendu son jugement en mars 2010.
- 6.3.2 Dans sa décision, la cour d'appel a confirmé le jugement du tribunal correctionnel qui 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 S.A. La cour d'appel a également confirmé les amendes imposées.

6.3.3 En ce qui concerne les responsabilités civiles, 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 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile 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 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 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 Convention de 1992 sur la responsabilité civile;
- 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 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; 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 Convention de 1992 sur la responsabilité civile 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 S.A. 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 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 En ce qui concerne l'atteinte à la réputation et à l'image, et le préjudice moral et écologique, la cour d'appel a, dans son jugement, 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. Le jugement de 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, il s'agit d'un motif suffisant pour que celle-ci demande indemnisation pour les dommages subis directement ou indirectement par suite de 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:

Dommmages 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 (£155 millions)	203,8 (£164 millions)

6.3.7 Compte tenu des montants d'indemnisation versés par Total S.A. à la suite du jugement du tribunal correctionnel, le montant d'indemnisation à verser 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) était de €2,5 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 ci-après. L'arrêt est disponible dans sa version originale, en français, sous la section 'Sinistres' du site Web des FIPOL: <http://www.iopcfunds.org>.

Jurisdiction

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 sous 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 traité la question consistant à 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 Convention de 1992 sur la responsabilité civile, 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 Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Elles ne pouvaient toutefois pas bénéficier de cette protection car les dommages résultaient de leurs faits ou de leurs omissions personnels, commis avec l'intention de provoquer de tels dommages, ou commis témérement et avec conscience que de tels 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 Convention de 1992 sur la responsabilité civile. 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 Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 6.4.8 S'agissant de Total S.A., la Cour de cassation a cassé 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 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

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 du paragraphe 6.3.6.

7 Procédures civiles impliquant le Fonds de 1992

Des actions en justice contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 ont été intentées par 796 demandeurs. En octobre 2012, 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. Cinq actions étaient toujours en instance. La somme totale réclamée au titre des actions en instance est d'environ €9,9 millions.

8 Procédures civiles de la commune de Mesquer contre Total S.A.

- 8.1 La commune de Mesquer a intenté une action contre Total S.A. devant les tribunaux français, au motif que la cargaison à bord de l'*Erika* constituait, au sens de la législation européenne, un déchet. La Cour de cassation a renvoyé cette affaire devant la cour d'appel de Bordeaux qui devra décider si Total S.A. a contribué ou non à la survenance de la pollution occasionnée par le sinistre de l'*Erika*.
- 8.2 En octobre 2012, la cour d'appel de Bordeaux n'avait pas encore rendu sa décision. Il est prévu que la procédure pénale se poursuive au vu de la décision de la Cour de cassation.

9 Accord de règlement global

- 9.1 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.
- 9.2 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 du jugement rendu par la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Paris soient indemnisées le plus tôt possible.

- 9.3 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 s'étaient déclarées d'accord pour 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.
- 9.4 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.
- 9.5 L'accord de règlement global a pris la forme des quatre accords décrits ci-après.
- 9.6 Accord général entre les quatre parties
- 9.6.1 En vertu de l'accord général entre les quatre parties, le Fonds de 1992, la Steamship Mutual, RINA et Total se sont engagés à retirer toutes les poursuites engagées contre les autres parties à l'accord et, de plus, ont renoncé à tout droit à former une demande ou une action en justice qu'ils peuvent détenir dans le cadre du sinistre de l'*Erika* contre une quelconque des autres parties à l'accord.
- 9.6.2 Conformément à l'accord général, les parties ont effectué toutes les démarches nécessaires pour retirer leurs actions. Les décisions destinées à enregistrer ces retraits devaient être rendues avant la fin de l'année 2012.
- 9.7 Accord de règlement entre la Steamship Mutual et le Fonds de 1992
- 9.7.1 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.
- 9.7.2 Conformément à cet accord, la Steamship Mutual a versé au Fonds de 1992 une somme forfaitaire de €2,5 millions.
- 9.8 Accord de règlement entre RINA et le Fonds de 1992
- 9.8.1 Un accord bilatéral a été signé entre RINA et le Fonds de 1992 aux termes duquel:
- RINA s'est engagé à verser aux parties civiles qui auront souscrit à l'accord les sommes octroyées par la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Paris;
 - 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 lui aussi engagé à renoncer à toute demande contre le Fonds de 1992.
- 9.8.2 Conformément à cet accord, RINA a versé à toutes les parties civiles qui ont souscrit à l'accord les sommes octroyées par la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Paris.

9.9 Accord de règlement entre Total et le Fonds de 1992

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

- Total 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 et à mettre fin à toute action en instance contre Total.

9.9.2 En vertu de l'accord de règlement global, le Fonds de 1992 continuera d'assurer le suivi des cinq actions en justice en suspens formées contre lui pour un montant total d'environ €9,9 millions et de verser des indemnités en application des jugements.
